

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

340^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

SABATO 10 AGOSTO 1974

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente SPAGNOLLI,
indi del Vice Presidente VENANZI,
del Vice Presidente ALBERTINI
e del Vice Presidente ROMAGNOLI CARETTONI Tullia

INDICE

CONGEDI Pag. 16435

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione	16435
Annunzio di presentazione e deferimento a Commissioni permanenti riunite in sede referente	16478
Approvazione da parte di Commissioni per- manenti	16435
Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 1769:	
PRESIDENTE	16468
ASSIRELLI	16468
Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente	16479
Rimessione all'Assemblea	16435
Trasmissione dalla Camera dei deputati .	16478

Discussione:

« Conversione in legge, con modificazioni,
del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, con-
cernente modificazioni al regime fiscale di
alcuni prodotti petroliferi ed imposizione
di un prelievo tributario *una tantum* sui
veicoli a motore, autoscafi e aeromobili »
(1764) (Approvato dalla Camera dei depu-
tati) (Relazione orale); « Disciplina dei rap-
porti sorti sulla base dei decreti-legge 20
febbraio 1974, n. 14, 20 aprile 1974, n. 103 e
19 giugno 1974, n. 229 » (1765) (Approvato
dalla Camera dei deputati) (Relazione
orale):

BACCHI	Pag. 16463
BALBO	16474
BERGAMASCO	16460
CIPELLINI, relatore sul disegno di legge n. 1764	16447

340ª SEDUTA (pomerid.)

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

10 AGOSTO 1974

NENCIONI Pag. 16452
 PIVA 16469
 ZUGNO, *relatore sul disegno di legge n. 1765* 16451

Seguito della discussione:

« Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 258, concernente l'istituzione di una imposta di fabbricazione e corrispondente sovrimposta di confine sulle armi da sparo, sulle munizioni e sugli esplosivi » (1711). **Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo:** « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 258, in materia di istituzione di una imposta di fabbricazione e

corrispondente sovrimposta di confine sulle armi da sparo, sulle munizioni e sugli esplosivi »:

BOLDRINI Pag. 16437, 16440
 BRUNI 16442
 LEPRE, *Sottosegretario di Stato per l'interno* 16441
 LICINI 16441
 MARIANI 16441, 16442
 MARTINAZZOLI 16441, 16444
 PATRINI, *relatore* 16441

INTERROGAZIONI

Annunzio 16479

Presidenza del Presidente SPAGNOLLI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 16,30).

Si dia lettura del processo verbale.

RICCI, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

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

Congedi

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori Marotta per giorni 2, Premoli per giorni 5, Rossi Doria per giorni 8.

Annunzio di presentazione di disegno di legge

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro degli affari esteri:

« Ratifica ed esecuzione dei seguenti atti internazionali: A) Accordo tra l'Italia e l'Etiopia per evitare le doppie imposizioni sui redditi derivanti dall'esercizio della navigazione aerea con scambio di note, concluso ad Addis Abeba il 25 novembre 1971; B) Convenzione tra l'Italia e la Cecoslovacchia per evitare le doppie imposizioni sui redditi derivanti dall'esercizio della navigazione aerea e marittima, conclusa a Praga il 28 agosto 1973 » (1770).

Annunzio di disegno di legge rimesso all'Assemblea

PRESIDENTE. Su richiesta di un quinto dei componenti la 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport), a norma dell'articolo 35, comma secondo, del Regolamento, il disegno di legge: **FALCUCCI Franca**. — « Disposizioni a favore di insegnanti in servizio presso l'Amministrazione della pubblica istruzione e i Provveditorati agli studi » (1723), già assegnato alla Commissione stessa in sede deliberante, è stato rimesso alla discussione e alla votazione dell'Assemblea.

Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti

PRESIDENTE. Nelle sedute di ieri, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

3ª Commissione permanente (Affari esteri):

PIERACCINI ed altri. — « Contributo all'Istituto per gli affari internazionali con sede in Roma » (57-B), con modificazioni rispetto al testo approvato dalla 3ª Commissione permanente della Camera dei deputati;

« Proroga e aumento del contributo annuo a favore del Centro per le relazioni italo-arabe » (377-B), con modificazioni rispetto al testo approvato dalla 3ª Commissione permanente della Camera dei deputati;

« Contributo a favore del Centro d'azione latina con sede in Roma » (378-B), con modificazioni rispetto al testo approvato dalla 3ª Commissione permanente della Camera dei deputati;

« Proroga ed aumento del contributo a favore del Centro internazionale di studi e documentazione sulle Comunità europee, con sede a Milano, per il quinquennio 1971-1975 » (382-B), con modificazioni rispetto al testo approvato dalla 3ª Commissione permanente della Camera dei deputati e con il seguente nuovo titolo: « Proroga ed aumento del contributo a favore del Centro internazionale di studi e documentazione sulle Comunità europee, con sede a Milano, per il quinquennio 1974-1978 »;

« Concessione di un contributo straordinario e aumento del contributo ordinario a favore dell'Istituto italo-africano » (1075), con modificazioni rispetto al testo approvato dalla 3ª Commissione permanente della Camera dei deputati;

« Aumento del contributo ordinario all'Istituto internazionale per l'unificazione del diritto privato, con sede in Roma » (1076), con modificazioni rispetto al testo approvato dalla 3ª Commissione permanente della Camera dei deputati;

6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

Deputati SCOTTI ed altri. — « Limiti operativi della sezione credito industriale della Banca nazionale del lavoro » (1116), con modificazioni rispetto al testo approvato dalla 6ª Commissione permanente della Camera dei deputati;

« Modifiche alla legge 6 marzo 1958, numero 183, relativa all'autorizzazione all'Amministrazione autonoma dei Monopoli di Stato ad utilizzare l'avanzo di gestione per provvedere a spese di investimento » (1274) (Approvato dalla 6ª Commissione permanente della Camera dei deputati);

« Modifica alla legge 30 luglio 1951, n. 948, limitatamente alla disciplina dell'ammortamento di documenti rappresentativi di depositi bancari di modico valore » (1569);

Deputati LA LOGGIA ed altri. — « Norma interpretativa dell'articolo 42 del decreto del

Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 601, concernente disciplina delle agevolazioni in materia tributaria » (1616) (Approvato dalla 6ª Commissione permanente della Camera dei deputati). Con l'approvazione di detto disegno di legge rimane assorbito il disegno di legge: VENANZI ed altri. — « Modificazione dell'articolo 42 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 601, in relazione alle esenzioni fiscali previste dall'articolo 10 della legge 11 agosto 1973, n. 533, per le controversie di lavoro » (1488);

DE PONTI ed altri. — « Aliquota dell'imposta sul reddito delle persone giuridiche applicabile a determinati soggetti » (1669);

8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

Deputati SPITELLA ed altri. — « Modifiche ed integrazioni della legge 11 febbraio 1971, n. 50, contenente norme sulla navigazione da diporto » (1761) (Approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati);

Commissioni permanenti riunite 7ª (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport) e 8ª (Lavori pubblici, comunicazioni):

« Finanziamento dei programmi di opere di edilizia scolastica di cui all'articolo 12 della legge 28 luglio 1967, n. 641, nonché dei programmi di edilizia scolastica per le scuole materne statali di cui all'articolo 32, ultimo comma, della legge 28 luglio 1967, n. 641, e all'articolo 34 della legge 18 marzo 1968, n. 444 » (1757) (Approvato dalle Commissioni permanenti riunite 8ª e 9ª della Camera dei deputati).

Seguito della discussione del disegno di legge:

« **Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 258, concernente l'istituzione di una imposta di fabbricazione e corri-**

spondente sovrimposta di confine sulle armi da sparo, sulle munizioni e sugli esplosivi » (1711).

Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 258, in materia di istituzione di una imposta di fabbricazione e corrispondente sovrimposta di confine sulle armi da sparo, sulle munizioni e sugli esplosivi »

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 6 luglio 1974, n. 258, concernente l'istituzione di una imposta di fabbricazione e corrispondente sovrimposta di confine sulle armi da sparo, sulle munizioni e sugli esplosivi ».

Chiedo ai presentatori dell'ordine del giorno n. 1 se insistono per la votazione.

B O L D R I N I . Non insistiamo.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione nel testo proposto dalla Commissione. Se ne dia lettura.

R I C C I , *Segretario*:

Articolo unico.

Il decreto-legge 6 luglio 1974, n. 258, concernente l'istituzione di una imposta di fabbricazione e corrispondente sovrimposta di confine sulle armi da sparo, sulle munizioni e sugli esplosivi, è convertito in legge con le seguenti modificazioni:

All'articolo 1,

il primo comma è sostituito dal seguente:

« È istituita una imposta interna di fabbricazione ed una corrispondente sovrimpo-

sta di confine sulle armi da sparo e sulle munizioni nella misura appresso indicata:

A) Armi da fuoco, lunghe:

portatili, da guerra o tipo guerra, per ciascun esemplare L. 100.000

B) Armi da fuoco, corte:

da guerra o tipo guerra, per ciascun esemplare » 100.000

C) Canne finite pronte per la vendita:

per le armi di cui alle precedenti lettere A) e B), per ciascuna canna » 100.000

D) Munizioni:

relative alle armi indicate nelle precedenti lettere A) e B), per ciascun pezzo » 5

Al secondo comma è aggiunto il seguente periodo:

« In caso di vendita a privati, da parte delle predette amministrazioni, di tali prodotti si applica ad essi l'imposta sul valore aggiunto ».

L'articolo 2 è sostituito dal seguente:

« Ai fini della classificazione fiscale dei prodotti indicati nel precedente articolo 1 si tiene conto delle norme di pubblica sicurezza vigenti in materia.

Per la risoluzione delle contestazioni e delle controversie sulla classificazione dei prodotti di cui al precedente articolo 1, sorte in sede di accertamento dell'imposta di fabbricazione, si applica la procedura stabilita dal titolo II, capo IV, del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, con le seguenti modifiche:

a) nel caso di ricorso al mezzo di risoluzione di cui all'articolo 65 del citato testo unico gli adempimenti ivi demandati alla

dogana sono affidati al competente ufficio tecnico delle imposte di fabbricazione e le relative decisioni sono adottate dal capo di tale ufficio;

b) il perito da nominare dall'Amministrazione finanziaria perchè esprima il parere non vincolante di cui al primo comma dell'articolo 65 citato dev'essere un ufficiale della direzione di artiglieria competente per territorio;

c) i collegi consultivi compartimentali ed il collegio consultivo centrale dei periti doganali devono essere integrati da due esperti, designati uno dal Ministero dell'interno, l'altro dal Ministero della difesa.

Le prescrizioni di cui alle lettere b) e c) del comma precedente si osservano anche per la risoluzione delle contestazioni e delle controversie sorte presso gli uffici doganali in sede di determinazione degli elementi imponibili relativi ai prodotti di cui all'articolo 1 ».

All'articolo 3,

il penultimo comma è sostituito dal seguente:

« Le modificazioni degli impianti o dei sistemi produttivi che comportano un aumento effettivo della produttività debbono essere preventivamente approvate dall'ufficio tecnico delle imposte di fabbricazione ».

All'articolo 4,

i primi tre commi sono sostituiti dai seguenti:

« I locali di fabbrica e quelli annessi sono soggetti a vigilanza fiscale permanente o saltuaria, secondo determinazioni da adottarsi motivatamente dall'Amministrazione finanziaria.

L'Amministrazione ha facoltà, in qualsiasi momento, di eseguire verifiche e riscontri, di applicare agli apparecchi e ai meccanismi bolli e suggelli, di prescrivere, a spese del fabbricante, se necessaria, idonea recinzione fiscale.

Ove sia ritenuta necessaria la vigilanza permanente, il fabbricante ha l'obbligo di fornire gratuitamente per uso del personale addetto alle operazioni di vigilanza e di accertamento, i locali occorrenti per l'ufficio finanziario e per la pernottazione, provvedendo alla loro attrezzatura ed arredamento nonchè alla pulizia, illuminazione, riscaldamento e rifornimento dell'acqua potabile »;

l'ultimo comma è soppresso.

All'articolo 5,

al terzo comma, le parole: « Per i prodotti di cui alle lettere A), B), C), D) ed M) dell'articolo 1 », sono sostituite dalle seguenti: « Per i prodotti di cui alle lettere A), B) e C) dell'articolo 1 »;

al quarto comma, le parole: « I prodotti di cui alle lettere E), F), G), H), I) ed L) dell'articolo 1 », sono sostituite dalle seguenti: « I prodotti di cui alla lettera D) dell'articolo 1 ».

All'articolo 8,

dopo le parole: « deposito doganale privato », sono aggiunte le seguenti: « o trasportati con bolletta di cauzione, ».

L'articolo 9 è sostituito dal seguente:

« Chiunque fabbrica i prodotti previsti dall'articolo 1 del presente decreto senza la licenza fiscale prescritta dal precedente articolo 3 è punito, indipendentemente dal pagamento dell'imposta evasa, con la reclusione da uno a cinque anni e con la multa da lire un milione a lire cinque milioni.

Alla stessa pena soggiace chiunque commette, relativamente ai prodotti di cui all'articolo 1, contrabbando ai sensi delle disposizioni previste dal titolo VII, capo I, del testo unico delle leggi doganali approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, e chiunque esporta gli stessi prodotti senza osservare le vigenti norme doganali.

Chiunque sottrae con qualunque mezzo i prodotti di cui all'articolo 1 del presente decreto all'accertamento o al pagamento dell'imposta di fabbricazione è punito, indipen-

dentemente dal pagamento dell'imposta evasa, con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa da lire un milione a lire cinque milioni.

Chiunque trasporta o fa trasportare i prodotti di cui all'articolo 1 del presente decreto senza bolletta di legittimazione, nei casi in cui sia prescritta, o con bolletta scaduta, falsa, alterata, incompleta o contenente dati inesatti, o comunque distrae i prodotti stessi dalla prevista destinazione è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa da lire un milione a lire cinque milioni.

Per le differenze di qualità e di quantità riscontrate in confronto alle bollette di cauzione si applicano a carico dei responsabili le pene di cui al precedente comma.

Chiunque trasporta i prodotti di cui all'articolo 1 del presente decreto e rifiuta di esibire agli organi di controllo la bolletta di legittimazione di cui è in possesso, o non la consegna al destinatario della merce, o consegnandola non vi appone l'annotazione del trasporto eseguito, è punito con la multa da lire centomila a lire un milione.

Chiunque mette in circolazione i prodotti di cui alla lettera D) dell'articolo 1 non confezionati nei modi prescritti o in confezioni non munite dei prescritti contrassegni è punito con la reclusione da tre mesi a un anno e con la multa da lire un milione a lire cinque milioni.

Alla stessa pena soggiace chiunque faccia uso di contrassegni già utilizzati o di illecita provenienza.

Chiunque, in qualsiasi modo, ostacola l'accesso degli ufficiali ed agenti di polizia tributaria e dei funzionari dell'Amministrazione finanziaria, muniti della speciale tessera di riconoscimento, nei locali ove si fabbrica o si detengono i prodotti di cui all'articolo 1 del presente decreto, è punito con la multa da lire centomila a lire cinquecentomila, salvo che il fatto costituisca più grave reato.

Per i reati previsti dal presente decreto il tentativo è punito con le stesse pene stabilite per il reato consumato.

Le pene stabilite nel presente decreto possono essere diminuite, in misura non ecce-

dente un terzo, quando per la quantità o per la qualità dei prodotti oggetto della violazione il fatto debba ritenersi di lieve entità.

Gli apparecchi, i meccanismi, le attrezzature nonchè i mezzi di trasporto adoperati per commettere la frode, i prodotti ed i materiali oggetto della violazione sono soggetti a confisca ai sensi del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43.

Le disposizioni del presente decreto concernenti la confisca e la misura delle multe sono stabilite in deroga agli articoli 240 e 24 del codice penale.

L'accertamento delle violazioni delle disposizioni del presente decreto compete, nei limiti delle attribuzioni stabilite dalla legge 7 gennaio 1929, n. 4, oltre che ai pubblici ufficiali indicati nel capo II del titolo II della stessa legge, anche ai funzionari degli uffici tecnici delle imposte di fabbricazione e delle dogane ».

All'articolo 11,

è aggiunto il seguente comma:

« Nuove norme di attuazione del presente decreto saranno emanate entro dieci giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione dello stesso, con decreto del Ministro delle finanze di concerto con il Ministro dell'interno ».

All'articolo 12,

al primo ed al secondo comma, dopo le parole: « alla data di entrata in vigore », sono aggiunte le seguenti: « della legge di conversione »;

al secondo comma, sono soppresse le parole finali: « e del materiale da utilizzare per le lavorazioni. »;

al quarto comma, dopo le parole: « alla data di entrata in vigore », sono aggiunte le seguenti: « della legge di conversione »;

al quinto comma, le parole: « sesto comma dell'articolo 9 », sono sostituite dalle seguenti: « quarto comma dell'articolo 9 »;

al sesto comma, dopo le parole: « alla data di entrata in vigore », sono aggiunte le seguenti: « della legge di conversione »;

il settimo e l'ottavo comma sono soppressi;

il penultimo comma è sostituito dal seguente:

« A decorrere dal trentesimo giorno dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e fino a quando non saranno disponibili gli appositi contrassegni di Stato, le confezioni dei prodotti di cui alla lettera D) dell'articolo 1 devono essere chiuse con etichette o fascette contenenti la denominazione della ditta fabbricante e l'indicazione della qualità e quantità del prodotto contenuto nella confezione. »;

all'ultimo comma, le parole: « da lire duecentomila », sono sostituite dalle seguenti: « da lire centomila ».

All'articolo 13,

al primo comma, le parole: « prodotti di cui alle lettere A), B), C) e D) del precedente articolo 1 », sono sostituite dalle seguenti: « prodotti di cui alle lettere A), B) e C) del precedente articolo 1 »;

al secondo comma sono soppresses le parole: « o di licenze per collezione di armi comuni da sparo »;

il terzo e il quarto comma sono soppressi.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'emendamento presentato all'articolo 7 del decreto-legge da convertire, nel testo comprendente le modificazioni proposte dalla Commissione.

R I C C I , Segretario:

Sopprimere il quinto e sesto comma.

7.1 BORSARI, BOLDRINI, FERMARIELLO,
POERIO, PETRELLA, DE FALCO,
BORRACCINO, MARANGONI, FABBRI-
NI, PINNA, BRUNI

B O L D R I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B O L D R I N I . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, il Gruppo comunista chiede la soppressione del 5° e del 6° comma dell'articolo 7 poichè contengono delle norme superate dall'attuale legislazione e dall'attuale dibattito attorno alla questione dei privilegi. Già la 6ª Commissione ha espunto dal decreto-legge la normativa che risulta anacronistica rispetto al reale problema che è di fronte a noi. Il 5° e 6° comma dell'articolo 7 prevedono che il credito dello Stato per l'imposta prevista dal presente decreto ha privilegio, a preferenza di ogni altro credito, sulle materie prime, sui prodotti, sul macchinario e sul materiale mobile esistenti nelle fabbriche od in altri locali comunque soggetti a vigilanza fiscale, anche se di proprietà di terzi e che lo stesso privilegio è mantenuto per le spese di accertamento e via dicendo.

Queste due norme sono in contrasto in primo luogo con la Costituzione perchè prevedono un esproprio non previsto dalla legge, un esproprio indiretto. Ora, è logico che nella legge riguardante il monopolio fiscale sui petroli e sugli oli minerali si sia mantenuto un privilegio anche per le cose mobili di proprietà di terzi, dal momento che in quella legislazione, dalla quale questa è mutuata, si prevede la trasformazione del prodotto per conto terzi; ma non si può nemmeno ipotizzare che lo stesso avvenga per la fabbricazione delle armi perchè in effetti il materiale importato dovrebbe essere il ferro, la ghisa e altro materiale necessario per fabbricare le armi e quindi la lavorazione per conto terzi sarebbe un non senso. Il grezzo del petrolio viene importato, trasformato in prodotto finito (benzina e altri derivati) e riportato al paese di origine; ma in questo caso non ha ragione d'essere mantenere il privilegio sui beni mobili di proprietà di terzi. Occorre quindi evitare questa discrasia perchè la proprietà di terzi non può essere oggetto di privilegio per i debitori di imposta.

Per quanto riguarda inoltre la natura del beneficio, si verrebbe a istituire un privile-

gio speciale che supererebbe il privilegio che il Parlamento ha istituito — faccio soltanto un esempio — con la legge 30 aprile 1969, n. 153, che riguarda i crediti di lavoro. Il Parlamento ha deciso che i crediti di lavoro devono essere anteposti ad ogni altro credito, anche speciale, e noi oggi, istituendo un privilegio speciale, verremmo a farlo scavalcare di nuovo dalla imposta di fabbricazione, il cui gettito è addirittura irrilevante, portando di nuovo i crediti di lavoro in una situazione arretrata. La ragion d'essere di questo privilegio dell'imposta di fabbricazione, in ultima analisi, non esiste perchè è già stabilito il privilegio per i crediti di imposte indirette che è collocato dal codice civile al decimo posto della graduatoria generale di tutti i crediti privilegiati; e per una ragione anche morale non è necessario riprendere il sistema di privilegi stabilito con le leggi del 1939 e del 1924, come si vorrebbe fare oggi con questa formulazione.

Invitiamo pertanto il Senato ad accettare il nostro emendamento.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

P A T R I N I , *relatore* . Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, l'emendamento proposto aveva avuto una parziale favorevole considerazione in Commissione finanze e tesoro dove il Governo si è riservato di esaminare meglio il problema e di rispondere in Aula.

Perciò con questa considerazione il relatore si rimette al parere del Governo.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere.

L E P R E , *Sottosegretario di Stato per l'interno* . Il Governo si rimette alla Assemblea (*commenti dall'estrema sinistra*) poichè le preoccupazioni denunciate soprattutto per quanto attiene, in un certo senso alla modifica del codice civile in materia risultano fondate. Per questo il Governo si rimette all'Assemblea.

P R E S I D E N T E . Passiamo alla votazione dell'emendamento 7.1.

M A R I A N I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A R I A N I . Il mio Gruppo è favorevole a questo emendamento come proposto perchè altrimenti in effetti si sconvolgerebbero le norme in materia di ordine dei privilegi che sono stabiliti non solo dal codice civile ma anche dalla legge 30 aprile 1969. Quindi mi pare che questo emendamento meriti una particolare attenzione e vada approvato.

L I C I N I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

L I C I N I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, siamo favorevoli all'emendamento proposto in quanto effettivamente questa norma, forse perchè ripresa troppo inconsideratamente da un testo di altri tempi, cozza contro i principi che da molto tempo sono stati portati avanti da tutte le forze che sono qui rappresentate, vorrei dire in modo unanime. Credo che sia proprio una dimenticanza. Anche se in pratica non avrà modo di essere applicata stante il carattere ridotto di questa disposizione di legge, non è comunque giusto, anche se non ha una concreta effettività, ripeto, che noi la sanzioniamo con il voto del Parlamento.

Quindi siamo perfettamente d'accordo con l'emendamento presentato e voteremo a favore.

M A R T I N A Z Z O L I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A R T I N A Z Z O L I . Signor Presidente, ritengo di poter esprimere a mia volta consenso sull'emendamento presentato per-

chè l'unico inconveniente, apparente peraltro, che si determinerà è che questo tipo di trattamento non sarà omogeneo rispetto al trattamento che riguarda l'imposta di fabbricazione. In questo senso vorrei, se mi consente, aggiustare il pensiero del Sottosegretario. Non è che modifichiamo qualcosa del codice civile, modifichiamo semmai un trattamento che riguarda taluni debiti di imposta; lo modifichiamo secondo una linea tendenziale che è generale e appartiene ormai a tutta la nostra esperienza normativa nel senso che vi sono taluni crediti che vengono, tanto più per un preciso richiamo costituzionale, ritenuti privilegiati rispetto ad altri.

Mi dichiaro perciò favorevole all'emendamento presentato.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti l'emendamento 7.1, presentato dal senatore Borsari e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo articolo unico.

È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Mariani. Ne ha facoltà.

M A R I A N I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, nella votazione finale di questo provvedimento noi ci asterremo perchè a nostro avviso le norme penali che abbiamo esaminato non dovevano essere inserite in un decreto-legge. Quando si tratta di valutare e di punire i reati è bene meditare un momento su quello che si fa. Tra l'altro non vi è neppure coordinamento tra queste norme e quelle che recentemente sono state approvate proprio in materia di aggravamento delle pene contro la criminalità e che riguardano appunto le armi. Siamo d'accordo che questo provvedimento si riferisce prevalentemente alla fabbricazione delle armi e non ai soli detentori, ma un coordinamento sarebbe stato opportuno perchè si

parla anche di coloro che trasportano le armi e questa è una forma di detenzione.

Pertanto, pur essendo stati apportati al provvedimento dei correttivi notevoli, come l'abolizione delle norme che in pratica prevedevano una forma di amnistia, ritenuta impossibile a realizzarsi attraverso un decreto-legge, non essendo soddisfatti del sistema con il quale si legifera in materia penale, come ho detto, ci asterremo dalla votazione.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Bruni. Ne ha facoltà.

B R U N I . Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, il Gruppo comunista si asterrà nella votazione del disegno di legge di conversione del decreto-legge che abbiamo esaminato. Posso illustrare assai brevemente le ragioni di questa astensione perchè già il collega De Falco nel suo intervento in sede di discussione generale e i colleghi che hanno parlato nelle Commissioni giustizia e finanze hanno anticipato le ragioni di questa nostra astensione.

È evidente che il Gruppo comunista non può non essere d'accordo con tutte quelle misure che tendono a un più efficace controllo e alla lotta contro la diffusione delle armi, specie se si tratta di misure tese a combattere la criminalità comune e la criminalità politica. Dobbiamo però considerare che questo decreto è apparso come un frutto fuori stagione nel senso che mai come in questa circostanza — anche se già nei giorni scorsi abbiamo avuto occasione di constatare questo — alla volontà politica ha corrisposto uno strumento tecnico così rozzo. È un modo sbagliato di portare avanti le cose che testimonia ancora dell'incapacità, che vogliamo sottolineare in una circostanza di questo genere, di chi è preposto a tradurre in organico disegno legislativo la volontà dei politici; frutto fuori stagione perchè, se ad una prima sommaria lettura il testo del decreto poteva apparire uno strumento di prelievo fiscale, prelievo che costituisce il

fondamento degli altri decreti che stiamo discutendo, facendo perno su quel milione e 800.000 cacciatori che abbiamo in Italia e che sono fonte di lavoro e di consumo per l'industria e per l'artigianato e per le altre attività connesse, d'altra parte si rivelava invece come uno strumento teso a consentire agli organi della polizia fiscale un controllo alla fonte della produzione delle armi in generale.

Cosicchè è venuto dal Governo un provvedimento che non sta nè dalla parte del prelievo nè da quella del controllo perchè i meccanismi in esso contenuti non erano rispondenti ai bisogni dell'uno o dell'altro problema. È vero che, in seguito alle reazioni negative che si sono avute all'unanimità di fronte a questo testo e per il comune impegno delle Commissioni, si è giunti a modifiche che hanno ristretto la portata del provvedimento alle armi da guerra e lo hanno ricollocato nell'ambito dei giusti principi che debbono regolare la materia. Questo va detto ad onore del Senato e dei colleghi che si sono occupati del problema perchè ancora una volta, nell'attuale difficile situazione, si è manifestata una volontà di non derogare ai principi generali di libertà anche se per combattere forme così evidenti di delinquenza politica connesse all'uso abusivo delle armi e degli esplosivi.

Nel merito del problema però c'è da dire che sarebbe un errore considerare questo decreto limitato alle armi da guerra e alle munizioni come uno strumento che in qualche modo possa contribuire a combattere decisamente la detenzione, il trasporto, l'uso e l'abuso delle armi stesse. Del resto mi pare che nessuno lo abbia affermato nella discussione. Noi forniamo alla polizia fiscale uno strumento ulteriore che si affianca a quelli già esistenti e che il collega De Falco ricordava stamane, cioè le norme di pubblica sicurezza già così severe in materia di armi.

Ma per noi il problema è essenzialmente politico. Abbiamo quindi il dovere di affermare che nutriamo qualche dubbio sulla efficacia del provvedimento in rapporto a quanto sta avvenendo nel paese ed a quanto

è stato ripetutamente denunciato nel Parlamento, sulla stampa e nel paese relativamente al fatto che l'Italia è piena di armi di ogni genere.

Spiego subito perchè. Intanto ci sembra dubbio che si possa affermare che le armi da guerra che vengono usate e gli esplosivi che così numerosi vengono rinvenuti dai nostri organi di polizia provengano da imprese che non sono state controllate perchè manca una imposta di fabbricazione. Potrei citare numerosi episodi che contestano la realtà di questa affermazione; mi rifaccio ai più recenti. La bomba con la quale l'agente Marino è stato ucciso a Milano era in dotazione all'esercito italiano ed era uscita da una caserma dell'esercito italiano. La cronaca odierna, secondo quanto è riportato in tutti i giornali, parla del rinvenimento di mitra MAB in dotazione all'esercito italiano e di cartucce raccolte nella confezione tipica richiesta dall'esercito italiano.

Ecco allora che possiamo tranquillamente rifarci all'affermazione che, come non è stato sufficiente nei decenni passati stabilire una imposta sulle sigarette per eliminare il contrabbando di questi prodotti, così avviene ed avverrà per le armi: l'imposta non eliminerà il contrabbando delle armi. Debbo dire che, per quanto è a nostra conoscenza, nel corso degli ultimi due o tre anni si è avuta una novità: nel passato il contrabbandiere di sigarette (io abito in una zona della costa adriatica dove il contrabbando di sigarette è sempre esistito) era una figura caratteristica del sottobosco della nostra costa, abbastanza tipica per la sua connotazione umana. Nell'opinione pubblica il contrabbandiere di sigarette generalmente non veniva e non viene tuttora considerato un delinquente alla stregua di chi compie altri delitti: ebbene, da alcuni anni a questa parte si è verificato un intreccio tra contrabbando di sigarette, delinquenza comune e trame fasciste, per cui il tradizionale, classico contrabbandiere di sigarette è diventato anche il tramite, spesse volte, attraverso il quale avviene l'importazione clandestina di armi.

È di oggi la notizia che alla frontiera svizzera — guarda caso — dall'autorità svizzera — cosa che ha del miracoloso — sono state sequestrate 14 pistole a quattro giovani che le tenevano a bordo di un'auto. Ma dalla frontiera svizzera, così come da quella austriaca e dalla costa adriatica, entrano armi nel nostro paese.

Resta nel decreto l'insufficienza generale di un controllo che, a nostro avviso, ha un fondamento politico; soltanto attraverso un impegno diverso del Governo in questo campo, come affermava stamane il collega De Falco, si può pervenire ad un'efficace azione in questa direzione.

Ci asteniamo anche perchè manca in questo provvedimento una classificazione moderna che distingua tra armi da guerra e armi non da guerra. Oggi sul mercato la distinzione tra armi comuni e armi da guerra è diventata così labile che qualunque cittadino è in grado di comprare, con regolare permesso, armi micidiali che non si spiega come possano essere definite comuni se non per il fatto, appunto, che tutti ne possono diventare acquirenti, ma non per le caratteristiche balistiche, della distanza, della precisione del tiro e della sua rapidità, di tutti quegli elementi che compongono l'arma. Inoltre ancor più grave resta il caso degli esplosivi. Ciò pone il problema di una revisione generale, pur prevista dalle norme di pubblica sicurezza, della custodia, del consumo, del controllo.

Vedete, onorevoli colleghi, quando ad Ascoli Piceno la prima bravata di quel Nardi, ricercato per il delitto Calabresi, fu far saltare il ripetitore della radiotelevisione posto sul colle San Marco di Ascoli, la polizia scoprì rapidamente che la dinamite necessaria era stata sottratta ad una cava di pietre poco distante dal ripetitore stesso.

P R E S I D E N T E . La pregherei di concludere, senatore Bruni.

B R U N I . Sì, signor Presidente. Vittima di questo furto è un cittadino che è in attesa del processo, proprietario della cava, che aveva depositato i candelotti di dinami-

te in attesa del lavoro della mattina successiva nella propria capanna, mentre la legge stabilisce che avrebbe dovuto trasportare quell'esplosivo nel deposito di città.

Detto questo, onorevoli colleghi, assicuriamo l'impegno del Gruppo comunista per continuare la nostra azione anche in questo campo e per dire che l'ordine del giorno testè accolto dal Governo, gli impegni in esso contenuti approvati dalla Commissione e ricordati stamane dal relatore saranno appunto oggetto di un costante impegno del Gruppo comunista. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Martinazzoli. Ne ha facoltà.

M A R T I N A Z Z O L I . Onorevole Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, credo che non servano molte parole per motivare il voto favorevole del Gruppo della democrazia cristiana alla conversione in legge del decreto al nostro esame. Poche parole anche perchè la quantità di contenuti del decreto è ormai assai scarsa, direi quasi filiforme, dopo che il Senato è intervenuto con radicali operazioni chirurgiche nei confronti del testo originario. Questo dà conto un poco della sorte abbastanza singolare di questa iniziativa legislativa; sorte che si raffigura ancora oggi quando, alla conclusione del dibattito su un decreto che apparteneva ad una costellazione di provvedimenti fiscali, ci ritroviamo come interlocutore il rappresentante del Ministero dell'interno, il quale tra l'altro, in quanto Lepre, non dovrebbe essere molto rassicurato dal fatto che abbiamo esentato tutte le armi da caccia dall'imposta di fabbricazione. (*ilarità*). Credo però che, anche ridotto in questa sua dimensione minimale, il decreto-legge meriti approvazione perchè rappresenta in qualche misura la possibilità di avviare concretamente un discorso organico e non evasivo in una materia che è di grande attualità e di notevole drammaticità, come insegnano le cronache quotidiane che tutti ci coinvolgono. Non vorrei essere frainteso sul tipo di testimonianza e di impegno

che, con il senatore Zugno, i bresciani hanno dato a questa battaglia parlamentare. Mi rendo conto che qualcuno può sospettare che quando un bresciano parla di armi si ripeta la situazione che si verifica allorchè si parla di corda in casa dell'impiccato; credo, invece, che si debba chiarire quale sia questo tipo di atteggiamento. Certo riteniamo legittimo avere espresso, in termini sufficientemente fermi, la difesa del diritto al lavoro di qualche migliaia di lavoratori e di artigiani che dalla scelta che era stata operata al livello del decreto governativo sarebbero stati travolti, in termini di totale disoccupazione, in una situazione francamente inaccettabile.

Ebbene, ci rendiamo conto che fabbricare delle armi significa fabbricare strumenti abbastanza pericolosi. Neanch'io appartengo alla categoria di coloro che ritengono che la ghigliottina possa diventare un utensile domestico se, anzichè per tagliare le teste, la usiamo per sbucciare le mele; ma credo che sarebbe sommamente improprio, ad esempio, chiedere la chiusura della FIAT dal momento che constatiamo che il traffico automobilistico quotidianamente costa 24 morti al nostro paese. Non mi sembra questo il modo di affrontare il problema ed è in tal senso che abbiamo espresso il nostro dissenso nei confronti di una scelta la quale irrimediabilmente, proprio perchè l'imposta di fabbricazione ha precise sue implicazioni, avrebbe distrutto soprattutto le aziende artigiane, senza peraltro trovare una qualche contropartita di operatività rispetto agli obiettivi che il Governo si era proposto. Questo è il problema. Penso che neanche la difesa dei posti di lavoro varrebbe come ragione sufficiente per vincere una scelta che fosse incisiva a livello di tutela dell'ordine pubblico. Però il problema si pone proprio qui ed in questo senso molte cose sono state dette in Commissione, talchè non vale la pena di ripeterle analiticamente.

Mi limito soltanto a ricordare che il tema reale della tutela, del controllo delle armi e degli esplosivi va affrontato attraverso approcci corretti. Occorre avere esatta consapevolezza del dove e del come si realizza il contrabbando delle armi, del dove e del co-

me si realizza la fuga di notevole quantità di esplosivo dai luoghi d'uso, le cave, i cantieri eccetera. Questo è il modo giusto di affrontare il problema.

Cominciamo col dire che è vero quanto è stato ripetuto molto spesso da altri e cioè che in linea astratta la legislazione attuale di pubblica sicurezza descrive una serie di controlli sufficientemente stringenti, sufficientemente minuziosi. Ma ritengo che sia un sospetto, tutto sommato, gratuito l'affermazione che manchi una volontà di controllo; la verità è che la situazione è tale che oggi è impossibile l'applicazione totale della legge di pubblica sicurezza. Ad esempio vi è un problema che il Governo, all'interno di quella prospettiva che sarà disegnata nel provvedimento di revisione organica di questa materia, dovrà guardare accuratamente: in Italia esistono almeno 5.000 punti di vendita di armi e di esplosivo; è chiaro che, quando ci si trova di fronte a 5.000 botteghe di armaioli, è impossibile immaginare che queste botteghe, le quali dovrebbero tenere registri e controlli estremamente pesanti, possano essere a loro volta sorvegliate e controllate. Occorrerebbe un esercito di pubblica sicurezza destinato ad effettuare questi controlli. Pertanto vi è tale problema che viene posto alla nostra attenzione. Inoltre vi è un altro problema sul quale si sono soffermati lungamente gli altri interlocutori e cioè il tema della riclassificazione delle armi. Questo è indubbiamente un tema fondamentale. E tuttavia, mi permetto di dire che la posizione comunista di non consenso verso il provvedimento, in quanto non conterrebbe quella riclassificazione delle armi, è tutto sommato contraddittoria rispetto alla premessa di sospettata incostituzionalità di un decreto che, si diceva, doveva occuparsi soltanto del problema fiscale e non del problema della tutela, della sicurezza del controllo delle armi.

Orbene, è chiaro che questo è un momento non preclusivo rispetto a quanto ancora si deve fare, se mai è un momento di apertura, è un momento complementare; ma è certo che occorrerà il massimo di accuratezza e di fantasia. Il senatore De Falco ha ricordato questa mattina qual è, anche attraverso riferimento giurisprudenziale, la situazione at-

tuale in tema di classificazione di armi da guerra e di armi comuni. È una situazione del tutto insoddisfacente perchè si descrive in termini assolutamente ellittici la natura di armi da guerra o tipo guerra. Si dice che sono armi da guerra quelle che vengono usate o che potrebbero essere usate dall'esercito; il che significa descrivere a livello di norma qualcosa che va identificato via via a livello amministrativo con quei contrasti giurisprudenziali che venivano segnalati questa mattina.

Se questa è la situazione, deve essere altrettanto chiaro che non è facile ovviare a questi inconvenienti. È impensabile infatti (del resto lo abbiamo visto nel tentativo effettuato con la prima stesura del disegno di legge) che si possa fare una legge nella quale siano analiticamente elencate e descritte, una volta per tutte, le armi da guerra, anche perchè saremmo sconfitti dalla tecnologia la quale ogni giorno inventa cose nuove. Così, appare in conclusione inevitabile immaginare una legge che fissando le coordinate generali rimandi poi ad una serie di decretazioni o di regolamentazioni, accuratamente iscritte entro questa cornice normativa, la possibilità di adeguarsi via via allo sviluppo ed al progresso di questa tipica tecnologia.

Avviandomi alla conclusione, vorrei aggiungere un argomento per me decisivo per dimostrare che questo decreto-legge va approvato. Certo da esso rimangono fuori tutti i problemi che attengono all'uso degli esplosivi. Ricordava il collega Bruni che si tratta di un problema preminente oggi nel nostro paese; che si tratta di un nodo cruciale perchè il terrorismo politico per sua natura usa questa arma che è tipica di chi si nasconde, di chi non ha il coraggio di proporsi in termini diretti di sfida aperta nei confronti delle istituzioni democratiche. L'esplosivo però non viene contrabbandato nè deviato dai luoghi di produzione o di vendita al primo acquirente. L'esplosivo sparisce nel nostro paese con estrema facilità nei luoghi d'uso. Oggi è assolutamente facile per un operaio di un cantiere portare via candelotti di dinamite, è assolutamente facile far sparire dell'esplosivo da una cava. E quel furto non verrà denunciato in quanto di solito,

in relazione alla legislazione vigente, il proprietario della cava o il conduttore della cava non può denunciare il furto in quanto detiene più esplosivo di quanto potrebbe; ed il venditore ha dato più esplosivo di quanto dovuto perchè altrimenti non troverebbe più clienti.

In termini rudimentali questa è la situazione nella quale occorrerà tempestivamente intervenire con provvedimenti radicali perchè è su questo terreno che si gioca la possibilità di tagliare le unghie ad un certo tipo di terrorismo.

Perchè — dicevo — approvare oggi questa imposta di fabbricazione sulle armi da guerra? Perchè la successiva riclassificazione potrà già giovare di questo strumento complementare di natura fiscale, che è uno strumento ragguardevole soprattutto per quello che attiene all'importazione delle armi. La imposta di fabbricazione interna ci consente la sovrimposta in confine alla importazione, ci consente cioè di esprimere un controllo più adeguato non già per quel contrabbando di cui si parlava per cui occorrono altri tipi di strumenti, ma un controllo in confine che attualmente non si fa e che potrà farsi con maggior rigore quel giorno che avremo riclassificato le armi da guerra e nel frattempo avremo questo strumento dell'imposta di fabbricazione.

È abbastanza noto a chi si interessa di questi problemi — io me ne interessavo soltanto casualmente, il collega Zugno è molto più esperto di me — che nel nostro paese vengono mediamente importati dai 5 ai 6.000 pezzi all'anno, fabbricati all'estero, di revolver, di pistole a tamburo, che, secondo la legislazione vigente, non sono considerate come armi da guerra, anche perchè non sono in dotazione all'esercito italiano, ma che sono armi estremamente pericolose e anche gli strumenti tipici della delinquenza comune. In genere, infatti, la pistola usata per la rapina non è mai la pistola automatica che rischia di incepparsi; si preferisce l'uso del revolver, cioè della pistola a tamburo, che non corre questo pericolo. Vi è quindi questa situazione: che qualche migliaio di armi da guerra oggi ritenute comuni entrano facilmente nel nostro paese.

Credo comunque che questo dibattito — non tanto quello svoltosi in Aula, quanto quello abbastanza attento e accurato che si è svolto in diverse Commissioni, coinvolgendo e impegnando l'attenzione di parecchi colleghi e soprattutto condizionando una attenzione particolarmente ferma del Governo — consenta a noi, approvando questo decreto-legge, di esprimere un augurio non proprio evasivo in ordine al futuro immediato che è già consegnato in quell'invito contenuto nell'ordine del giorno che il Governo ha accettato. Riteniamo cioè che in questi giorni, attorno a questo decreto, si sia quanto meno aperto un discorso particolarmente approfondito, che andrà ulteriormente verificato perchè il disegno di legge organico sul controllo delle armi e degli esplosivi che il Governo si è impegnato a presentare al Parlamento entro l'anno possa rappresentare davvero quello strumento che tutto il paese si attende. Se sarà questa la pedagogia della piccola avventura parlamentare di questo ormai piccolissimo decreto-legge, sarà una ragione di più per approvarlo questa sera. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare per dichiarazione di voto metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico, nel testo emendato, con l'avvertenza che il titolo risulta così formulato: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 258, in materia di istituzione di una imposta di fabbricazione e corrispondente sovrimposta di confine sulle armi da sparo, sulle munizioni e sugli esplosivi ».

Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Discussione dei disegni di legge:

« **Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 1974, numero 251, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi ed imposizione di un prelievo tributario *una tantum* sui veicoli a motore, autoscafi e aeromobili** » (1764) (*Approvato*

dalla Camera dei deputati) (*Relazione orale*); « **Disciplina dei rapporti sorti sulla base dei decreti-legge 20 febbraio 1974, n. 14, 20 aprile 1974, n. 103 e 19 giugno 1974, n. 229** » (1765) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*)

PRESIDENTE. Passiamo ora alla discussione dei disegni di legge: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi ed imposizione di un prelievo tributario *una tantum* sui veicoli a motore, autoscafi e aeromobili », già approvato dalla Camera dei deputati, e: « Disciplina dei rapporti sorti sulla base dei decreti-legge 20 febbraio 1974, n. 14, 20 aprile 1974, n. 103 e 19 giugno 1974, n. 229 », già approvato dalla Camera dei deputati, inseriti nell'ordine del giorno ai sensi del quarto comma dell'articolo 56 del Regolamento, con relazione orale.

Avverto che da parte della 6ª Commissione permanente è stato chiesto che sui due anzidetti disegni di legge si svolga un'unica discussione generale.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Ha facoltà di parlare il senatore Cipellini, relatore sul disegno di legge n. 1764.

CIPELLINI, relatore sul disegno di legge n. 1764. Signor Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, il Senato è chiamato a convertire in legge il decreto-legge concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e imposizione di un prelievo tributario *una tantum* sui veicoli a motore, autoscafi e aeromobili. Mentre non è la prima volta che ci dobbiamo occupare dell'aumento dell'imposta di fabbricazione e della relativa imposta di confine, l'applicazione dell'*una tantum* sulle auto, sulle moto, sugli autoscafi e aeromobili rappresenta una novità.

I due provvedimenti, decisi dal Governo nel momento in cui la situazione economica e monetaria presentava gravi distorsioni insieme ad altre misure fiscali, parafiscali e tariffarie, fanno parte di quel pacchetto che dovrà permettere al paese, congiuntamente

ad altre misure che sono state prese o che si stanno per prendere, di superare la grave situazione congiunturale.

Come ho detto poc'anzi, il provvedimento si divide in due parti. La prima si caratterizza per le seguenti decisioni. Primo, aumento dell'imposta di fabbricazione e sovrimposta di confine sulla benzina da lire 18.225 a lire 23.070 al quintale, pari ad un aumento da lire 134,86 a lire 170,72 per ogni litro di super e da lire 130,31 a lire 164,95 per ogni litro di normale. La conseguente incidenza dell'IVA porta perciò il prezzo della benzina super da 260 a 300 lire al litro e quello della benzina normale da 247 a 287 lire al litro. Secondo, aumento da lire 13.372 a lire 18.217 al quintale dell'imposta di fabbricazione sul gas di petrolio liquefatto per autotrazione. Terzo, aumento conseguente del prodotto destinato alla Difesa.

Inoltre viene reintrodotta l'agevolazione a favore dei turisti stranieri sospesa con il decreto 578 del 29 settembre 1973. Ma questa agevolazione non è stata ripristinata *sic et simpliciter* perchè, contrariamente a quanto avveniva nel passato, si limita la distribuzione dei buoni all'estero e ai valichi di frontiera. È così auspicabile che venga a cessare quel commercio di buoni o di carburante che aveva sviluppo nelle zone frontaliere del paese.

In questi ultimi anni abbiamo avuto un accrescimento sempre più accelerato dei prezzi dei prodotti petroliferi e dell'incidenza fiscale relativa. L'incidenza fiscale che era di lire 104,26 al litro nel 1969 per la super è passata a lire 202,86 oggi; quella della benzina normale è passata da lire 101,85 a lire 195,70 di oggi.

La mostra incidenza fiscale è la più alta oggi esistente nei paesi industrializzati dell'Europa, come fra l'altro si può evincere dalle cifre che leggo. I prezzi attuali delle benzine super sono: per l'Italia prezzo alla pompa 300 lire, gli oneri fiscali sono di 202,86 lire, pari al 67,62 per cento; per la Germania prezzo alla pompa 232,51 lire, gli oneri fiscali sono di 134,37 lire con una percentuale del 57,79 per cento; per l'Austria il prezzo alla pompa è di 234 lire, gli oneri

fiscali sono di 112,46 lire, con una percentuale del 48,06 per cento; per il Belgio, prezzo alla pompa 245,91 lire, gli oneri fiscali sono di 140,49 lire, con una percentuale del 57,13 per cento; per la Danimarca prezzo alla pompa 237,71, gli oneri fiscali sono di 126,90 lire con una percentuale del 53,38 per cento; per la Francia prezzo alla pompa lire 239,86, oneri fiscali lire 140,50, percentualmente 58,57. L'Olanda: 238,75 lire, oneri fiscali 146,39 lire; percentualmente 61,31. La Svezia: 202,04 lire, oneri fiscali 107,66 lire; percentualmente 53,33. La Svizzera 207,36 lire, oneri fiscali 101,89 lire; percentualmente 49,13. L'Inghilterra: 186,89 lire, oneri fiscali 93,44 lire; percentualmente 49,99.

Vi è da dire che il prezzo alla pompa e l'onere fiscale incidono non soltanto percentualmente sul prezzo netto di imposta, per cui nel nostro paese il prezzo netto di imposta risulta di gran lunga inferiore a quello di altri paesi: mentre in Italia è di lire 97,14, in Austria è di lire 121,54, in Svizzera di 105,47, in Danimarca di 110,81, in Belgio di 105,42.

Ben diversa è invece la situazione per quanto concerne il gasolio per autotrazione che, in confronto ai paesi sopra citati, nel nostro paese ha il prezzo più basso, sia per quanto riguarda il prezzo netto di imposta sia per quanto riguarda la tassazione e conseguentemente il prezzo al consumo. Bisogna riconoscere sinceramente e onestamente che ciò indica che la politica del Governo ha praticato una positiva selezione sugli aumenti dell'imposta di fabbricazione in un settore tanto chiacchierato quale è quello dell'imposta di fabbricazione di carburanti.

Il gettito del provvedimento che stiamo discutendo è preventivato, per la parte che riguarda l'aumento dell'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi, in 450 miliardi di lire all'anno: 225 miliardi per il 1974, pari a sei dodicesimi, perchè il decreto praticamente ha effetto dal mese di luglio 1974. Si deve rilevare però che a fronte dell'aumento di 450 miliardi di lire è da calcolare una diminuzione del consumo di carburante sia per l'elevato prezzo che ha raggiunto, sia per la politica di contenimento di questo ti-

po di consumo che è stata fatta da parte del Governo. L'andamento dei consumi nel primo semestre di quest'anno è indicativo in proposito. Se compariamo i dati del 1973 e del 1974 in milioni di tonnellate e in percentuale vediamo che nel mese di gennaio del 1973 abbiamo consumato 810 milioni di tonnellate mentre nel gennaio 1974 ne abbiamo consumati 815, con un aumento dello 0,6 per cento, ma nel mese di febbraio il rapporto già si inverte: nel 1973 775, nel 1974 735, con una diminuzione del 5,2 per cento. Nel mese di marzo, nel quale fu instaurato il divieto della circolazione domenicale, abbiamo una netta discesa: nel 1973 930, nel 1974 720 con una diminuzione del 22,6 per cento; nel mese di aprile 915 nel 1973 e 875 nel 1974, meno 4,4 per cento; nel mese di maggio 980 nel 1973, 890 nel 1974, meno 9,2 per cento; in giugno 950 nel 1973, 845 nel 1974, meno 11,2 per cento. Il totale dà questi risultati: a fronte di 5.360 milioni di tonnellate del 1973 stanno i 4.880 del 1974 con una diminuzione dell'8,9 per cento. Alla luce dei dati succitati l'entrata per l'imposta di fabbricazione per quest'anno viene preventivata perciò in 2.400-2.350-2.300 miliardi a cui si deve aggiungere il maggiore gettito del provvedimento al nostro esame.

Questo provvedimento ha sollevato ancora una volta, così come i decreti precedenti, numerose questioni tra le quali quella dei cosiddetti privilegi fiscali dei petrolieri. Ebbene, quali sono questi privilegi? Il pagamento differenziato dell'imposta di fabbricazione ed il riconoscimento dei cali naturali di giacenza. Diciamo che i privilegi non sono soltanto questi due e che bisognerà arrivare ad eliminare tutti gli altri che, anche se meno grossi, sono però molto consistenti.

Il pagamento differito dell'imposta di fabbricazione è una norma che pratichiamo noi e che si pratica in parecchi paesi. Da noi è stato regolato con la legge n. 393 del 28 marzo 1968 modificata successivamente dalla legge n. 733 del 15 novembre 1973 che ha definitivamente perequato la normativa del pagamento differito delle imposte di fabbricazione con quella vigente per i dazi doganali. Sulla base di tale direttiva viene con-

cessa una dilazione di 30 giorni senza interessi ed un successivo periodo di 60 giorni con un gravame di interessi di circa il 7 per cento. In sede di esame del nostro provvedimento la Camera dei deputati, pur lasciando il periodo di 30 giorni senza interessi, ha ritenuto giusto agganciare il saggio d'interesse ad un parametro fisso e nel contempo mobile quale il tasso medio posticipato di interesse dei buoni ordinari trimestrali del tesoro per investimenti liberi, ritenuto il più confacente. Con tale scelta il saggio di interesse pagato dalle compagnie viene elevato al 15,32 per cento. Va subito detto però che in realtà, se si tiene conto anche del mese in cui non si pagano interessi, questo tasso di interesse diminuisce sensibilmente e supera appena il 12 per cento.

La Camera ha poi affrontato il problema dell'abbuono dell'imposta a titolo di calo naturale di giacenza. La materia è regolata dall'articolo 14 del regio decreto-legge 18 febbraio 1939, n. 334 (parliamo del 1939), modificato con legge 31 dicembre 1962, n. 1852. In quella legge si stabilì un abbuono sul calo naturale di giacenze in misura percentuale annua fino ad un massimo del 6 per cento per le benzine e del 2 per cento per gli altri prodotti petroliferi. Gli abbuoni sono calcolati in ragione del periodo di giacenza (0,01644 per cento al giorno). La stessa legge riconosce inoltre abbuoni di imposta per i cali nei trasporti (2 per cento per la benzina e 1 per cento per gli altri prodotti nei trasporti via mare e oleodotti e 0,50 per cento per ferrovia).

Le percentuali indicate dalla legge non sono riconosciute forfettariamente, ma viene considerato il tetto massimo; i cali infatti vengono verificati e l'abbuono d'imposta è concesso sulla base di quei rilievi. Per maggiore chiarimento citerò alcuni dati rilevati dagli inventari del secondo semestre del 1973 da parte degli uffici del Ministero delle finanze preposti ai controlli.

Il calo legale per chilogrammo e il calo effettivo per chilogrammo, che naturalmente sono diversi, sono i seguenti: raffineria Roma, 402.645 e 126.021; raffineria IROM, 127 mila 993 e 37.251; raffineria SARPOM, 268.471 e 116.584; raffineria STANIC, 245.716 e 150

mila 712; raffineria BP, 179.558 e 159.678; raffineria Milazzo, 52.376 e 25.590.

Come si può rilevare, le percentuali riscontrate e riconosciute sono assai al di sotto del massimo previsto dalla legge. Da ciò si deduce anche la necessità di rivedere gli stessi indici massimi fissati nel 1939 alla luce delle più moderne tecniche di stoccaggio e di movimentazione. È in questo senso che si è ridotto al 4 per cento il calo massimo per la benzina e all'1 per cento il calo massimo per gli altri prodotti petroliferi.

Per ciò che riguarda infine il calo nei trasporti, si è data delega — e questo riguarda l'ultima parte del decreto-legge al nostro esame — al Governo ad emanare disposizioni tese a disciplinare l'accertamento quantitativo dei prodotti petroliferi attraverso l'uso obbligatorio di misuratori meccanici; a dettare modalità per i controlli sullo stoccaggio e per la compilazione degli inventari ai fini della determinazione dei cali effettivi; a disciplinare la revisione periodica delle caratteristiche tecniche delle raffinerie ai fini del regolare aggiornamento tecnologico.

In merito all'imposta *una tantum* a carico dei possessori di autovetture, motocicli, autoscafi ed aerei da turismo, occorre osservare che essa è diretta ad operare un immediato e sostanzioso prelievo fiscale e a perseguire precisi obiettivi di politica monetaria ed economica. Le iniziali previsioni del Governo non sono però più tali per le modifiche introdotte dalla Camera dei deputati.

Infatti il decreto prevedeva, per le autovetture, per gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e di cose, esclusi quelli carrozzati a furgone o a cassone, per motocicli di cilindrata superiore ai duecento centimetri cubici, per gli autoscafi immatricolati alla data di entrata in vigore del decreto questo pagamento dell'*una tantum*: gli autoveicoli con potenza fiscale fino a dieci cavalli, lire 6.000, con potenza fiscale da 11 a 13 cavalli 15.000 lire, da 14 a 16 cavalli 30.000 lire, da 17 a 20 cavalli 50.000 lire, da 21 a 40 cavalli 200.000 lire; per gli autoveicoli con potenza fiscale superiore ai 40 cavalli, l'imposta era dovuta in misura pari all'ammontare della tassa annuale di circolazione per essi prevista e della relativa ad-

dizionale. Per i motocicli con cilindrata da 201 a 350, 20.000 lire, con cilindrata da 351 a 500, 50.000 lire, oltre cinquecento di cilindrata, 100.000 lire. Gli autoscafi erano così divisi: autoscafi con potenza fiscale fino a 10 cavalli, 10.000 lire, con potenza fiscale da 11 a 20 cavalli 20.000 lire, da 21 a 30 cavalli 40.000 lire, da 31 a 45 cavalli 100.000 lire, oltre i 45 cavalli 200.000 lire. Ma la Camera dei deputati con un emendamento ha escluso dal pagamento dell'*una tantum* gli autoveicoli con potenza fiscale fino a dieci cavalli. Scompare perciò la categoria di autoveicoli che secondo il decreto avrebbe dovuto pagare 6.000 lire di imposta.

È doveroso dire sinceramente che, se da una parte la modifica apportata va incontro a quella categoria di lavoratori che si serve dell'automobile quale mezzo per raggiungere più agevolmente il posto di lavoro, e ciò vale soprattutto per i pendolari e per coloro che risiedono nei grossi centri urbani, dall'altra si è agevolata quella categoria di cittadini — e non sono pochi, mi pare il 50 per cento — che hanno la seconda o la terza macchina. Pare al relatore che sarebbe stata più opportuna, più produttiva, più giusta, attraverso un coordinamento che è purtroppo mancato, una riduzione maggiore dell'onere fiscale ai soggetti colpiti dall'imposta sulle persone fisiche che è stata approvata dall'Aula nella seduta di ieri. Pensino gli onorevoli colleghi che tra le macchine che sono state esentate dall'imposta *una tantum* vi è un tipo di macchina, la « Mehari », che è una fuoristrada e non è certo un mezzo che i lavoratori adoperano, se non vogliamo pensare che i braccianti si recano a lavorare con una fuoristrada per raggiungere più facilmente e più agevolmente i campi dove purtroppo lavorano nelle condizioni che conosciamo.

Altre modifiche sono state apportate dalla Camera al settore degli autoscafi, introducendo la categoria di autoscafi con potenza fiscale fino a 5 cavalli, che pagherà un'*una tantum* di lire 5.000. Mi permettano i colleghi di non commentare questa diminuzione da diecimila a cinquemila lire per gli autoscafi fino a 5 cavalli. Inoltre alla categoria degli autoscafi con potenza fiscale

oltre i 45 cavalli, tassati per lire 200.000, si sostituiscono le seguenti categorie: gli autoscafi con potenza fiscale da 46 a 60 cavalli pagano lire 200.000; gli autoscafi con potenza fiscale da 61 a 80 cavalli pagano 400.000 lire; quelli oltre 80 cavalli pagano un milione di lire. Inoltre è stato stabilito che l'imposta relativa agli autoveicoli e motoveicoli immatricolati da oltre dieci anni dall'entrata in vigore viene invece ridotta del 50 per cento.

Per quanto riguarda infine gli aeromobili è stato stabilito che gli aeromobili con propulsione ad elica con potenza massima di decollo fino a 180 cavalli pagheranno un'una tantum di lire 500.000; gli aeromobili con propulsione ad elica con potenza massima di decollo oltre i 180 e fino a 280 cavalli pagheranno un'una tantum di lire un milione; gli aeromobili con propulsione ad elica con potenza massima di decollo oltre i 280 cavalli o con propulsione a turboelica pagheranno un'una tantum di 5 milioni; gli aeromobili con propulsione a getto pagheranno un'una tantum di 10 milioni di lire.

Così come feci stamane in Commissione, vorrei approfittare dell'occasione per raccomandare al Governo di considerare quella categoria che per quanto riguarda l'una tantum sugli autoveicoli è stata giustamente esentata, cioè i taxi; mi riferisco agli aertaxi: sarebbe ingiusto se venissero colpiti dall'una tantum che è stata decisa.

Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, mentre chiediamo al paese sacrifici anche pesanti nel settore dell'automobile, che vanno dall'aumento dei prodotti petroliferi all'una tantum sulle auto, moto, autoscafi, aeromobili, non possiamo non soffermarci sulla necessità di arrivare, attraverso un piano petrolifero, ad una politica energetica che difenda insieme lo Stato, le imprese ed i consumatori da pericolosi contraccolpi, quali quelli che si sono verificati all'inizio dell'anno e che ancora si ripercuotono e si ripercuoteranno sulla nostra bilancia dei pagamenti e sulla nostra economia.

Nonostante che la crisi conseguente alla guerra del Kippur abbia accelerato il discorso sulla ricerca e lo sviluppo di altre fonti di energia, non è pensabile che in un breve

volgere di tempo si possa arrivare a risultati concreti. Perciò, come per altri, anche per il nostro paese il petrolio rimarrà per molto tempo ancora la maggiore fonte di energia. Di qui l'esigenza di una senia politica del petrolio che garantisca i rifornimenti, riduca i profitti, metta ordine in un settore di fondamentale importanza, soggetto a volte ai ricatti delle società multinazionali e delle loro collegate.

L'importanza del petrolio è tale da richiedere di non lasciare più a centri decisionali esterni e di carattere privatistico la delega dei nostri rapporti con i paesi produttori. Ciò nell'interesse non soltanto dei paesi consumatori, ma anche dei paesi produttori.

Si tratta dunque di dare vita a misure legislative ed amministrative che avviino a soluzione il problema del piano petrolifero. Soltanto in questo modo i provvedimenti che sono al nostro esame e che il relatore raccomanda all'approvazione dell'Assemblea avranno un senso, al di là delle necessità contingenti di rastrellare una notevole quantità di denaro occorrente per far uscire il paese dalla pericolosa e grave situazione in cui si trova. (*Applausi dal centro, dal centro-sinistra e dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E. Ha facoltà di parlare il senatore Zugno, relatore sul disegno di legge n. 1765.

Z U G N O, relatore sul disegno di legge n. 1765. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, è noto che il problema del prezzo della benzina già da diversi mesi è un problema tormentato, oggetto di diversi provvedimenti. Si tratta di tre decreti-legge. Un decreto-legge del 20 febbraio 1974, n. 14, aveva aumentato il prezzo della benzina rispettivamente da lire 190 per la benzina normale e 200 per la benzina super a lire 247 per la benzina normale e a lire 260 per la benzina super. Detto decreto è decaduto in quanto il Parlamento non ha potuto tempestivamente procedere alla sua conversione in legge.

Un altro decreto del 20 aprile 1974, n. 103, ha confermato lo stesso prezzo a 247 e a 260 lire. Anche quel decreto, nonostante fosse approvato da parte del Senato su una mia

modesta relazione, alla Camera non ha potuto tempestivamente essere convertito in legge. Allora con terzo decreto 19 giugno 1974, n. 229, il Governo ha provveduto a riconfermare il prezzo della benzina a 247 e a 260 lire. In sostanza dal 20 febbraio 1974 al 19 giugno 1974 quindi durante circa cinque mesi, si è provveduto a mantenere il prezzo della benzina con decreti-legge. Come è noto poi con decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, il prezzo è stato portato a 290 e a 300 lire ed è stato quindi assorbito il decreto-legge del 19 giugno 1974. Però il decreto-legge 19 giugno 1974 aveva potuto avere efficacia soltanto dalla data di entrata in vigore di tale decreto, come il decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, non ha potuto entrare in vigore che dalla data del 6 luglio 1974; mentre tutti i rapporti giuridici sorti in base ai decreti precedenti dal 21 febbraio 1974 sono rimasti in sospeso in quanto i decreti-legge non potevano provvedervi. Anche il decreto-legge 19 giugno 1974 che è stato assorbito non ha potuto sanare i rapporti giuridici sorti in precedenza. Ora solo circostanze di carattere eccezionale possono giustificare tale procedimento. Non voglio naturalmente entrare in disquisizioni di natura costituzionale dove un organo come il Governo, con questi decreti-legge, finisce con il sostituire il Parlamento; però le circostanze eccezionali in cui abbiamo vissuto hanno indubbiamente giustificato anche questo comportamento: cioè per esigenze di bilancio, non si poteva, nonostante i decreti-legge non fossero convertiti, ritornare al prezzo precedente, come pure per esigenze di contenimento dei consumi. Queste sono le circostanze che hanno costretto il Governo a sostituirsi direi provvisoriamente all'azione del Parlamento che non ha tempestivamente proceduto alla conversione in legge dei tre decreti-legge su indicati. Ma nessun decreto-legge avrebbe potuto sanare o regolarizzare i rapporti giuridici messi in atto dai decreti-legge decaduti. Per questo ritengo che rettamente il Governo, non con un decreto-legge ma con un disegno di legge ha provveduto a dare efficacia ai rapporti giuridici sorti dal 21 febbraio 1974 al 7 luglio 1974, cioè alla data di entrata in vigore del decreto-legge 251 del

1974. Come si vede si tratta di un provvedimento urgente e direi dovuto per sanare formalmente un periodo durante il quale hanno operato decreti-legge non convertiti in legge. Per questo, onorevoli colleghi, credo che il disegno di legge che abbiamo all'esame meriti la dovuta attenzione ed una sollecita approvazione. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E. Dichiaro aperta la discussione generale.

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

N E N C I O N I. Illustre Presidente, onorevoli colleghi, sono in esame il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, che ha un contenuto polivalente, in quanto concerne modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi ed imposizione di un prelievo tributario *una tantum* sui veicoli a motore, autotreni e aeromobili, e il disegno di legge concernente la disciplina dei rapporti sorti sulla base dei decreti-legge 20 febbraio 1974, 20 aprile 1974 e 19 giugno 1974, in ordine a quanto stabilisce l'articolo 77 della Costituzione della Repubblica.

Per quanto concerne il primo disegno di legge di conversione possiamo constatare che riguardo ai prodotti petroliferi l'unico paese del mondo che è stato toccato dall'uragano dell'aumento all'origine del greggio e che non ha saputo darsi una economia riparatrice è l'Italia. Siamo ancora ad una economia di guerra, siamo ancora al regime dei decreti-legge, siamo ancora al regolamento dei prezzi dei prodotti petroliferi con ciechi colpi di ariete della volontà governativa espressa in cifre e in balzelli, senza far discendere tale volontà, nè all'inizio nè al termine della crisi, da meditazione adeguata e responsabile.

È chiaro, infatti, che la crisi che riguarda i rifornimenti del greggio, se viene enucleata dal quadro economico specifico del nostro paese, è risolta, come è risolta la crisi di molte altre materie prime, dopo la situazione confusa che si è venuta a creare in seguito alla guerra del *Kippur*, che aveva poi anche dei precedenti nelle riunioni tenutesi nei paesi produttori di petrolio. È dal 1971 che que-

sta crisi era prevista e prevedibile, è dal 1971 che gli Stati Uniti e il Giappone hanno cercato di superare quella crisi, che per noi si è improvvisamente manifestata, determinata da uno stato di belligeranza attiva tra i paesi arabi e Israele ma che negli Stati Uniti era già stata posta all'ordine del giorno attraverso gli sforzi sovrumani, giganteschi per allacciare gli Stati Uniti con i ritrovamenti petroliferi nell'Alaska che avrebbero risolto, dal punto di vista quantitativo e qualitativo, le punte di domanda nelle varie stagioni dell'anno da parte dell'apparato industriale e della popolazione. Si sono trovati in difficoltà per il trasporto del greggio, per il collegamento degli Stati Uniti con l'Alaska. Problema gigantesco che non può essere risolto nè con una soluzione economica nè con soluzione antieconomica. Le navi cisterna non sono servite e sono rimaste imprigionate tra i ghiacci dell'Alaska. Le *pipes lines* hanno trovato ostacoli nella legislazione canadese e statunitense che impediscono espropriazioni facili e disinvoltate. Ma il problema era stato posto all'ordine del giorno. Si erano cercate soluzioni dilutando la domanda di materie prime, di rifornimenti di greggio su scala mondiale. La domanda americana nei paesi mediterranei come la Libia, il Medio Oriente, paesi atlantici come la Nigeria non erano mercati consueti per gli Stati Uniti perchè lontani, non agevoli. Paesi produttori consueti erano il Venezuela, il Messico, fonti di greggio molto più vicine su cui non incideva un maggior prezzo del nolo. La domanda concorrenziale nei paesi produttori mediterranei come il Medio Oriente e la Libia ha dato l'avvio all'aumento dei prezzi. La domanda intensificata è conseguenza proprio dell'aver posto all'ordine del giorno il problema dell'aumento vertiginoso, previsto, a prescindere dalla guerra guerreggiata tra gli arabi e Israele e dalle naturali ritorsioni nei confronti dei paesi che avevano dato manforte a Israele oppure che si dichiaravano amici del mondo arabo.

La nostra politica ha la colpa di aver ignorato completamente il problema. Si è destreggiata tra Israele e il mondo arabo, non ha saputo fare una scelta; quando è stata fatta la scelta è stata fatta tradendo degli

interessi permanenti del nostro paese con la conseguenza per l'Italia di essere invisa « a Dio e a li nemici suoi », e con la conseguenza che a distanza di tempo, nell'agosto del 1974, siamo di fronte ad un provvedimento fiscale che segue altri provvedimenti analoghi, senza esprimere una politica dell'energia. È in discussione anche il disegno di legge che viene incontro ai residui passivi dei decreti-legge decaduti per lo spirare del termine di 60 giorni. Siamo ancora una volta (deve essere la sesta o la settima nel giro di due anni) a rivedere l'imposta di fabbricazione e la sovrimposta di confine per stabilire poi in sede amministrativa il prezzo della benzina e degli altri prodotti petroliferi.

È vero che è un'esigenza assoluta adeguare i prezzi, adeguare l'imposta di confine e la sovrimposta di fabbricazione, ma i fenomeni economici debbono essere prevenuti, debbono essere, quando è possibile, determinati. Non si può vivere con il metodo del rinvio come dono carismatico. Ricordo un fatto che si può ritenere errore di direzione economica. In un momento veramente grave, agli italiani che attendevano una parola chiarificatrice, agli industriali che attendevano di sapere se potevano ricevere il greggio, per disporre dell'olio combustibile e del gasolio, il ministro De Mita disse: quanto ai prezzi, stabiliremo i livelli dopo le elezioni. Si creò così una situazione di panico, si creò, come ricordate, la fuga dai depositi dell'olio combustibile e degli altri prodotti petroliferi. La parola del Ministro infatti avrebbe avuto questo significato: dopo le elezioni provvederemo all'aumento dei prezzi; con la premessa dell'aumento dell'imposta di fabbricazione.

Siamo ancora in questo clima, onorevoli colleghi; e sarebbe veramente ora che il Governo cessasse di condurre una politica dell'energia cieca e sorda, priva di qualsiasi contenuto, priva di qualsiasi prospettiva, al di fuori anche dell'attività meramente speculare: cioè riflettere su quanto facevano altri paesi che si trovavano non nella nostra situazione, ma in situazione ben peggiore, come il Giappone e come l'Olanda. Ma noi seguiamo questa via, andiamo avanti attraverso un esame distaccato della situazione, attraverso dei provvedimenti che sembrano senz'anima, senza scopo, presi *a posteriori*: quando il fe-

fenomeno economico ha già svolto la sua azione distruttrice di ricchezza, solo allora interviene il Governo con un provvedimento inteso a sanare una situazione o con un provvedimento inteso a rendere l'entrata fiscale armonica col prezzo dei prodotti petroliferi, già calcolato, già a un certo livello, come avviene oggi per la benzina; la benzina a 300 lire. Si provvede attraverso un decreto-legge per elevare l'imposta di fabbricazione e la sovrimposta di confine, per rendere possibile il prezzo al consumo della benzina stessa, anche se non è spiegabile il prezzo dell'olio combustibile e del gasolio, elementi tutti assolutamente necessari per poter far funzionare l'apparato industriale e quindi mantenere — quel che più ci preme — i livelli di occupazione. Vi sono quindi ragioni di carattere economico e di carattere sociale.

Vorrei chiedere al Ministro — e vorrei avere una risposta quando avrà la ventura di replicare — le ragioni di questa situazione. Ma è speranza vana perchè il Governo, come ignorò nel 1971 l'economia elettrica, ignora oggi l'economia petrolifera e l'economia delle fonti energetiche. Provvede con norme legislative che rimediano a situazioni contingenti senza un'azione chiara, aperta, diretta ad obiettivi illuminati e previdenti con la politica del sospetto, del perseguimento delle

scorte, scambiate per imboscamento. Siamo nel pieno del mese di agosto, e qualcuno ricorderà quanto prevedo: in inverno mancherà l'olio combustibile per le industrie e il gasolio per il riscaldamento. Sono un facile profeta. Il fenomeno è ormai inarrestabile per errori di direzione economica; perchè, ad esempio, si è voluto mantenere il prezzo dell'olio combustibile a 35 lire quando in tutto il mondo siamo ormai, sia pure con lieve differenza, intorno alle 42-45 lire? Si è voluto tenere basso questo prezzo anzitutto per un errore di calcolo compiuto dal Ministro dell'industria e dal segretario generale della programmazione Ruffolo, poi a causa delle pressanti richieste dell'Enel che considera le tariffe antieconomiche e ad un prezzo che non può dirsi neanche politico. Non voglio infatti ritornare sui banchi di scuola, ma desidero solo osservare che il prezzo politico non è un prezzo qualsiasi, è un prezzo di gestione economica cui manca solo la remunerazione del capitale. In altre parole se l'industria potesse offrire un prodotto a 10 lire e la remunerazione del capitale fosse 2, il prezzo politico diventa 8

Ma se il prezzo è più basso, allora in realtà non si ha un prezzo politico ma un prezzo rovinoso perchè la differenza la pagheranno sempre i contribuenti attraverso il prelievo fiscale.

Presidenza del Vice Presidente VENANZI

(Segue NENCIONI). Ecco l'errore di fondo: voler mantenere alcuni prezzi che hanno fatto fuggire dall'Italia anche potenti e floride aziende. E non lo dico per sacrificare il vitello d'oro sull'altare delle sette sorelle. Noi saremmo fieri, come italiani, di sostituire le multinazionali con un organismo agevole ed illuminata fonte di programmazione economica nel settore energetico, di una programmazione degna di tal nome.

Dobbiamo però ricordare errori di politica economica quando abbiamo lasciato fuggire dal paese aziende anche perchè è difficile

vivere in una situazione insostenibile. Abbiamo avuto anche fenomeni aberranti per cui certi operatori economici nostrani hanno esportato, per esempio, l'olio combustibile, che prima dell'ultimo aumento costava 20 lire al chilo; e lo hanno esportato a se stessi all'estero per poterlo importare nuovamente al prezzo internazionale lasciando all'estero la differenza.

Questi fenomeni sono stati denunciati in quest'Aula al ministro De Mita; ma il Ministro medita probabilmente sull'arco costituzionale e non pensa, come dovrebbe fare un uomo che ha l'onore e l'onere di essere al go-

verno della cosa economica nel ramo industriale, alla produttività aziendale, alla produttività globale e soprattutto al mantenimento del livello di occupazione, costi quel che costi agli industriali stranieri, italiani, internazionali o multinazionali.

Questa situazione non viene considerata e tuttora siamo di fronte a prezzi che non sono politici ma rovinosi. Si è ritenuto di rimediare a questa situazione proibendo la esportazione dei prodotti petroliferi, provocando la conseguenza che conosciamo sull'attività delle raffinerie. Il nostro apparato di raffinazione è enorme: noi abbiamo raffinerie come nessun paese del mondo. Naturalmente queste non lavorano per il mercato italiano, ma per conto di operatori esteri: cioè il grezzo veniva importato in temporanea, venivano esportati i prodotti petroliferi superiori e rimaneva in Italia l'olio combustibile. Ora, impedendo l'esportazione della benzina e del gasolio, abbiamo ottenuto che le raffinerie sono per il 60 per cento inutilizzate e l'olio combustibile non lo abbiamo.

Non avendo il prezzo remunerativo dell'olio combustibile, le grandi aziende non hanno importato greggio fino a questo momento e non faranno più in tempo ad importarlo per i mesi di settembre, ottobre e novembre, sicchè arriveremo in questi mesi, onorevole Presidente, senza il gasolio e senza l'olio combustibile. Ciò per colpa del Governo, perchè il greggio all'origine è in quantità esorbitante; laddove c'era la crisi di produzione perchè il mondo arabo aveva chiuso i rubinetti, oggi non c'è più perchè quei rubinetti sono aperti.

Non possiamo importare per le seguenti ragioni: 1) perchè l'operatore economico non ha convenienza; 2) perchè l'operatore economico, data la nostra situazione dei conti con l'estero, non ha divise; 3) perchè le importazioni temporanee per conto, che lasciavano l'olio combustibile ed esportavano i prodotti superiori, come gasolio, benzina e virginnafta, non sono più convenienti in quanto non consentono più di esportare e di vendere a prezzi remunerativi.

Ecco l'errore di direzione economica. Per mantenere basse le tariffe all'Enel si intristisce la fonte d'energia, creando una situa-

zione caotica che purtroppo si ripercuoterà sul livello d'occupazione. Il ministro Bertoldi ha preconizzato un milione di disoccupati; penso che una rapida ed incisiva azione di governo possa impedire la prevista recessione, mi auguro che così sia; ma quando leggo articoli scritti dal vice presidente dell'ENI Francesco Forte sulla « Stampa » di Torino, quando leggo sul « Giorno » articoli di Siro Lombardini, che sono persuasori occulti o palesi del regime di centro-sinistra, che preconizzano il buio (« In difetto sarà il salto nel buio »), veramente mi cascano le braccia. Questi uomini sono contrabbandati come illuminati economisti della politica di centro-sinistra. Essi vivono nell'ovatta del potere, alla testa di commissioni, come Siro Lombardini, che è presidente della commissione fantasma che dovrebbe esaminare i prezzi dei prodotti industriali, i costi di lavorazione, i cicli industriali; eppure scrive articoli dove sostiene tesi eversive: « La terapia Carli è impossibile perchè purtroppo continuerà malgrado le dichiarazioni di buona volontà l'immissione di potere d'acquisto ad opera della pubblica amministrazione, per cui, se si vorranno perseguire gli obiettivi necessari al riequilibrio della nostra bilancia dei pagamenti indicati dal Governatore della banca d'Italia, si dovrà ridurre drasticamente il credito all'industria, in una misura tale da compromettere le prospettive di crescita della nostra economia nel medio termine. In difetto sarà il salto nel buio ».

Onorevole assente Ministro, vorrei veramente domandare come si concepisce una politica fiscale che incide sui prodotti fonte d'energia, o si conduce una politica economica dell'energia che è alla base del nostro circuito industriale, attingendo da questi persuasori occulti, questi tecnici dell'economia, che scrivendo sui giornali sono, non voglio dire delle Cassandre (mi auguro che non lo siano perchè Cassandra diceva la verità, anche se amara), ma delle procellarie che si agitano nel cielo azzurro della nostra cara Italia. E si tratta dei persuasori occulti della troika finanziaria, che non si vede nella discussione di questi importanti provvedimenti, che si sottrae e manda allo sbaraglio un Sottosegretario, senza che noi possiamo avere un colloquio diretto con i responsabili.

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI

(Segue N E N C I O N I). Ma veniamo alla conversione in legge del famoso decreto-legge che il senatore Cipellini ci ha descritto sommariamente, con il suo solito calore e la sua solita incisività. Ma devo dire che l'esame obiettivo dei vari provvedimenti, compreso questo, e degli interventi del Governo e del Parlamento dal giugno 1973 ad oggi porta a constatare che è mancata una visione ampia, ma soprattutto un'azione diretta a salvaguardare i capisaldi fondamentali, pur seguiti nel passato, per assicurare l'approvvigionamento diversificato delle fonti di energia a prezzi competitivi.

Il blocco delle licenze di esportazione e successivamente la limitazione delle esportazioni stesse, secondo determinate percentuali, hanno creato un senso di incertezza e di dubbio che tuttora permane. Nel frattempo la riduzione generale dei consumi ha creato quello che credevamo assolutamente impossibile qualche mese fa, quando ci si diletta con il pari e il dispari delle targhe automobilistiche o si lasciavano le automobili ferme alla domenica, abbandonando le città alla frenetica e puerile gioia delle « famiglie Brambilla » in vacanza, che attraversavano Roma, Milano, Torino in bicicletta, quasi che fosse un avvenimento grandioso mentre si trattava del principio di un'involuzione economica di cui non si può ancora prevedere il termine. Un'esplosione infantile e irresponsabile di gioia: si diceva che l'austerità aveva di nuovo accostato l'uomo alla natura e la natura all'uomo, cancellando dalle città i gas mefitici delle auto diminuite di numero e l'assordante coro del traffico consueto. Invece non siamo stati capaci neanche di gestire l'austerità. Credo — e le statistiche lo dimostreranno a fine d'anno — che lungi dall'aver risparmiato qualche cosa, avremo consumato certamente di più perchè le automobili del turismo domenicale partivano il venerdì sera e ritornavano in massa nelle città la domenica notte, consumando la stessa

quantità di benzina, consumando la stessa quantità di gasolio, consumando la stessa quantità d'olio e nella stessa misura i pneumatici senza che si potesse minimamente incrementare l'economia generale con il turismo.

Oggi tutto questo è dietro alle nostre spalle; sono rimaste come ricordo le insegne luminose che si spengono ad una determinata ora e sono rimaste sfumate come in una dissolvenza le fiere paesane alle quali abbiamo assistito nelle domeniche nel primo inverno del 1974.

Tornando all'argomento ricordo che nell'estate del 1973 è cominciato il braccio di ferro tra compagnie petrolifere e Governo; si è concluso in autunno con variazioni in aumento inadeguate al costo effettivo della materia prima; si sono inserite poi le discussioni e le polemiche in merito al piano petrolifero, che ha creato perplessità sul piano internazionale anche perchè non è stato determinato chiaramente il pur necessario e preminente ruolo dell'Ente nazionale idrocarburi di fronte alla realtà effettiva non solo delle disponibilità di approvvigionamento ma soprattutto dei costi.

Il piano petrolifero, indecifrabile per i non iniziati, sembra lettera morta, onorevoli colleghi. Si seppe di un comitato di ministri che doveva, unitamente al CIP, fornirci tutti gli elementi da tradurre in riesumazione della legge autarchica del 1934 oppure nell'apprestamento di nuovi strumenti legislativi che stabilissero degli adempimenti da parte delle società petrolifere, rendendole responsabili, ciascuna della propria quota di mercato e dando all'ENI il potere di intervento qualora una delle società non avesse adempiuto al suo obbligo di coprire la quota di mercato; successivamente abbiamo avuto la nazionalizzazione delle raffinerie, la trasformazione in depositi delle raffinerie inefficienti e l'accorpamento dei punti di vendita là dove erano inutili, con il controllo, sempre

permeante, dell'ENI si da allontanare le dispersioni dei circuiti di raffinazione non economici per la antieconomicità degli impianti, si da allontanare le dispersioni (che avrebbero gravato sui costi e quindi avrebbero creato pretese di aumento) per i punti di distribuzione non collocati geograficamente secondo la domanda.

Onorevoli Ministri assenti, di tutto questo non se ne è più parlato. Sembrava che dovesse trasformarsi la situazione ed invece sono avvenuti alcuni fatti che io debbo segnalare all'attenzione del Governo perchè, in un momento in cui si parla dei 7.000 miliardi di deficit dei nostri conti con l'estero, della nostra bilancia dei pagamenti, non si comprende come si possa rimanere indifferenti di fronte ad una politica che si realizza con effetti di distruzione della ricchezza e del credito. Si è sviluppata un'azione concorrenziale tra l'ENI ed il gruppo SAROM per acquistare la *British Petroleum*: errore fondamentale, la BP non doveva uscire dal mercato italiano ed il Governo aveva la possibilità persuasiva ed anche materiale di costrizione per farla rimanere dove aveva avuto con tutte le garanzie le concessioni. Altro errore gravissimo è stato l'acquisto della Shell da parte dell'Ente di Stato. Il Governo poteva impedire la rinuncia ai decreti di concessione. L'uscita della *British Petroleum* e della Shell ha portato ad un aggravio dei costi del greggio e soprattutto ad una perdita, ciò che è più importante ai fini del mercato valutario sbilanciato dai maggiori costi del greggio. Onorevoli colleghi, se in luogo delle sette sorelle ce ne fossero in ipotesi otto o quattro, ciò potrebbe teoricamente non avere importanza. Noi potremmo anche avere come scelta politica una propensione alla concentrazione delle fonti di fornitura del greggio. Ma cancellando dal mercato la *British Petroleum* e cancellando la Shell, abbiamo perso le linee di credito che i fornitori di questi due gruppi largamente estendevano alle loro affiliate estere. La *British Petroleum* aveva 18 mesi di credito da parte della centrale inglese e la Shell aveva 15 mesi di credito da parte della centrale olandese: in altre parole le affiliate italiane pagavano a scadenze diffe-

rite. Questo era e sarebbe oggi un vantaggio enorme dal punto di vista della bilancia valutaria. Abbiamo perso rispettivamente 15 e 18 mesi di credito, cioè la possibilità di rifornimento senza gravare al momento sulla nostra bilancia dei pagamenti dissestata.

Ma la situazione oggi è quella che è. È difficile fare un calcolo, ma da un esame superficiale stimato vi posso dire che, per quanto riguarda le importazioni, mentre siamo a un supero, data la diminuzione del consumo, delle attuali disponibilità, abbiamo importato fino a questo momento meno del 60 per cento del nostro fabbisogno dinamico dall'ottobre in poi. Ed è difficile che si possa rimediare a questa situazione perchè siamo ancora lontani dall'allineamento dei prezzi di alcuni prodotti petroliferi, come gasolio e olio combustibile, ai prezzi internazionali, per cui l'Ente nazionale idrocarburi, che non può lasciare l'Italia, perde, secondo determinati calcoli, 30 miliardi al mese, il che vuol dire 1 miliardo al giorno. Ricordo che un Ministro di questo Governo corresse questa mia impostazione dicendo che l'ENI perdeva 20 miliardi al mese. Voglio concedere al Governo che i miliardi siano 20, comunque sono 20 miliardi che l'Ente nazionale idrocarburi perde per la situazione abnorme che si è verificata, per errori di politica economica.

Il mancato apporto valutario di ingenti esportazioni ha dunque peggiorato la nostra bilancia dei pagamenti mentre le possibilità di esportazione dei prodotti petroliferi ufficiali ad alto valore aggiunto si orientano e si potrebbero orientare sempre di più con una riduzione del disavanzo stesso.

Siamo oggi di fronte ad una situazione inconcepibile. Signor Presidente, sono veramente dolente che non sia presente il Ministro dell'industria perchè l'opinione pubblica e noi che ne siamo interpreti vorremmo conoscere le ragioni del fenomeno. Riguardo all'olio combustibile ho indicato un prezzo rovinoso, che non è un prezzo politico: la ragione la conosciamo, i petrolieri avrebbero potuto importare, se ne avessero avuto la convenienza, l'Ente nazionale idrocarburi avrebbe potuto importare, se ne avesse avuto la convenienza, maggiori quantita-

tivi, ma non vi erano condizioni favorevoli. I cementieri hanno notificato al Governo che stanno per chiudere tutte le cementerie perchè non hanno più un chilo di olio combustibile. L'Enel è nato acefalo e nullatenente; ha fatto presente che se dovesse aumentare il prezzo dell'olio combustibile dovrebbe chiedere al Governo (ha avuto recentemente un fondo di dotazione misero dati i suoi 6.000 miliardi di bisogno in 5 anni) la differenza tra il prezzo della fornitura dell'energia elettrica e il costo di produzione, cioè tra il ricavo di vendita e il costo di produzione. Il ministro Giolitti, in sede di Commissioni riunite bilancio e programmazione e industria, fece presenti alcuni calcoli pessimistici relativi al costo del greggio in lire italiane: da 50 a 60.000 lire la tonnellata; però aggiunse: « Purtroppo siamo più vicini alle 60.000 lire la tonnellata e questo comporta 7.000 miliardi di sbilancio — *oil o non oil deficit* — al 31 dicembre 1974 ». Chiedemmo che ci desse degli elementi precisi e fu così cortese da fornirci le cifre di questo quadro apocalittico della nostra bilancia dei pagamenti dove « *l'oil deficit* » si sommava al « *non oil deficit* » quasi della stessa dimensione. Il CIP invece ha ritenuto di stabilire, nel suo calcolo del prezzo dei prodotti derivati del petrolio, il valore del greggio a 49.000 lire la tonnellata. A questo punto si pose una questione: aveva sbagliato il ministro Giolitti o il comitato interministeriale? La verità l'abbiamo saputa successivamente. C'è stato un banale errore di calcolo aritmetico fatto dal CIPE unitamente al segretario della programmazione Ruffolo; probabilmente hanno fatto i calcoli con carta e matita non ricorrendo non dico a un elaboratore elettronico — non voglio arrivare a tanto — ma neanche a quei *Texas Instruments* che sono piccolissimi e costano 50 o 60.000 lire (penso che il Governo una spesa di tale dimensione, lontana dai miliardi per il parco macchine, avrebbe potuto farla). Il calcolo è stato fatto prendendo come riferimento i costi all'origine delle compagnie integrate. Anche questo è stato un errore, ma è una scelta e non voglio discutere sugli errori di scelta. Il Governo ha voluto considerare le compagnie integrate. Queste, per chi non lo

sapesse, sono le compagnie petrolifere che hanno concessioni nei paesi produttori e pagano il costo della coltivazione del pozzo; quel prezzo che si chiama *tax paid cost*. È il costo per la coltivazione del pozzo oltre le *royalties* e le tasse.

Il Governo ha preso come riferimento il minimo costo e non è chiaro perchè il Governo, quando procede a queste analisi, se non si fida delle società petrolifere (e fa benone: abbiamo visto in altri organismi e in questo Parlamento quanto si faccia bene a non fidarsi dei petrolieri), non si rivolge all'Ente nazionale idrocarburi che è il naturale esperto del Governo. È un ente di gestione le cui società operative sono gestite dallo stesso Ente nazionale idrocarburi. Avrebbe così saputo che il greggio che viene in Italia proviene non solo dai pozzi coltivati dalle compagnie il cui costo è pacifico ma anche dagli acquisti che le compagnie effettuano dai paesi produttori e dalle aste. Quando si fecero questi calcoli (oggi la proporzione è 40 e 60 per cento) il 75 per cento del greggio estratto con la coltivazione del pozzo era di pertinenza della compagnia, il 25 per cento del paese produttore. Per esempio l'ENI coltiva i pozzi in Libia. Si accolla l'onere del costo, il *tax paid cost*, ma compra il greggio di pertinenza della Libia e lo paga al prezzo concordato che è superiore al *tax paid cost* senza considerare il greggio acquistato nelle aste. Pertanto anche limitandoci alle compagnie integrate, quanto meno si dovevano considerare i prezzi e fare una media ponderata per sapere quanto potesse costare globalmente il greggio che si importa in Italia.

In Italia si sono succeduti due Soloni della programmazione economica, che sono indiscussi e indiscutibili. Abbiamo avuto per anni Saraceno: il padreterno della programmazione economica anche quando la programmazione economica era ignorata da queste Aule; ne abbiamo cominciato a parlare noi ma la Democrazia cristiana quando si parlava di economia programmata faceva il viso delle armi. Ebbene, in principio era il verbo ed il verbo era Saraceno. Questa situazione rimase per tanti anni. Quando poi si arrivò alla programmazione per legge sorse un nuo-

vo astro che solo Preti riuscì a cacciare, ma che poi rientrò trionfalmente dalla porta principale: Giorgio Ruffolo. Ebbene, cosa ha fatto Giorgio Ruffolo insieme al CIP? Il *tax paid cost* allora, facendo una media, era 7,114 dollari al barile, il prezzo di riacquisto era 10,835: totale « x », media ponderale « y ». Senza considerare che nei paesi arabi allora il quantitativo di greggio del cosiddetto *by-beck*, ossia il quantitativo che i paesi produttori offrono oltre il petrolio estratto nei pozzi, era limitato al 20 per cento perchè il paese produttore si tratteneva il 5 per cento. I nostri programmatori si sono dimenticati di questo particolare ed hanno calcolato il 75 più il 20 per cento tralasciando il 5 per cento. Così il costo è risultato 49.000 lire alla tonnellata invece di 51.600.

Ora l'Ente nazionale idrocarburi perde ingenti somme per questo errore di calcolo, fatto dai Soloni della programmazione. E i prezzi sono in funzione di questo calcolo e sono naturalmente sbagliati. Pertanto il nostro mercato non segue la linea dell'interscambio ma altre linee. Questa è la situazione ed è bene che si sappia perchè da essa dipenderà la crisi di quest'inverno. È una cosa veramente da non credere ed io come membro del Parlamento e come italiano me ne vergogno. Almeno si fosse trattato di una scelta politica! Invece la crisi che si profila trae origine da un errato calcolo aritmetico da parte del Governo. In Italia l'olio combustibile ha un prezzo di 34,2 lire al chilo mentre in Olanda e in Germania, tradotto in lire e riferito a chilogrammi, ha un prezzo di 44 lire, in Inghilterra 44,6, in Austria 46, in Belgio 49, in Danimarca 53, in Svezia 45, in Svizzera 48,5. In Italia, ripeto, il prezzo è di 34,2 lire, con la differenza però che tutti gli altri paesi dispongono di adeguati quantitativi di olio combustibile e noi difettiamo con una grave crisi in prospettiva. Così ci siamo levati la soddisfazione di dire che in Italia l'olio combustibile costa di meno, ma in realtà non c'è e ne vedremo le conseguenze, come ha detto il ministro Bertoldi — una volta tanto ha detto una cosa giusta — in prospettiva, quando ci saranno milioni di disoccupati.

E adesso che dire di questo provvedimento, onorevoli Ministri assenti, che non risolve nessuno di questi problemi? Se fossero presenti il Ministro dell'industria, il Ministro del tesoro o quello delle finanze, probabilmente direbbero che questo provvedimento non deve risolvere nulla, ma deve adeguare al prezzo della benzina già stabilito in sede amministrativa l'imposta di fabbricazione e la sovrimposta di confine a parte l'*una tantum* sulle auto. Ma in un momento in cui brucia la casa è inutile cercare di salvare gli asciugamani che sono in un armadio in fiamme. Noi stiamo salvando gli stracci quando crolla l'edificio. Sta crollando la volta, stanno crollando le strutture portanti del nostro circuito industriale e ci dilettiamo con un ennesimo decreto-legge che aumenta da 18.225 a 23.070 lire al quintale l'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di frontiera.

Qui veramente un altro decreto-legge sarebbe sacrosanto perchè, come decreto cate-naccio, verrebbe incontro ad una situazione che sta deteriorandosi, ora per ora, fino alla pesante crisi per difetto di olio combustibile al cui confronto la crisi dell'inverno scorso è un piacevole ricordo. Altro che il ridicolo alternarsi delle domeniche e le altre feste comandate senza autovetture, altro che giocare a pari e dispari! E non parlo neanche delle scuole e delle case al freddo: parlo della carenza di olio combustibile e di gasolio per i circuiti industriali, crisi che è molto più deleteria per un paese che deve risanare la bilancia valutaria con l'aumento della produttività, e soprattutto mantenere il livello occupazionale.

Che dire dell'*una tantum* sulle auto? Che dire dei buoni per i turisti esteri venduti all'estero, dei turisti che hanno protestato perchè venuti in Italia hanno cercato, invano, la possibilità di avere i promessi buoni che non esistevano? Che dire degli oneri differiti, che ormai sono patrimonio comune almeno dei paesi della CEE, per la differenza tra il momento di immissione dei prodotti petroliferi nei serbatoi schiavi d'imposta e il momento della distribuzione ed effettiva vendita del prodotto? Che dire della mancanza,

in questo provvedimento, delle agevolazioni per il turismo verso il Sud?

Si è concepito per gli stranieri il buono agevolato, ma non si è concepito un buono valido per il Sud-Italia, per incrementare il turismo in quelle zone solcate ormai da autostrade e non più dalle strade strette e rampicanti, ricordo borbonico. Dicendo borbonico non intendo minimamente offendere il Sud, perchè il tempo dei Borboni, dal punto di vista industriale, della civiltà della macchina, era veramente all'ordine del giorno dell'Europa.

Che dire della tassazione *una tantum* delle vecchie carcasse, delle macchine di alta cilindrata prive di valore che dovrebbero pagare come le macchine nuove, salvo che abbiano oltre dieci anni, secondo un emendamento? Abbiamo saputo che è stato il Ministro delle finanze che si è impuntato anche di fronte alle richieste per attenuare questa ingiustizia sostanziale e fiscale. Infatti non è logico che una automobile che vale 100.000 lire debba pagare magari 200.000 lire *una tantum*. Ma soprattutto non è lecito. Si è certo abusato nel richiamarsi alla legittimità costituzionale, a quella Costituzione che — avrebbe detto Angelo Musco — è ormai diventata un *garage* (tutto vi entra e tutto vi esce). Ma è pacifico che la Costituzione pone un sistema fiscale che si ispira al principio della progressività e l'equilibrio del debito d'imposta con la capacità contributiva del cittadino. È come una livella: « a livella » della buon'anima del principe di Bisanzio! Ebbene, è tutto da rifare; abbiamo presentato emendamenti, signor Presidente, che non illustreremo in questa sede ma correttamente al momento in cui dovremo assolvere questo compito. Ma non posso non dire che siamo veramente dolenti di vedere che nel mese di agosto, stanchi di un anno di lavoro pesante e di ansia, stiamo dando vita a provvedimenti (senza il nostro consenso) che non porteranno alcun apporto positivo alle nostre strutture economiche, nè sotto il profilo di rimedio congiunturale nè come apporto a nuove strutture che sono un'esigenza della nostra società. (*Applausi dall'estrema destra. Congratulazioni*).

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

B E R G A M A S C O . Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, ritorna a noi con questo decreto, ora inserito nel pacchetto, una nostra vecchia conoscenza. Infatti il decreto n. 251 altro non è, salvo l'ulteriore inasprimento dell'imposta di fabbricazione, che il vecchio decreto del 20 febbraio, approvato in Commissione nel marzo e poi decaduto, rinnovato il 20 aprile, approvato anch'esso in Aula nel maggio e poi anch'esso decaduto, e infine rinnovato ancora una volta il 19 giugno 1974, con esplicita dichiarazione circa la continuità dei provvedimenti ai fini della decorrenza e della sostituzione delle disposizioni dall'uno all'altro. Se parlavamo di tardività per molte delle provvidenze del pacchetto, la critica si attaglia in modo particolare a questo decreto. Infatti, intervenendo sul decreto 20 aprile, chiedevamo come mai il Governo non avesse pensato, dal momento che tale era la sua intenzione e dal momento che il decreto doveva essere rinnovato, ad applicare la tassa maggiorata del nuovo prezzo della benzina, di cui si parlava apertamente su tutti i giornali fin da allora. Se non altro si sarebbe anticipato il prelievo fiscale: lo Stato, visto che aveva deciso di mettersi su questa strada, avrebbe incassato qualche centinaio di miliardi di più e il Parlamento ci avrebbe guadagnato in economia di discussione. Per ragioni incomprensibili questo non è avvenuto e si è dovuto attendere il decreto del 6 luglio, che aumenta il prezzo della benzina super a 300 lire invece di 260 e quello della benzina normale a 287 lire invece di 247. Però in questo modo la vita del decreto 20 febbraio, coi relativi pagamenti della benzina a lire 260 e 247, è stata prolungata per 5 mesi e non si può fare a meno di rilevare che di decadenza in decadenza, di proroga in proroga, con una sanatoria finale come quella contenuta nel disegno di legge 10 luglio 1974, il precetto costituzionale, che prevede l'obbligo della conversione dei decreti nei 60 giorni, è praticamente reso vano. In questo modo un decreto può restare in vigore sen-

za limiti di tempo e senza che il Parlamento abbia potuto esprimere il suo giudizio.

Si costituisce così un precedente con il quale si dovranno fare i conti in avvenire.

In conseguenza di tutto ciò la composizione del prezzo non si discosta molto da quella ricavabile dalle disposizioni del decreto del 20 febbraio e cioè, ad esempio, per la benzina super si ha la seguente progressione in percentuale: in forza del decreto-legge del 29 settembre 1973, al produttore il 20,5 per cento, ai gestori il 6 per cento, al fisco il 73,4 per cento, per un totale di lire 185 invece delle 162 precedenti; a seguito del provvedimento CIP n. 19 del 1973 rispettivamente: il 25,7, il 5,6, il 68,7 per cento per un totale di lire 200; in forza del decreto-legge del 20 febbraio 1974 rispettivamente: il 31,9, il 5,5, il 62,6 per cento per un totale di lire 260; infine per questo decreto-legge del 6 luglio rispettivamente: il 27,7, il 4,7, il 67,6 per cento su un totale di lire 300.

Così l'aliquota del fisco è rivalutata di 5 punti; ma di fronte ai consumatori non è giusto addossare tutta la colpa del rincaro della benzina ai paesi produttori e alle compagnie petrolifere, poichè, se il prezzo è passato da 185 a 300 lire, anche l'imposta è passata da circa 130 a 202 lire.

Dopo l'impennata dei prezzi dello scorso autunno, dovuta alle ben note ragioni dipendenti dalla guerra in Medio Oriente e dalla celerità con cui i paesi produttori hanno saputo cogliere l'occasione propizia — del resto potevano farlo anche prima — il prezzo del greggio è rimasto stabile. Qui si inserisce, al solito, un elemento misterioso, relativo al prezzo netto del petrolio greggio, dal quale dipendono gli utili, tante volte contestati, delle compagnie petrolifere, nonchè il metodo adottato per calcolarli.

Chiarimenti per la verità sono stati forniti una volta presso la 6ª Commissione dai ministri competenti, dall'onorevole Colombo e dall'onorevole De Mita, ma non è stato possibile, almeno per me, avere una visione chiara e completa. Si è parlato di 49.000 lire alla tonnellata rispetto alle 12.000 lire del settembre 1973, considerate il punto di riferimento per i successivi aumenti. Tale prez-

zo sembra essere inferiore al costo del greggio fornito dalle compagnie. Sicchè permangono delle zone d'ombra circa la bontà del metodo adottato e permangono non poche preoccupazioni perchè, se, per avventura, il calcolo, o meglio il metodo di calcolo, per quanto adottato dal CIP e avallato dal CNEL, non fosse esatto, le lire 49.000 si rivelerebbero anch'esse inesatte e lo sbilancio verso l'estero sarebbe maggiore.

Una discussione esauriente in Senato è stata promessa al riguardo, ma non se ne è poi fatto niente. Sarebbe stato opportuno che avesse avuto luogo prima della discussione di questo decreto, ma comunque la riteniamo indispensabile nel prossimo autunno, anche per chiarire quanto vi sia di vero nella polemica scandalistica che si è aperta in proposito.

Comunque dai dati sopra ricordati risulta che nei nove mesi tra il 29 settembre 1973 ed il 6 luglio 1974 il prezzo della benzina super si è quasi duplicato, passando dalle 162 lire alle 300 lire; mentre il prezzo del greggio, dopo il febbraio, non è più aumentato; pertanto l'imposizione fiscale che ne consegue è la più alta d'Europa.

Il Governo, cioè, cogliendo l'occasione degli aumenti di prezzo del petrolio, ha provveduto a soddisfare alcune esigenze del bilancio dello Stato scaricando sugli utenti non solo tutto il peso degli aumenti di costo del prodotto, ma anche il peso della propria incapacità di gestire una valida politica economica.

L'andamento crescente dei prezzi della benzina super è stato un aspetto costante della politica fiscale dei governi che si sono succeduti dal dicembre 1963, epoca del primo ministero Moro. Infatti già il 25 febbraio del 1964 il Governo aumentava il prezzo della super che passava da 95 a 120 lire, quando la parte riservata al fisco era di oltre 84 lire; successivamente la quota del prezzo alla pompa destinata al fisco aumentava fino a giungere alle 202 lire, che l'erario incamerava oggi dopo l'aumento stabilito con il decreto in discussione.

In definitiva, si può concludere che l'aumento oggi decretato tende a ristabilire quel-

l'eccessivo carico fiscale sulla benzina la cui incidenza percentuale era lievemente calata con la crisi del petrolio che aveva determinato necessariamente un maggiore reintegro dei costi alle società importatrici di greggio.

Basterà qui ricordare che, mentre con il provvedimento CIP n. 19 del novembre 1973 si era determinato, a seguito dell'aumento dei prezzi delle benzine, un aumento della percentuale riservata ai produttori in ragione del 5,20 per cento, con il provvedimento ultimo si è avuto un recupero quasi totale per il fisco che ha visto la sua quota accrescersi appunto del 5 per cento.

In sostanza, il Governo, ritenendo necessario aumentare la quota destinata ai produttori ed avendo altresì utilità ad aumentare l'introito del fisco, ha spartito nel tempo l'aumento del carico sul contribuente assicurandosi comunque ambedue i risultati.

Tra le altre sfasature è da rilevarsi il fatto che si è tenuta ben ferma la quota riservata ai gestori per i quali — secondo il Governo — non valgono alcunchè i problemi della lievitazione generale dei prezzi e della diminuzione probabile della domanda di benzina e più ancora la questione della errata distribuzione dei punti-vendita sul territorio nazionale, attuata a volte secondo ragioni di clientelismo locale e, causa anche questa, di minor guadagno per i gestori.

Ora, a parte queste considerazioni di critica alla eccessiva pressione fiscale che ha colpito il settore, vi sono altre considerazioni da fare, che riguardano i riflessi negativi che l'aumento del prezzo della benzina determina nei settori nei quali è significativa l'incidenza di consumo dei prodotti derivati dal petrolio. Tra questi settori occorre fare un accenno innanzitutto a quello dei trasporti, la cui spesa, per la sua natura di costo aggiuntivo sul prodotto, è destinata a determinare aumenti e riflessi su una vasta gamma di beni. È evidente che un aumento d'imposta che si trasferisce così facilmente sui prezzi finali è più un'imposta facile che un'imposta giusta. Essa infatti non può tener conto nè del tipo di bene che colpisce, nè della misura della traslazione sopra quel bene dell'imposta decretata, nè della dispo-

nibilità dell'acquirente a sopportare il carico dell'imposta traslata, nè ancora può evitare la confusione tra costo per la produzione, costo per il trasporto e costo per l'imposta che si è trasferita dalla benzina al bene acquistato.

Ovviamente qui il discorso diventa più complesso e non si può escludere una visione più ampia che valuti questo provvedimento inquadrandolo nell'intero pacchetto predisposto dal Governo e presentato dal Governo in Parlamento.

Innanzitutto sono qui da ricordare ancora una volta i due obiettivi che il Governo ha dichiarato di voler conseguire con i decreti-legge: riduzione di alcuni consumi che maggiormente hanno inciso sul *deficit* della bilancia commerciale italiana e più in generale sul *deficit* dei nostri conti con l'estero; acquisizione all'erario di entrate per complessivi 3.000 miliardi per il riequilibrio dello stesso *deficit* senza strozzatura della auspicabile ripresa produttiva.

In ordine al primo punto è chiaro che, se attraverso l'aumento della benzina si potesse con certezza determinare e quindi prevedere una diminuzione dei consumi, il mezzo scelto per raggiungere l'obiettivo indicato sarebbe da considerare valido. Per contro il mezzo scelto difficilmente potrà raggiungere il fine. I motivi sono i più vari. Una parte della benzina viene utilizzata, come si è detto, per i trasporti delle merci e nel consumo a ciò destinato; mentre la riduzione è prevedibile per motivi stagionali, essendo meno intenso in questo periodo il rifornimento dei punti di vendita e delle industrie, non è invece prevedibile per il tempo in cui, con l'autunno, il circuito di distribuzione e quello di produzione riprenderanno l'andamento normale. A questo punto l'aumento dei costi di trasporto dovuto al rincaro della benzina si rifletterà chiaramente sui prezzi al consumo. Le conseguenze saranno avvertite dai consumatori che vedranno accresciuto l'ammontare della propria spesa.

Per quanto riguarda poi il secondo fine è palese che l'entrata che il Governo ritiene di poter ottenere attraverso l'aumento della

benzina, e cioè 450 miliardi (480 miliardi meno 30 di buoni ai turisti), si ridurrebbe qualora si verificasse una flessione della domanda di benzina.

In sostanza i due obiettivi partono da premesse ed ipotesi tra loro in contrasto: da un lato la riduzione dei consumi e dall'altro un aumento delle entrate fiscali. Il problema è sempre il medesimo: sapere se la domanda della benzina da parte dei consumatori si possa o meno considerare una domanda elastica. Il relatore ha fornito dei dati in Commissione che sembrerebbero autorizzare una risposta affermativa, sia pure limitata, in quanto vi sarebbe circa il 9 per cento di diminuzione nel consumo nei primi sei mesi; ma sono dati incerti perchè bisogna anche tener conto delle giornate domenicali dello scorso inverno, nelle quali sia pure saltuariamente l'uso delle macchine era vietato. È certo però che in entrambi i casi il provvedimento ha uno spiccato carattere antisociale poichè, trattandosi di imposta indiretta, essa si ripercuoterà indifferentemente su tutti i consumatori. Se si considera la domanda elastica si sarà attuata una selezione tra i consumatori e si saranno esclusi tutti coloro che, abbisognando dell'automobile anche per ragioni di lavoro, non saranno in grado di sostenere il nuovo prezzo esorbitante. Si sarà, cioè, fatto carico dell'inflazione ai meno abbienti. Se si considera la domanda anelastica il consumo non diminuirà, lo Stato ne ritrarrà un beneficio, ma si sarà operato un aggravamento indiscriminato della pressione fiscale fra redditi più alti e redditi più bassi.

Sempre in tema di conseguenze economiche indirette occorre ricordare le influenze negative che l'aumento del prezzo della benzina può avere, oltre che sulle industrie automobilistiche, sul turismo, in questo periodo in cui le aziende turistiche, specialmente quelle piccole, sono in attesa di poter recuperare quanto hanno perso durante lo scorso inverno a causa delle decisioni bizzarre e cervelotiche adottate per combattere — così si è detto — la crisi petrolifera.

Eppure non vi è dubbio che il turismo, per il quale dobbiamo ora fronteggiare una

concorrenza sempre più aspra da parte di altri paesi mediterranei, rappresenta una delle principali ricchezze per noi, che siamo così poveri di altre risorse. E nemmeno è dubbio che sul piano valutario l'afflusso turistico compensa, non una, ma dieci volte i benefici che può apportare l'imposta sul consumo delle auto straniere. Siamo stati lieti, pertanto, che il Governo, con la lettera B, n. 1), dell'articolo 1, abbia ripristinato, sia pure con limitazioni, le agevolazioni per i turisti stranieri, come noi stessi avevamo proposto sin dal marzo scorso.

In conclusione non si può negare tra l'altro — e d'altra parte lo hanno detto anche i responsabili governativi — la funzione disincentivante che questa e molte altre delle imposte del pacchetto dovrebbero svolgere rispetto alla propensione al consumo dei cittadini. Perseguendo tale scopo, però, si sono dimenticati i riflessi indiretti che questo « raffreddamento » del sistema può determinare in alcuni settori per i quali la cura potrebbe risultare mortale.

Ancora una volta le scelte del Governo in tema di imposizione fiscale si sono dimostrate inidonee e disorganiche perchè variamente tra loro contrastanti in quanto attuate con ritardo e quindi in condizione di minore libertà di manovra e perchè dirette più a modificare gli effetti che a rimuovere le cause. *(Applausi dal centro-destra).*

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

B A C C H I . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, ritorna a noi per l'ennesima volta un disegno di conversione in legge per la modificazione del regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi con l'aggiunta, questa volta, di un prelievo tributario *una tantum* su taluni tipi di veicoli. Onorevole Sottosegretario, vorrei fare una preliminare considerazione; ho la sensazione che, allorchè il Governo italiano si è trovato sull'orlo del baratro e ha avvertito che praticamente doveva far fronte con 10.000 miliardi alle sue esigenze di cassa, le autorità europee abbiano rinviato al mese di set-

tembre la possibilità di venire incontro all'Italia con circa 5.000 miliardi dicendo: rimettete a posto in questo periodo le vostre cose e poi vedremo. Il Governo allora è ricorso a strumenti fiscali all'impazzata, senza soffermarsi sui criteri fondamentali che devono presiedere alla scelta dei mezzi opportuni allorchè si deve procedere ad un aumento della pressione fiscale. È ricorso così all'*una tantum*, cioè praticamente ad una imposta straordinaria, è ricorso ad aumenti dell'IVA, è ricorso ad aumenti delle imposizioni dirette, cioè è ricorso anche a strumenti fiscali che non possono non avere riflessi immediati e non creare reazioni a catena di cui è ben difficile valutare la portata nel momento in cui si applicano.

Ecco perchè è mio parere che più opportuno sarebbe stato ricorrere con maggiore decisione, però con maggiore discernimento e con maggiore organicità, al sistema delle imposte *una tantum* che è un modo come un altro per qualificare le imposte straordinarie mitigandone l'espressione, che in genere impressiona.

L'essere ricorsi, viceversa, all'aumento dell'IVA e delle imposte dirette, imposte che hanno riflessi a catena, determina una situazione preoccupante di cui forse in questo momento, come ho detto, non siamo in grado di valutare la portata.

Fatta questa prima osservazione dobbiamo anche valutare che, quando affermiamo che occorre usare strumenti fiscali i quali abbiano una immediata incidenza senza determinare però reazioni a catena, occorre escludere certi prodotti di prima necessità, come la benzina, determinanti riflessi psicologici. Infatti che la benzina sia entrata a far parte dei generi di prima necessità lo possiamo ben dire. Certe volte si può andare in bicicletta, si può ricorrere ad altri mezzi di trasporto, si possono usare, sia pure con molta scomodità, i mezzi pubblici, ma ormai il cittadino moderno, anche del più piccolo paese, va in automobile anche se deve fare 300 metri o mezzo chilometro: una esigenza psicologica che va valutata per rendersi conto delle conseguenze che, nel caso, derivano dall'applicazione dell'aumento del-

l'imposta di fabbricazione. Ormai siamo abituati a questi aumenti e quindi, diciamo così, ci fanno meno impressione.

Ciò posto, debbo ripetere quello che ho avuto occasione di ricordare anche in altre circostanze e cioè che ogni volta che ci troviamo a discutere sui problemi relativi ai prodotti petroliferi cambia lo scenario e cambiano i personaggi. Cambia lo scenario perchè nello stesso momento in cui si esamina un provvedimento sui prodotti petroliferi c'è già un altro provvedimento in elaborazione che rende superato nelle circostanze, nella portata e nelle valutazioni quello in esame. Cambiano i personaggi perchè non si riesce mai a parlare con le stesse persone. Anche in questa vicenda prima è venuto il ministro De Mita, poi è venuto il ministro Colombo che poco dopo è andato al Ministero del tesoro, poi vi è stata una breve apparizione del ministro Tanassi; abbiamo parlato con diversi sottosegretari, tutti simpatici, bravi e competenti, ma mai con gli stessi. Speriamo almeno che ci abbiano ascoltato e che ci stiano ascoltando. Comunque questo è un fatto direi secondario, ma che pur ha la sua importanza, perchè è difficile instaurare un colloquio con persone sempre diverse e che talvolta sono di difficile ascolto tanto che si riporta la sensazione, quando si parla di petrolio, di prodotti petroliferi, che si svolga un discorso tra sordi.

Desidero ricordare che al Senato all'inizio della presente legislatura fu rappresentata — ricordo ad esempio la seduta del 27 luglio 1972 — al Governo la necessità che il Parlamento fosse informato in modo concreto sulla situazione petrolifera specie in relazione agli elementi formativi dei costi ed in modo particolare alle modalità ed alle risultanze dei criteri seguiti per il calcolo dei prezzi di vendita del CIP in applicazione del provvedimento n. 16 del 1971 pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 13 luglio 1971. Dopo oltre due anni siamo al punto di prima. Abbiamo ora dinanzi a noi un nuovo provvedimento, e più grave degli altri per il momento in cui si presenta, ma nessun dato ci viene fornito. Il Governo, sia esso di centro-sinistra o di centro-destra

— evidentemente le ideologie dividono, ma il petrolio unisce — è tenace ed ostinato e tace.

Ho avuto occasione, nel dibattito del maggio scorso, di intrattenermi su questo argomento e non mi resta che confermare che i più diligenti dei nostri colleghi che volessero al riguardo procurarsi dei dati non troverebbero in alcun modo elementi sufficientemente attendibili nè sulla quantità del greggio lavorato nè di quello esportato nè sui consumi nè sulla distribuzione nè sui costi. Nè il Governo, anche questa volta, ha ritenuto di fare qualche cosa per porre a disposizione del Parlamento dati indicativi sufficientemente attendibili. Ciò comprova la inefficienza non tanto della cosiddetta burocrazia, alla quale si usa in queste circostanze far carico di ogni colpa, ma della classe politica che vuole tenere il proprio apparato amministrativo nell'insipienza, non addestrandolo e non creandogli attorno un ambiente in cui non sia consentito lo scaricabarile o in cui non nasca la mala pianta della tentazione.

Ho ricordato prima che nel luglio 1972 chiedemmo dati di orientamento. Avevamo allora di fronte un provvedimento di sgravi fiscali e facemmo questa richiesta perchè i dati a nostra disposizione in ordine ai costi erano impressionanti: secondo i dati di allora la materia prima incideva sul prezzo del prodotto, esclusa la parte fiscale italiana, nella misura del 25 per cento, la raffinazione del 16, la distribuzione del 58 per cento. Ma anche a voler prendere per buona la analisi dei dati medi apparsi sui giornali italiani nei primi mesi di quest'anno, cioè nel momento più acuto della crisi, il prezzo risultava così composto: costo di produzione 2,7 per cento, prelievo fiscale dei paesi produttori, che poi è il cosiddetto prezzo di riferimento, 7,9 per cento, profitto delle compagnie 6,3 per cento, costo di raffinazione 3,3 per cento, trasporto 6,3 per cento, distribuzione 26,6 per cento, prelievo fiscale dei paesi consumatori 47,5 per cento. Si conferma quindi che la distribuzione è sempre la voce di maggiore incidenza ed è qui che può calcarsi la mano con maggior forza perchè

è proprio in questa fase, a parte le spese inutili e superflue da cui non è esente neppure l'ente di Stato (e mi riferisco al passivissimo «Giorno»), che le compagnie realizzano ingenti guadagni suppletivi che sfuggono ad ogni controllo. Basti pensare al trucco della distribuzione di benzina calda, cioè a volume aumentato, senza la previa decantazione negli appositi depositi, per la susseguente diminuzione di volume.

Chiedemmo allora delucidazioni al Governo ma non ne venne alcun lume. A dire il vero il ministro De Mita in questi ultimi mesi, prima della discussione del precedente provvedimento, si diffuse nella 6ª Commissione in una lunga disamina, ma non riuscimmo a farci un'idea chiara, tanto che penso che tutti noi abbiamo avuto la sensazione che il famoso metodo fosse ormai solo un pezzo di carta. Il CNEL infatti in un suo recente parere finisce con il concludere: «Il metodo per la determinazione dei costi non può naturalmente estendersi all'accertamento dei costi di ricerca e di estrazione del greggio». Per cui, concludo, bisogna prendere per buone le cifre fornite dalle società petrolifere.

Ma sono attendibili i dati delle società petrolifere? Al riguardo voglio ricordare quanto dissi nel maggio scorso (e lo dico come quando si racconta più volte una barzelletta perchè piace risentirla). Allora ebbi occasione di ricordare che il cavaliere del lavoro Vincenzo Cazzaniga nell'ultima conferenza stampa tenuta oltre un anno fa in qualità di presidente dell'Unione petrolifera ebbe a dichiarare, con la convinzione di affermare una cosa ovvia perchè altrimenti non avrebbe fatto l'affermazione: «per anni abbiamo dichiarato un prezzo che era di cinque volte superiore, poi di quattro, poi di due volte» e si diffondeva a spiegarne le ragioni. Anche a questo riguardo nulla ebbe a rispondere il Governo e neppure in ordine agli utili delle società petrolifere che spesso affermano di lavorare in perdita; e lo vediamo negli opuscoletti che spesso riceviamo secondo cui le società petrolifere si troverebbero in gravi difficoltà. Ma, a proposito degli utili delle società, Giorgio Ruffolo in un

suo recentissimo studio ha affermato che esse hanno avuto profitti in costante aumento dal 1970 al 1973, eccetto che nel 1972 che fu un anno di magra. A questo punto il Governo dovrebbe illuminare il Parlamento per lo meno su questo dato essenziale: guadagnano o perdono? È necessario aumentare il prezzo o non è necessario? Dov'è il punto in cui si determina la perdita? Sono elementi essenziali per poter valutare un problema di così grande importanza. Ma il Governo sembra insensibile, a tal punto che ci rimanda provvedimenti sempre dello stesso tenore dove vengono cambiati solo i numeri dei decreti, le date e le cifre, ma si usa sempre la stessa terminologia, senza mai aggiungere un elemento di riferimento, un commento, un dato di raffronto, qualche cosa che ci metta nelle condizioni di capire perchè si debba deliberare in un determinato modo.

Se poi passiamo ai dati relativi al greggio importato rispetto al consumo interno ed alle esportazioni fatte in quantità così notevole da far chiamare l'Italia la raffineria d'Europa, con tutte le conseguenze ecologiche del caso, ci addentriamo in un dedalo inestricabile.

Prendendo a base l'anno 1972 (ma i dati per il 1973 sono maggiori anche dal lato consumi) le 34 raffinerie italiane dislocate nel modo irrazionale che sappiamo hanno lavorato 123 milioni e mezzo di tonnellate di greggio. Si noti che le 34 raffinerie italiane hanno una possibilità di lavorazione che oscilla da 150 a 160 milioni di tonnellate. Scusate se entro nei dettagli, ma non lo faccio per pignoleria bensì per esaminare un po' da vicino questi dati che, se non ci vengono forniti, dobbiamo pur ricavarli da soli. Bisogna dunque tener presente che da una tonnellata di greggio si ricavano 440 chilogrammi di olio combustibile, 180 di gasolio, 110 di benzina, 65 di materie plastiche, 20 di gas di petrolio liquido, 15 di bitume, 10 di carburante per reattori, 5 per lubrificante, 55 per solventi, acqua ragia e perdite di lavorazione e 100 di petrolio. Da questa esposizione i dati conclusivi potrebbero essere ricavati facilmente, ma quando esaminiamo i dati ufficiali ne risulta una disparità impressionante. Infatti secondo l'Unione petro-

lifera italiana il consumo interno è di 85 milioni di tonnellate, secondo fonti diverse (alcuni giorni fa ad esempio mi è pervenuto un opuscolo della Esso) nel 1973 il consumo del mercato interno italiano fu di 91,745.

Secondo il Ministero della programmazione il consumo è di 87 milioni di tonnellate ed infine secondo il Ministero delle finanze è di 74 milioni di tonnellate per il 1973. Per quanto riguarda anzi quest'ultimo Ministero ho chiesto delucidazioni nel corso della precedente discussione, praticamente due mesi fa, al Sottosegretario allora presente che, amabilissimo, mi ha fatto avere un prospetto con dati che hanno ulteriormente confuso le idee perchè discordano con quelli forniti da altri uffici.

In complesso dunque le differenze sono notevoli. Dai dati poi dei consumi discende l'entità delle esportazioni che secondo talune rilevazioni, che contrastano nettamente con quelle fatte dal Ministero delle finanze, sarebbero di 5 milioni e mezzo di tonnellate di benzina, 2 di petrolio, 8 di gasolio, 10 e mezzo di olio combustibile per un totale di 26 milioni di tonnellate. Ad ogni modo, prendendo a base il dato del Ministero delle finanze, si può fare un semplice calcolo: 74 più 26 fa 100 e poichè 123 è il greggio lavorato, meno 100 del consumo e dell'esportazione, risulta che 23 milioni di tonnellate non si sa dove finiscano. Ora, non dico che non ci sia un mezzo per venirne a capo, ma è certo che i dati così come si presentano non ci danno nessuna garanzia per cui mi domando come facciamo a legiferare responsabilmente, ad introdurre imposte e a gravare la mano sul contribuente quando poi non sappiamo quale sia il gettito, quale sia addirittura il terreno sul quale stiamo operando.

Altro fatto oscuro che avrebbe bisogno di chiarimento è costituito dai cosiddetti catenacci che sono rappresentati da quei molti piccolissimi impianti che proliferano attorno ai 34 impianti ufficiali, che sfuggono ad ogni controllo fiscale ed evadono l'imposta di fabbricazione, cambiando il colorante. Come è noto infatti il gasolio da riscaldamento costa la metà di quello per autotrazione. E questa è forse anche una risposta

a determinate carenze rilevate dall'amico Nencioni, almeno in parte.

Abbiamo parlato prima della distribuzione: in quale misura incide sul prezzo? Addirittura ignoriamo il numero delle pompe. L'ho detto l'altra volta e lo ripeto perchè è quasi incredibile ma è così. Risultano dati diversi: si parla di 38, 40, 42.000, quasi tutte assegnate su basi clientelari, di favoritismi, e gestite mediante sublocatori e sottosublocatori. Questo è un fatto certissimo che comporta spese, lamentele, disordine; in definitiva incide sul prezzo perchè poi tutti questi passaggi, tutti gli anelli di questa lunghissima catena devono pur trovare un guadagno; e il tutto si ripercuote alla fine sull'utente.

Questo è un aspetto, anche se tra i minori, del criterio disordinato, incauto, imprevedente di un sistema che ha trascinato la nazione a uno sviluppo distorto e irregolare, non guidato da una precisa volontà politica; e lo sviluppo ha seguito solo la spinta delle clientele, dell'apriorismo fazioso, irrazionale, gretto e provinciale che ha portato ad abbandonare incautamente ogni possibilità di sfruttare le sia pur non abbondanti riserve di energia nazionale ed a trascurare o a non curare sufficientemente l'attività di ricerca al fine di dotare la nazione di un minimo di autosufficienza.

Pongo qui una domanda a me stesso, ma la pongo anche a tutti: può essere garantita l'autosufficienza quando su circa dodici aziende di distribuzione (mi riferisco alla distribuzione e non alla raffinazione) il 55 per cento è costituito da società multinazionali, il 29 da società indipendenti e solo la residua parte è affidata all'ente di Stato (adesso AGIP-Shell)?

Dai dati ministeriali si deduce che si fa la previsione di una diminuzione di consumo. Ma a proposito di tale diminuzione vorrei intanto correggere immediatamente una sensazione. Sentiamo affermare che, per quanto concerne il diminuito consumo della benzina dell'8 per cento (dalle statistiche risulta precisamente l'8,50 per cento), ci riferiamo all'8,50 per cento del 12 per cento: quindi è una cosa pressochè irrisoria.

La previsione è fallace; non è possibile alcuna diminuzione d'importazione di greggio perchè i prodotti necessari per la produzione e per gli usi collettivi non possono essere diminuiti. Quindi il problema si limita alla benzina che, come è noto e come ho detto poco fa, costituisce solo il 12 per cento del complessivo consumo dei prodotti petroliferi.

Le misure proposte colpiscono solo la benzina. Sul 12 per cento di consumo gravano gli automezzi pubblici (taxi, autolettighe eccetera), i mezzi della polizia e delle forze armate; nè bisogna dimenticare che gravano anche i mezzi indispensabili a coloro che li usano per ragioni ineliminabili di lavoro. Pur essendo un calcolo approssimativo, non è azzardato affermare che sul 12 per cento di consumo una buona metà, se non oltre, è ineliminabile. Quindi ogni aumento di prezzo va a scapito dei lavoratori, dei mezzi pubblici e a breve termine verrebbe a ripercuotersi fatalmente sull'andamento del costo della vita in generale, con tutte le conseguenze immaginabili.

In sostanza, se il proposto aumento tende ad incrementare il gettito fiscale, si rischia di annullarlo perchè si prevede la diminuzione di consumo; viceversa, se non si prevedesse la diminuzione, i danni conseguenti rischierebbero di essere enormi.

Qualcuno ha parlato — ed è riecheggiato anche stamane in sede di 6ª Commissione — di un più oculato uso dei mezzi di trasporto. Qui c'è un altro grosso problema che va correttamente impostato, un'altra impressione sbagliata che è opportuno raddrizzare. Ritengo che nessuno possa seriamente pensare a una equivalente riconversione del mezzo pubblico, sia per il tempo necessario che occorrerebbe, sia per ovvie considerazioni economico-produttive. Infatti per sostituire la produzione di 150.000 autovetture, cioè un decimo circa dell'immatricolato del 1973, occorrerebbe produrre 25.000 autoveicoli. Questo potrebbe produrre la nostra attrezzatura industriale in cambio di 150.000 autoveicoli.

L'immatricolato di autoveicoli in Italia è stato nel 1973 di 3.520, su una produzione di 4.500: il resto è stato destinato alla espor-

tazione. La FIAT si dichiara pronta a produrne, con qualche dato differente a seconda degli umori agnelliani, nel giro di qualche anno, 10.000; i sindacati ne richiedono 20.000. Ma anche se si arrivasse a quest'ultimo livello produttivo si sarebbe ben lontani dal compensare il vuoto che si creerebbe nel settore delle autovetture.

Non credo sia il caso di soffermarsi a dimostrare che il primo a subirne le conseguenze sarebbe il livello occupazionale. E chi sarebbero i destinatari dei nuovi autoveicoli? Gli enti locali e le regioni. Se si tiene conto che ogni autoveicolo richiede almeno tre addetti, si pensi al nuovo onere che, oltre alla spesa dell'acquisto, verrebbe a piombare sui disastriati enti locali e sulle per ora inefficienti regioni, già sulla via del deficit permanente. È questo un fatto che deve preoccupare chiunque abbia a cuore le sorti della nostra comunità.

Tutto ciò premesso, il proposto aumento, da qualunque parte lo si riguarda, si presenta come elemento gravido delle più serie conseguenze, in parte prevedibili e in parte no, pur non disconoscendo affatto le esigenze che il provvedimento dovrebbe soddisfare. Allora, pur ponendosi nella logica del provvedimento stesso, non sembrerebbe fuori luogo assicurare ai lavoratori (ed essendo tecnicamente se non impossibile certo sconsigliabile per le difficoltà una individuazione esatta delle categorie, la provvidenza andrebbe estesa a tutti gli utenti) una fornitura mensile, da realizzare con le procedure più semplici, di un quantitativo minimo di carburante tale da consentire di raggiungere, sulla base di calcoli medi, i luoghi di lavoro (50-60 litri al mese) lasciando la possibilità d'acquisto a prezzo maggiorato.

Altra questione che andrebbe più a fondo meditata è quella dei differimenti del versamento dell'imposta di fabbricazione da parte delle compagnie. Così come si presenta la norma dà, o meglio può dare, attraverso il criterio di discrezionalità su cui si fonda, possibilità di manovre tali che potrebbero avere influenza negativa sulla pubblica opinione, ancora scossa dai recenti episodi di disinvoltura su cui sarebbe bene porre al

più presto una pietra tombale per dimenticarli, cominciando però un nuovo capitolo.

Vi prego di consentirmi un'ultima osservazione relativa all'imposta straordinaria sugli autoveicoli: non siamo contrari, per le ragioni che ho esposto all'inizio, circa i criteri seguiti nelle scelte degli strumenti fiscali idonei per far fronte alle esigenze di un momento grave come quello che stiamo vivendo. Peraltro non sembra rispondere a principio di equità non aver tenuto conto della data di immatricolazione dei veicoli e quindi non aver previsto l'imposta differenziata. Un ritocco meditato al relativo articolo potrebbe rendere meno urtante il provvedimento che peraltro così com'è, e se tale dovesse rimanere, non potrebbe per le ragioni esposte trovare il nostro assenso. (*Applausi dall'estrema destra*).

Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 1769

A S S I R E L L I. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

A S S I R E L L I. Onorevole Presidente, a nome della 6ª Commissione finanze e tesoro, chiedo, ai sensi dell'articolo 77, secondo comma, del Regolamento, l'autorizzazione alla relazione orale sul disegno di legge numero 1769: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 1974, numero 260, concernente norme per la migliore realizzazione della perequazione tributaria e della repressione dell'evasione fiscale, nonchè per il potenziamento dei servizi dell'Amministrazione finanziaria ».

P R E S I D E N T E. Non essendovi osservazioni, la richiesta è accolta.

Ripresa della discussione

P R E S I D E N T E. È iscritto a parlare il senatore Piva, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del gior-

no da lui presentato insieme con altri senatori. Si dia lettura dell'ordine del giorno:

P O E R I O , Segretario:

Il Senato,

visto che il costo del carburante per effetto del decreto 6 luglio 1974, n. 251, è notevolmente aumentato; considerato il modesto reddito di lavoro che i gestori di pompe di benzine traggono dalla distribuzione del carburante;

preso atto che gli incassi globali dovuti alla vendita del suddetto prodotto sono fortemente aumentati e che il pagamento anticipato preteso dalle compagnie petrolifere costringe sovente i gestori d'impianti di distribuzione a ricorrere al prestito bancario che, per i tassi di interesse praticati, incide pesantemente sui loro redditi di lavoro,

impegna il Governo ad intervenire presso le compagnie petrolifere al fine di stabilire sollecitamente che queste consentano ai gestori di pompe di benzina che il pagamento non debba essere preteso prima di quindici giorni dalla consegna del carburante medesimo.

1. PIVA, MANCINI, FERRUCCI, BORSARI, MARANGONI, PINNA, POERIO, BORRACCINO, DE FALCO, BERTONE, FILLIPPA, FABBRINI,

P R E S I D E N T E . Il senatore Piva ha facoltà di parlare.

P I V A . Signor Presidente, dopo l'approvazione della Camera sono venuti in discussione in quest'Aula il disegno di legge di disciplina dei rapporti sorti sulla base dei decreti 20 febbraio 1974, n. 14, 20 aprile 1974, n. 103, 19 giugno 1974, n. 229, e il decreto 6 luglio 1974, n. 251, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e imposizione di un prelievo tributario *una tantum* su veicoli a motore, autoveicoli e aeromobili. Un disegno di legge e un decreto che con dubbia correttezza democratica e ai limiti della costituzionalità sono stati adottati dal Governo per tentare di

correggere le gravi storture che una politica miope, sostanzialmente conservatrice, ha determinato nel nostro paese.

Il costante ricorso al decreto configura indubbiamente una concezione scarsamente rispettosa delle prerogative parlamentari, degli apporti che possono venire alla soluzione dei problemi, oltre che dai cosiddetti esperti e dalla burocrazia, dal contributo dei diversi rappresentanti della volontà popolare. Al limite della costituzionalità, dicevo, perchè, anche per questo decreto, si potrebbero fondatamente sollevare non poche eccezioni di costituzionalità, particolarmente in ordine al fatto che questo decreto, come è stato detto da altri colleghi, ripete un decreto che per ben due volte non è stato convertito in legge entro i termini costituzionali e, per quanto riguarda il prelievo fiscale, manca di quei criteri di proporzionalità che la Costituzione richiede.

Non porremo un'eccezione di costituzionalità perchè vogliamo dare a queste nostre considerazioni il valore di un richiamo per l'Esecutivo ad essere più aderente ai principi costituzionali, a non fare delle forzature che con il tempo potrebbero costituire dei precedenti nocivi per un corretto funzionamento delle istituzioni.

Egredi colleghi, la Camera, come ha ricordato anche il relatore, ha apportato a questo decreto delle profonde, sostanziali modifiche: ha alzato alla media dei tassi di interesse dei buoni del Tesoro l'interesse che i petrolieri debbono pagare per i due mesi oltre ai trenta giorni consentiti dalla direttiva comunitaria sul credito doganale del 4 marzo 1969, n. 69/76, recepita dal decreto del Presidente della Repubblica del 23 gennaio 1973, n. 243, per il denaro incassato e non versato all'erario. È stato in parte finalmente tolto uno tra i più scandalosi privilegi che i governi, che hanno amministrato il nostro paese, avevano concesso ai petrolieri. Non va dimenticato che è stato proprio quando era ministro delle finanze l'onorevole Preti che tale privilegio fu portato dai 60 ai 90 giorni, periodo entro il quale i petrolieri potevano trattenere presso di loro somme favolose, stimate nell'ordine di circa 500 miliardi, ad un tasso di interesse

del 7 per cento, quando il costo del denaro in continua ascesa era arrivato ufficialmente ad oltre il 13 per cento; senza parlare dei tassi cui sono costretti tanti piccoli operatori economici, come ha detto il dottor Resta, presidente della sezione dei piccoli e medi industriali, recentemente intervenuto alla Commissione industria della Camera, tassi che arrivano fino al 40 per cento.

Di notevole rilievo è pure l'impegno fissato per il Governo a modificare la percentuale dei cali di lavorazione e stoccaggio che sono oltre il 6 per cento, mentre in altri paesi sono al massimo al 3, al 2 ed anche all'1 per cento.

Altra modifica importante è quella relativa al non aumento dell'aliquota IVA per i prodotti petroliferi destinati alla pesca ed all'agricoltura e quella che esclude dal pagamento dell'*una tantum* le piccole cilindrate, mentre è stata aumentata l'*una tantum* per gli autoscafi e gli aeromobili.

Significativa è pure la proroga al 30 settembre 1974 del pagamento dell'imposta.

Onorevoli colleghi, si tratta di modifiche significative a cui il nostro partito, raccogliendo le pressanti indicazioni dell'opinione pubblica sempre più scandalizzata anche per le note vicende giudiziarie che hanno visto coinvolti anche importanti uomini di Governo, ha dato un fondamentale contributo perchè la sete di giustizia, di moralizzazione degli operai, dei pescatori (che abbiamo sentito anche qui al Senato), dei contadini fosse almeno in parte esaudita.

Onorevole Sottosegretario, ho detto in parte perchè, nonostante le sostanziali modifiche introdotte, il decreto attualmente in discussione resta uno tra i più iniqui ed antieconomici che siano stati adottati dal Governo. Contenere i consumi e contribuire a ridurre lo spareggio della bilancia dei pagamenti, quindi il *deficit* di bilancio, sono gli obiettivi proclamati dagli estensori del decreto e da tutti coloro che alla Camera ed anche in questo ramo del Parlamento, sia in Commissione sia in Aula, lo hanno sinora sostenuto. Ma come è abbondantemente dimostrato dalle statistiche che non siano gonfiate artatamente la riduzione dei consumi è minima: qualche punto sulla benzina (6,

7 per cento), niente sull'olio combustibile e sul gas dell'autotrazione; un poco incide sul gasolio da riscaldamento. Ma poi, quando andiamo a guardare, troviamo che la riduzione dei consumi della benzina ha inciso sui lavoratori, su coloro che debbono adoperare la macchina come mezzo di lavoro e, per quanto riguarda il gasolio da riscaldamento, sempre sui lavoratori e sulle piccole e medie aziende. Sono gli operai, sono i lavoratori che per l'aumento indiscriminato del costo della benzina e dei prodotti petroliferi hanno dovuto accollarsi nuovi disagi per andare al lavoro ed è la parte meno abbiente della popolazione che ha dovuto ridurre il consumo del gasolio e del cherosene da riscaldamento.

Onorevole Sottosegretario, sono sempre i più poveri che pagano, questa è la logica veramente iniqua di questo decreto; ma questi non sono i soli danni provocati da questo decreto. Ha dato un altro impulso all'aumento dei prezzi, alla riduzione del potere di acquisto delle grandi masse popolari e quindi ai consumi, ha creato altre difficoltà all'attività produttiva e turistica. Non starò a spendere molte parole per dimostrare la correlazione che esiste fra i prezzi in genere ed il prezzo della benzina. Dei tanti casi che si potrebbero citare basti pensare ai piccoli trasporti per la fornitura dei negozi nelle città. L'aumento del prezzo della benzina si ripercuote subito sul costo di tutti i servizi e quindi di tutti i generi al consumo.

Lo stesso dicasi per le attività turistiche e per quelle produttive oltre alle conseguenze sulle attività artigiane e piccole e medie industriali. Inoltre il bilancio della FIAT è davanti a noi. Ecco perchè questo decreto è anche antieconomico, perchè dà una grande spinta ai processi recessivi nel nostro paese. I conti che fa l'erario dell'aumento dell'imposta, i miliardi di entrate ricordati qui anche dal relatore, non sono conti esatti; ovvero non sono i conti che dovrebbe fare un buon amministratore. Nella sua dimensione aritmetica, come ricordavo anche in Commissione, il conto può anche tornare, ma non torna economicamente: perchè torni economicamente bisogna fare il conto delle perdite che si avranno a causa dei pro-

cessi recessivi; dovete calcolare quanto perderà il settore turistico, quali saranno le incidenze sull'attività artigiana, sulla piccola e media industria e anche sulla produzione

automobilistica che, dopo averne fatto un perno dello sviluppo sociale distorto del nostro paese, adesso non potete deprimere senza creare delle valide alternative.

Presidenza del Vice Presidente ROMAGNOLI CARETTONI Tullia

(Segue P I V A). Si può limitare il consumo delle auto private ma bisogna incrementare il mezzo pubblico per non creare disagi sociali e difficoltà economiche. Ma dove maggiori saranno le conseguenze sarà nel settore della piccola e media impresa in conseguenza della stretta creditizia, ben poco attenuata dalle recenti misure sul credito agevolato, importante ma non tanto come il credito di esercizio che è stato ridotto al minimo. E la riduzione dei consumi incomincia a farsi sentire in questo settore che non ha certo ricevuto benefici dai provvedimenti governativi ma nuovi e più pesanti oneri. L'allarme per l'occupazione viene anche di qui. Non a caso i piccoli e medi industriali sono arrivati a prendere la decisione, per la prima volta nella storia del nostro paese, di fermare l'attività produttiva di un'ora retribuendo egualmente le maestranze. Se un piccolo o medio operatore arriva a decidere di perdere un'ora di produzione per richiamare l'attenzione del Governo e delle forze politiche sulla situazione, vuol dire che le cose devono essere molto gravi. E sono molto gravi infatti, egregi colleghi.

Non per questa strada, quindi, bisognava affrontare i problemi della modifica dei consumi e del pareggio della bilancia dei pagamenti. Come dicevo, non si può pensare di comprimere i consumi rigidi delle auto per chi lavora senza l'alternativa del mezzo pubblico. Il risultato che si ottiene sono maggiori sacrifici per chi ha l'auto come mezzo di lavoro e la compressione di altri consumi.

Ecco perchè è giusta la nostra richiesta del doppio prezzo: una proposta che non va vista con la visione miope di chi non vede molto lontano. Si è detto: presenta difficoltà di applicazione, c'è un costo, non dà grandi

vantaggi. Se si fanno i conti come sono stati fatti, certo che i vantaggi non sono molti, ma se si fanno i conti come devono essere fatti, allora i vantaggi ci sono, eccome! Applicare il doppio regime per una entrata che può essere anche minore ma che economicamente alla fine renderà di più, significa difendere i consumi delle masse popolari; significa far risparmiare agli operai, a chi ha bisogno del mezzo per lavorare centinaia di migliaia di lire all'anno; significa contenere la caduta dei consumi vitali; significa, per altra strada, evitare che ci siano delle perdite per le entrate dello Stato; significa ancora di più, per il settore in esame, contenere maggiormente i consumi della benzina. Se poi oltre al doppio prezzo della benzina si introduce una equa distribuzione del gasolio da riscaldamento, per l'agricoltura, per la pesca, per le piccole e medie attività produttive, il risultato che si conseguirà sarà anche maggiore.

Onorevole Sottosegretario, queste restano le nostre principali richieste sulle quali torniamo ad insistere anche in questo ramo del Parlamento senza trascurarne altre che potrebbero contribuire ad aumentare le entrate dello Stato, a garantire gli approvvigionamenti di petrolio, a ridurre il *deficit* della bilancia dei pagamenti e la dipendenza del nostro paese dal petrolio.

È stato affrontato il problema degli interessi e dei cali di lavorazione che debbono essere praticati nei confronti dei petrolieri. Esiste però, come dicevo in Commissione, anche un altro problema che riguarda l'evasione fiscale per l'imposta di fabbricazione ed i profitti di bilancio. Per un aspetto dovrebbe essere facile il controllo, per l'altro è più difficile. Alludo al fatto che i petrolieri pagano una imposta di fabbricazione

sui prodotti petroliferi consumati in Italia ma non pagano l'imposta per la produzione per conto terzi e per le produzioni in temporanea importazione. Per questa strada, mi è stato detto, passano delle enormi frodi fiscali fino al punto che lo scorso anno i petrolieri avrebbero pagato l'imposta per diversi milioni di tonnellate di carburante in meno di quanto consumato nel nostro paese. Poichè conosciamo abbastanza approssimativamente a quanto hanno ammon-tato i consumi, onorevole Sottosegretario, le sarei grato se volesse nella risposta dirci — dato che comprendo che quando le ho rivolto la domanda stamattina lei non aveva a disposizione gli elementi per darmi una risposta — su quanti milioni di tonnellate di prodotti petroliferi i petrolieri hanno pagato l'imposta lo scorso anno, quanto hanno lavorato per conto terzi e quanto avevano in temporanea importazione.

C'è inoltre il problema dei bilanci delle società che operano nel nostro paese, che con artifici vari si fanno figurare in perdita o con scarsi margini. Anche su questi sarebbe bene, magari servendosi di dati delle società e degli operatori italiani, dare un'occhiata.

Anche reprimendo le evasioni fiscali, egregi colleghi, si può concorrere a fare aumentare le entrate dello Stato.

Ci sono poi gli altri problemi collegati alla politica petrolifera e dell'energia. Sul piano petrolifero dirò poche cose oltre quelle che sono già state dette nel recente dibattito che è stato fatto in questa Aula. Al piano sono state mosse molte critiche di cui il Governo ha tenuto scarsamente conto. Però con un piano come quello adottato dal CIPE non si

può sperare di affrontare i problemi petroliferi come sarebbe necessario. Il piano, come abbiamo detto, non assegna il ruolo che in prospettiva dovrebbero avere alle energie alternative, il gas metano, il carbone, l'energia elettrica ed elettronucleare, per lo sviluppo economico del nostro paese; ancora quindi il paese ad una eccessiva dipendenza dal petrolio. Non affronta come sarebbe necessario il serio problema dell'apprestamento di validi strumenti autonomi dalle compagnie per la determinazione del costo del greggio. Non si può restare ai dati forniti dalle compagnie o da qualche rivista specializzata indirettamente sostenuta dai petrolieri. Si affronta in modo preoccupante il problema dell'approvvigionamento contando su un ente di Stato al quale viene riconosciuto un ruolo maggiore senza fare conseguentemente le scelte di indirizzo e senza assegnargli i mezzi necessari.

Non è sufficiente dire che il 40 per cento dell'approvvigionamento deve essere fatto dall'ENI senza stabilire che in prospettiva il ruolo fondamentale dell'ENI deve essere nella politica dell'energia e non in altri settori dove esistono altri operatori industriali. Noi abbiamo bisogno di una scelta di tal genere perchè in prospettiva non solo per il 40 per cento deve essere il ruolo dell'ENI, ma per molto di più.

Preoccupante è pure la scelta degli impianti di raffinazione per i quali era necessario stabilire chiaramente che non se ne sarebbero costruiti altri perchè quelli esistenti sono più che sufficienti per la produzione italiana ed anche per il lavoro per conto terzi, se non vogliamo veramente che l'Italia diventi la petroliera d'Europa.

Presidenza del Vice Presidente VENANZI

(Segue P I V A). Si è parlato alla Camera sul fatto che il costo del greggio in Italia sarebbe il più basso d'Europa (e se ne è parlato anche qui), mentre abbiamo, si dice, il costo della benzina più alto d'Europa: e questo è vero. Ma vicino al costo

delle 49.000 lire alla tonnellata — vorrei ricordarlo ai colleghi che sono intervenuti — bisogna mettere anche tutte le agevolazioni che i petrolieri hanno avuto e continuano ad avere nel nostro paese; bisogna mettere anche gli incentivi che i petrolieri di altri paesi

non ricevono, le facilitazioni di ogni genere, più la notevole possibilità di realizzare enormi guadagni con la produzione per conto terzi. Anche il problema della distribuzione dei punti di vendita all'ingrosso ed al minuto così come è posto nel piano non va bene. Ci vuole una politica che intanto riconosca condizioni diverse alla distribuzione e tra queste quella di poter pagare la produzione dopo quindici giorni, cioè dopo che attraverso la vendita si sono incassati i soldi. Infatti i petrolieri vogliono pagare dopo tre mesi all'erario quanto incassano, ma i distributori a loro i soldi debbono darli subito. Inoltre bisogna favorire un processo di associazione per arrivare ad una razionalizzazione che consenta di avere un minore costo di distribuzione. Tutti problemi da considerare se si vuole avere una seria politica petrolifera.

Ma, egregi colleghi, dove è stata più carente la nostra azione in questi mesi è nell'impostare una politica petrolifera che non deleghi alle grandi compagnie il rapporto con i paesi produttori di petrolio. In questo campo abbiamo fatto ben poco. I paesi produttori di petrolio anche in recenti convegni si sono sforzati di indicare i settori di complementarietà, ma noi non siamo andati avanti nè unilateralmente nè a livello comunitario. Il veto messo dagli Stati Uniti ci paralizza e divide l'Europa. Così la manovra delle multinazionali americane per rendere competitivo il petrolio dell'Alaska e per ristabilire l'egemonia economica che era stata intaccata ai tempi della guerra del Vietnam dall'Europa e dal Giappone si sviluppa in pieno. Se gli Stati Uniti riuscissero nel loro intento di consolidare i loro rapporti con i paesi arabi in modo da svolgere un ruolo egemonico rispetto all'Europa, la subordinazione del nostro continente sarebbe segnata per un lungo periodo di tempo.

Noi abbiamo bisogno invece di rapporti bilaterali e a livello comunitario per poter ridurre il *deficit* petrolifero con l'esportazione di attrezzature e di prodotti finiti: cioè scambiare lavoro contro petrolio e non valuta pregiata di cui non disponiamo a sufficienza. Questo sarebbe anche il modo per contribuire allo sviluppo di questi paesi, al-

l'investimento di ingenti somme che vagano per l'Europa e il mondo e costituiscono una permanente minaccia per la stabilità economica e per la realizzazione di un accordo monetario internazionale.

Onorevole Sottosegretario, ad una iniziativa politica capace di raggiungere risultati per questa strada vi abbiamo sollecitati e continuiamo a sollecitarvi chiedendovi di avere il coraggio che la tutela dei nostri interessi e di quelli di una Europa che non voglia essere nè americana nè sovietica richiede.

Sulla *una tantum*, egregi colleghi, poche considerazioni. Siamo di fronte ad un prelievo eccezionale, reso meno odioso perchè sono state escluse le piccole cilindrate e ridotto l'onere per le auto di vecchia immatricolazione. A questo proposito devo dire che l'argomento della doppia macchina non regge perchè sono prevalentemente i più poveri che hanno le macchine di piccola cilindrata. E poi è il principio nel prelievo fiscale quello che deve contare. Certo si sarebbe potuta estendere, come noi abbiamo chiesto, l'esclusione anche alle « 127 » ed alle macchine di pari potenza, ma questo non è stato accolto.

Il gettito che verrà da questa imposta non è tanto; se si fossero attentamente perseguite le evasioni fiscali dei soli petrolieri, forse si sarebbe incassato di più e minori sarebbero state le conseguenze sul settore dell'auto alla quale, ripeto, non si offre una alternativa valida. La sua destinazione agli investimenti, particolarmente nel Mezzogiorno, sia per i tempi in cui si potrà disporre del denaro, sia per l'indeterminatezza delle scelte, non si è in grado di valutare quali risultati concreti potrà dare, sempre che non si perdano anche queste entrate nel *mare magnum* delle necessità di bilancio dello Stato. Sarà bene disporre le cose in modo da evitare che ciò avvenga.

Onorevole Sottosegretario, da quanto detto risulta il giudizio sostanzialmente negativo del nostro Gruppo su questo, come sugli altri provvedimenti raffazzonati, in parte anticostituzionali, sui quali è stato necessario fare un grande sforzo per apportarvi le correzioni formali necessarie e per togliere al-

meno gli aspetti più odiosi della loro impopolarità ed antieconomicità. Ma la loro impronta di fondo complessivamente recessiva è rimasta, in un momento in cui invece sarebbe stata necessaria una diversa politica creditizia e di prelievo fiscale, una politica selettiva, finalizzata a precise scelte di fondo, ispirata ad un impegno serio sulla base delle possibilità di ciascuno, sulla base di chi più ha più dia, per affrontare i problemi reali su cui deve fondarsi lo sviluppo del paese.

Pur nelle difficoltà poteva essere un momento opportuno per una scelta di politica economica che avesse consentito a tutte le forze democratiche, pur da posizioni diverse, di convergere nello sforzo comune per cominciare ad affrontare i problemi di fondo attraverso i quali passa anche il consolidamento delle istituzioni democratiche. Avere perso questa occasione ha lasciato spazio alle forze dell'eversione, quelle forze che, sfruttando la debolezza e le contraddizioni, con la violenza vorrebbero sovvertire le istituzioni. Da Brescia e da Bologna è venuto un altro monito a consolidare la nostra azione, perchè siano eliminate le forze dell'eversione e la Democrazia cristiana scelga finalmente di impegnarsi nell'azione di rinnovamento delle strutture economiche e sociali che dovrebbero fare del nostro paese un paese moderno in tutte le sue espressioni. A questo tendono le masse popolari, a questo con loro tende l'azione del nostro partito. *(Applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Balbo. Ne ha facoltà.

BALBO. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, quanto sto per dire, che a tutta prima può sembrare non collegato al provvedimento che stiamo trattando, ha invece la sua importanza per stabilire quanto pressappochismo, quanta imprevidenza ci abbiano portato oggi a prendere provvedimenti che l'opinione pubblica non comprende perchè non si rende esattamente conto delle finalità alle quali tendono.

Quanto dureranno questi provvedimenti? Sono fine a se stessi o si manterranno nel tempo, e fino a quando?

Io comprendo che occorra un certo coraggio per dire queste cose alla popolazione.

Coraggio ed onestà tanto per non doversi smentire entro termini brevi.

Da anni ci stiamo avvicinando a questa crisi che ha avuto con l'aumento imprevisto del costo del greggio l'urto per scoppiare violenta e con effetti nel tempo non facilmente calcolabili.

In questo nostro paese privo di materie prime industriali, alimentari (carne), energetiche (petrolio), si sarebbero dovuti curare maggiormente l'agricoltura (per renderla competitiva con gli altri paesi ed esportatrice di prodotti di qualità in Europa) ed il turismo, fonte di introiti consistenti.

Per l'agricoltura, ieri il senatore Bonaldi del mio Gruppo ha fatto rilevare come noi siamo l'unico paese della CEE che non abbia ancora adeguato le sue strutture alle direttive comunitarie; per migliorare il turismo poi e per richiamarlo nelle nostre zone abbiamo fatto ben poco. Leggevo giorni fa su alcuni quotidiani che i buoni benzina per i turisti esterni non si trovano e questa è pura disorganizzazione. 3.000 miliardi si stanno chiedendo al nostro popolo che saranno poi, a calcoli meglio fatti, 4.500-5.000: un bel colpo per il bilancio delle nostre famiglie già sofferente per la crisi attuale.

Il Governo per procurarseli ha seguito la via facile: aumento dell'IVA, aumento dei prodotti petroliferi, imposizione di un prelievo *una tantum* sui veicoli a motore — autoscafi e aeromobili — restrizione del credito ed altro ancora.

Cosa hanno fatto invece Inghilterra e Stati Uniti che pure versano come noi in gravi difficoltà anche se queste difficoltà sono dai loro popoli meglio sopportabili che non dal nostro per le diverse condizioni di ricchezza individuale che ci differenziano?

Stanno prendendo provvedimenti che sono tutto l'opposto di quelli che noi stiamo prendendo.

Con i provvedimenti che stanno adottando dicono ai loro popoli di lavorare di più,

di produrre di più e meglio per poter esportare di più ed a prezzi competitivi.

Questo vogliono dire i provvedimenti che Inghilterra e Stati Uniti stanno prendendo. Un discorso del genere con provvedimenti simili andava fatto anche da noi ed il popolo lo avrebbe maggiormente compreso ma ci voleva e ci vuole il coraggio per farlo ed ai nostri governanti questo coraggio manca.

In conseguenza della entrata in vigore con decorrenza 1° gennaio 1974 delle leggi sulla riforma tributaria, le imposte dirette sul reddito delle persone fisiche (redditi fondiari, di lavoro autonomo, di imprese) di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597, verranno pagate dai contribuenti dopo la dichiarazione annuale da presentarsi entro il marzo del 1975 (con esclusione soltanto delle ritenute di acconto sui redditi di lavoro autonomo).

Inoltre le imposte sul reddito delle persone giuridiche (decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 598) dovute per l'esercizio 1974 saranno pagate per la massima parte nel corso del 1975 (ad esclusione soltanto di quelle dovute dalle società — in numero limitato — che approveranno entro il 31 dicembre 1974 bilanci che si chiuderanno prima di tale termine).

Infine la ILOR (decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 599) dovuta per il 1974 sia dalle persone fisiche che dalle persone giuridiche sarà corrisposta in massima parte nel 1975 come conseguenza di tutto quanto prima esposto.

Per effetto del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 638, la ILOR nel quadriennio 1974-77 sarà incassata dall'erario il quale anticipa a decorrere dal 1974 ai comuni, province e camere di commercio annualmente un importo pari a quello introitato dai predetti enti nel 1973 per sovrimposte sul reddito dei terreni e dei fabbricati, per sovrimposte sui redditi delle industrie, commercio, arti e professioni, per imposte di famiglia eccetera (e cioè oltre il versamento da parte dello Stato agli enti locali con decorrenza 1973 e per il quinquennio 1973-77 dell'importo sostitutivo per altri

tributi come dal decreto del Presidente della Repubblica n. 638 di cui sopra).

Nel 1974 pertanto nelle entrate statali è venuto a determinarsi uno squilibrio enorme.

Infatti lo Stato non solo non percepisce quanto di sua spettanza per le imposte sulle persone fisiche, per i cespiti prima indicati, per le imposte sulle persone giuridiche e per la ILOR corrispondente (tributi che percepirà solo nel 1975) ma deve anticipare in tale anno agli enti locali (comuni, province, camere di commercio) gli importi che sono stati precedentemente indicati.

Non si riesce a comprendere come questo enorme maggior carico finanziario per lo Stato non sia stato previsto dai Ministeri competenti.

Tale divario costituisce evidentemente una parte notevole delle difficoltà finanziarie dello Stato nell'attuale periodo che dipendono evidentemente dallo sfasamento sopra indicato.

Vi è da domandarsi (essendo quasi incredibile che gli oneri derivanti al bilancio statale dallo sfasamento sopra indicato non siano stati adeguatamente previsti) se i Ministeri finanziari pensassero di fronteggiare la carenza di liquidità con i provvedimenti adottati per la sistemazione delle pendenze tributarie arretrate; se così è stato, evidentemente l'errore di prospettiva è stato enorme, sia perchè non si è tenuto adeguatamente conto della carenza quantitativa del personale degli uffici fiscali (dovuta in gran parte all'esodo nei gradi più elevati) sia perchè non si è sufficientemente considerata la complessità delle norme sul cosiddetto condono, complessità che ne ha fortemente ritardata l'applicazione.

Si è cercato, recentemente, di porre parziale rimedio allo sfasamento in oggetto con il provvedimento che ha disposto la iscrizione, in via provvisoria ed a titolo di acconto per il 1974, di una parte dei tributi dovuti dalle persone fisiche e giuridiche sulla base delle dichiarazioni presentate nel 1973.

Ma anche questo provvedimento giunge tardivamente per evitare lo squilibrio che si è verificato nelle finanze statali nel 1974.

Situazione drammatica quella che attraversiamo, e, come se non bastasse il *deficit* preoccupante della bilancia dei pagamenti, condizionata dalle importazioni di carni e dal maggior costo del greggio, si è venuto ad innestare questa situazione, che stupisce a dir poco e che aggiunge male al male.

Imprevidenza, incapacità di prevedere certe conseguenze? O non forse tutte due assieme?

Non voglio dare un giudizio in merito; lascio a voi, onorevoli colleghi, ed ai membri del Governo ogni valutazione.

Per quanto riguarda la tassa aggiuntiva sul bollo le questioni da affrontare saranno diverse.

Tra queste una prima questione riguarda proprio la natura stessa della tassa, o meglio la sua definizione. Infatti, se l'*una tantum* sulle auto viene effettivamente considerata una imposizione accessoria e perequativa, non si comprende perchè al pagamento della stessa non debbano essere tenuti coloro i quali potranno, nel futuro, fare uso dell'automobile solo in quanto hanno immatricolato la macchina dopo il 6 luglio, data del provvedimento.

Per contro, se con l'imposizione dell'*una tantum* si intende colpire una maggiore possibilità di spesa implicitamente dedotta dalla proprietà di una macchina, allora non solo è inesatto parlare di tassa, ma è discutibile il rapporto logico che si è voluto stabilire tra maggior reddito e cilindrata dell'auto.

Molto probabilmente bisogna attribuire a questa imposizione il senso di un'azione dello Stato diretta a riequilibrare il valore reale del prelievo fiscale, il cui presupposto è la circolazione delle auto. Ciò che non si comprende è l'equità di un tale provvedimento con il quale il Governo riduce per sé i danni dell'inflazione, mentre ai privati nessuno è in grado di far recuperare quanto hanno perso e perdono per l'incapacità dei governanti.

Una parte marginale del decreto-legge riguarda, poi, la riattivazione delle misure a favore dei turisti stranieri consistenti in buoni di benzina a prezzo ridotto.

A questo proposito, possiamo osservare che in occasione della sospensione facente parte dei provvedimenti conseguenti alla crisi petrolifera, i liberali manifestarono il loro convincimento che era nettamente contrario all'adozione del provvedimento sospensivo.

Anche in questo caso non ci si è resi conto, tanto si è lontani da una mentalità programmatrice, che per ottenere dei buoni risultati indiretti sul turismo occorreva presentare un quadro favorevole ai turisti ed alle loro agenzie di viaggio all'epoca del *bat-tage* pubblicitario che esse attuano in vista della stagione turistica estiva. Il provvedere oggi è un agire in ritardo e dimostrare scarsa capacità di cogliere il punto focale dei vari fenomeni.

In sostanza, per quanto riguarda le scelte di politica economica che traspaiono dai provvedimenti adottati, bisogna osservare che molte cose sono state tralasciate.

Innanzitutto non si è tenuto conto che il disincentivo ad acquistare un determinato prodotto non necessario non può funzionare se si colpiscono spese già attuate e si fanno salve le spese future. Il problema che, invece, si pone ai possessori di automobili, motociclette di cilindrata superiore ai 200 centimetri cubici e natanti colpiti dall'imposizione *una tantum* è quello di reperire la somma da versare al fisco in aggiunta a quello che sarà per loro il maggior costo di esercizio derivante dall'aumento del prezzo della benzina. Proprio allorchè si cerca di dare una soluzione a questo problema appare logica una osservazione, forse la più importante, che riguarda l'insieme dei provvedimenti fiscali adottati.

L'osservazione concerne il problema della restrizione dei consumi e quello dell'incidenza che invece i provvedimenti potrebbero avere sul risparmio.

A questo proposito è noto il fenomeno del consolidamento dei bisogni consistente nella resistenza opposta dai consumatori a mutare il quadro dei loro consumi in conseguenza della imposizione fiscale su alcuni dei beni consumati. A seguito di tale tendenza i consumatori si orientano, per sopportare il nuovo carico di imposizione, ver-

so una utilizzazione del risparmio accantonato ed in casi estremi possono anche determinarsi alla distruzione di risparmio futuro indebitandosi.

Se si ha riguardo alla incidenza globale dei provvedimenti, ci si rende conto facilmente della pressione che si determinerà a carico dei bilanci di una famiglia media a causa dei provvedimenti fiscali e parafiscali adottati.

È stato calcolato che per il solo aumento dell'IVA sulla carne bovina la scala mobile dei salari scatterà di 4 o 5 punti; ci si può da ciò rendere conto di come pesantemente uno solo degli aumenti nell'imposizione possa influire sull'inflazione in atto. A seguito di ciò il bilancio dei cittadini sarà modificato sia dall'aumento dei prezzi che dalla imposizione.

Ad esempio, sulle auto di uso più comune, quali le FIAT 126, 127 e 128, l'aumento di spesa mensile, ottenuto ipotizzando un consumo medio proporzionale ad una percorrenza giornaliera di 50 chilometri, e dividendo per dodici mesi l'importo dell'*una tantum*, è rispettivamente 4.700, 7.250 e 8.750.

Il giudizio, poi, è maggiormente negativo se si considera che i provvedimenti adottati rischiano di essere insufficienti a determinare i necessari risultati così che occorrerà rinnovarli tutti od in parte a breve termine.

Tale pericolo, se si tien conto dell'incapacità sin qui dimostrata dai governi di centro-sinistra, è sufficientemente fondato.

Per tutti i motivi che risultano dalle osservazioni sin qui svolte, il nostro giudizio, sia sul pacchetto dei provvedimenti fiscali e parafiscali, sia in particolare su questo decreto-legge, non può che essere negativo.

Oltre a ciò ed a proposito dell'abitudine dell'Esecutivo di ricorrere ingiustificatamente ed irrazionalmente a strumenti che, come i decreti-legge, dovrebbero essere usati con accortezza e parsimonia, occorre rilevare che quelli in discussione sono veramente tanti, soprattutto se si tiene presente il breve lasso di tempo in cui essi sono stati emanati.

Al riguardo un discorso a parte riteniamo debba essere fatto per quanto concerne il decreto-legge n. 229 del 19 giugno 1974.

Tale decreto, come risulta dall'art. 4, è diretto a sostituire le disposizioni del decreto-legge 20 aprile 1974, n. 106. Come si ricava dalla relazione che accompagna il disegno di legge Camera n. 3046 presentato in Parlamento per la conversione del decreto-legge n. 229, il decreto di aprile era, a sua volta, diretto, in sostanza, a prolungare nel tempo gli effetti ottenuti con un precedente decreto, quello del febbraio 1974 (decreto-legge 20 febbraio 1974, n. 14).

Come si vede, vi sono seri motivi per rilevare da un lato la incostituzionalità dell'articolo 4 del decreto-legge n. 229 e dall'altro la scorrettezza del sistema della « proroga sostanziale » dei decreti non convertiti. Infatti, una corretta interpretazione dell'articolo 77 della Costituzione comporta l'inammissibilità di una prassi che fa di un provvedimento con carattere di eccezionalità ed urgenza a scadenza rigidamente predeterminata una sorta di legge senza limiti temporali (basterebbe ripetere l'operazione più volte) o sulla quale il Parlamento non ha avuto modo di esprimere il suo giudizio.

Vi è chiaramente un netto contrasto tra la necessità e l'urgenza da un lato e la possibilità, dall'altro, di discutere dopo ben 150 giorni la sostanza di un decreto. Per altro verso, se si trattasse di un sostanziale assorbimento delle norme contenute nel primo decreto in quelle contenute nel terzo decreto, non si dovrebbe considerare separatamente i vari aumenti, come invece si fa nel decreto-legge n. 251. Infatti, ogni aumento ha avuto una diversa decorrenza e quindi i due provvedimenti fiscali non dovrebbero essere confusi.

Il Governo successivamente, e cioè il 9 luglio 1974, ha presentato il disegno di legge Camera n. 3091 nell'intento di superare le difficoltà di carattere formale e sostanziale rappresentate dalle riserve sulla costituzionalità del precedente disegno di legge di conversione (Camera n. 3046) a cui si è fatto riferimento.

Tale disegno di legge da ultimo presentato intende sottoporre all'approvazione del Parlamento una disciplina dei rapporti sorti sulla base dei tre decreti-legge che hanno

elevato il prezzo della benzina da 200 a 260 lire fissando un maggiore onere fiscale di lire 2.528. Il secondo e il terzo di essi rappresentano nei confronti del primo un sostanziale regolamento dei rapporti sorti sulla base del decreto-legge n. 14 del 20 febbraio 1974.

In merito a tutto questo groviglio di procedure non certo ortodosse si può osservare, innanzitutto, che la facoltà di regolare i rapporti istituitisi in base ad un precedente decreto-legge non convertito spetta al Parlamento mentre in questo caso l'organo legislativo non ha avuto mai possibilità di pronunciarsi nè in senso favorevole nè in senso contrario. Conseguentemente il Governo allorchè ha disciplinato con decreto-legge in merito ai rapporti sorti sotto l'egida del decreto precedente si è in pratica sostituito al Parlamento esercitando una facoltà che esso non può esercitare nè in via diretta nè in via indiretta.

In questa irregolarità formale il Governo è incorso per ben due volte, anche in forme diverse. Una chiara conferma che a livello governativo si è coscienti della scarsa o inesistente ortodossia di questa prassi è la presentazione del disegno di legge Camera numero 3091 con il quale, appunto, si tenta di porre rimedio ad una situazione davvero paradossale.

Sul piano pratico non si è tenuto conto che ai cittadini si è fatto carico di una maggiore imposta per determinati periodi di tempo con provvedimenti la cui invalidità il Parlamento, se ne avesse avuto modo, avrebbe dovuto rilevare con decorrenza retroattiva sin dalla data di presentazione del decreto-legge da parte del Governo.

È evidente che tale linea di condotta governativa non può essere da noi riconosciuta legittima e che pertanto anche il disegno di legge Camera n. 3091, come il decreto n. 251, non potrà avere la nostra approvazione. (*Applausi dal centro-destra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

PRESIDENTE. Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Nuovi organici dei sottufficiali in servizio permanente dell'esercito » (1772);

Deputato DURAND DE LA PENNE. — « Istituzione del grado di capitano di corvetta nel Corpo equipaggi militari marittimi » (1773).

Annunzio di presentazione di disegno di legge da parte di Commissione speciale e di deferimento a Commissioni permanenti riunite in sede referente

PRESIDENTE. A seguito di un dibattito svoltosi in seno alla Commissione speciale per i problemi ecologici nella seduta del 7 agosto 1974, è stato presentato, da parte di oltre due terzi dei componenti l'anzidetta Commissione — ai sensi e per gli effetti dell'articolo 80 del Regolamento — il seguente disegno di legge:

DALVIT, DEL PACE, ZANON, ROSSI DORIA, TREU, VERONESI, ARGIROFFI, BARBERA, BONALDI, CAVALLI, CHINELLO, COLLESELLI, CROLLANZA, GENOVESE, MANENTE COMUNALE, MARIANI, MARTINAZZOLI, MERZARIO, MINNOCCI, NOÈ, PECORARO, ROSSI Raffaele, SAMONA, SANTI e TANGA. — « Norme per la salvaguardia delle zone umide » (1771).

Detto disegno di legge è stato deferito in sede referente alle Commissioni permanenti riunite 8ª (Lavori pubblici, comunicazioni) e 9ª (Agricoltura), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

Poichè la Commissione speciale per i problemi ecologici non ha il potere — riservato alle Commissioni permanenti — di riferire sul disegno di legge, l'Assemblea sarà chiamata a decidere circa l'adozione delle speciali procedure previste dall'articolo 80 del Regolamento, ove ne facciano richiesta le Commissioni permanenti riunite 8ª e 9ª.

Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede referente

PRESIDENTE. I seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede referente:

alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. — **PETRELLA** ed altri. — « Modifiche agli articoli 48, 56, 58 e 122 della Costituzione » (1737);

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia):

PETRELLA ed altri. — « Attribuzione della maggiore età ai cittadini che hanno compiuto il diciottesimo anno e modificazione di altre norme sulla capacità di agire; revisione delle leggi elettorali con l'attribuzione del diritto di elettorato al compimento del diciottesimo anno » (1738), previo parere della 1ª Commissione.

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

POERIO, *Segretario*:

NENCIONI, MARIANI, BACCHI, TEDESCHI Mario, **PAZIENZA.** — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere il suo parere sull'illegittimo sequestro preventivo di tutti gli esemplari di un manifesto polemico di natura politica fatto stampare dal MSI-Destra nazionale, sequestro disposto dalla Procura della Repubblica di Frosinone presso una tipografia locale e presso le sedi del partito in tutto il territorio nazionale.

Si fa presente che quanto avvenuto è in palese violazione dell'articolo 1 del regio de-

creto-legge 31 maggio 1946, n. 561, che lo vieta esplicitamente, consentendolo soltanto a seguito di sentenza passata in giudicato, e non versandosi in nessuna delle previsioni di cui all'articolo 2 dello stesso decreto, che si riferisce a stampati osceni o che offendano la pubblica decenza, essendo state abrogate dalla stessa legge le norme relative contenute negli articoli 112 e 114 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza.

(3 - 1287)

BACICCHI, COLAJANNI, VALORI, PECHIOLO, LI VIGNI, BOLLINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro delle partecipazioni statali.* — Avuta notizia che la Presidenza del Consiglio dei ministri intende far acquistare dall'Ente autonomo di gestione per le aziende minerarie (EGAM) l'azienda editoriale « La Gazzetta del Popolo » di Torino;

rilevato che le perdite di bilancio denunciate dalla precedente proprietà della predetta società editrice, notoriamente legata al partito di maggioranza relativa, ammontavano ad oltre 2 miliardi e 300 milioni di lire;

appreso da un'intervista rilasciata alla stampa che l'attuale possessore del 95 per cento delle azioni della medesima società dichiara perdite di bilancio della stessa per 3 miliardi e 900 milioni di lire, pari a 11 milioni al giorno;

tenuto conto dei compiti che istituzionalmente dovrebbero essere assolti dall'Ente autonomo di gestione delle aziende minerarie e, inoltre, della situazione finanziaria dello stesso quale risulta dalle dichiarazioni rese dal suo presidente nella seduta della 5ª Commissione permanente del Senato di mercoledì 13 febbraio 1974, riassumibili nel fatto che le esposizioni a breve termine sono salite, in limitato volgere di tempo, da 100 a 197 miliardi di lire per l'acquisizione di nuove aziende e per persistenti gestioni passive, che a tali esposizioni vanno aggiunte quelle a lungo termine ammontanti a 157 miliardi e portanti il totale a ben 354 miliardi, che la quota del fondo di dotazione 1972-1978, di 330 miliardi complessivi, prevista per il 1974 in 48 miliardi, è stata ridotta a 30 mi-

liardi con legge di approvazione del bilancio e che il programma dell'EGAM per i settori minerario, metallurgico e meccanotessile risulta perciò notevolmente condizionato, gli interroganti chiedono di conoscere:

1) se non ritengano di dare assicurazione che non può essere compito dell'EGAM intervenire nella situazione creatasi alla « Gazzetta del Popolo » e che in ogni caso non compete alle Partecipazioni statali intervenire a sanatoria, diretta o indiretta, delle passività di imprese editoriali legate al partito di maggioranza relativa o di qualsivoglia altro partito o corrente di esso;

2) se, più in generale, non ritengano di dare disposizioni perchè le Partecipazioni statali siano ricondotte ai loro fini istituzionali, che sono del tutto estranei alla gestione di organi di stampa;

3) se, in relazione alla giusta esigenza di assicurare la sopravvivenza del quotidiano torinese, altri non debbano essere gli interventi dello Stato, correlati alla difficile situazione in cui versano i quotidiani nel nostro Paese ed eventualmente limitati, in determinati casi e per quanto riguarda le Partecipazioni statali, alla sola gestione di tipografie aventi una funzione pubblica e tale da facilitare la gestione dei giornali da parte del corpo redazionale.

(3 - 1288)

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

PINNA. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere:

1) quale fondamento abbia la notizia, riportata su l'« Unione sarda » del 9 agosto 1974, secondo cui l'autorità militare avrebbe in animo di sopprimere il Distretto militare di Oristano;

2) quale correlazione vi sia sul piano politico ed amministrativo tra la presunta soppressione del Distretto e la recente istituzione della quarta provincia sarda, con capoluogo in Oristano;

3) quali motivi possano aver suggerito all'autorità militare una decisione di tal ge-

nera, atteso che al cennato Distretto confluiscono 145 comuni che da circa 60 anni sono sotto la giurisdizione dell'organo militare;

4) se non ritenga utile ed opportuno sospendere l'eventuale decisione, anche in relazione al fatto che il territorio distrettuale coincide, in larga misura, con quello provinciale;

5) se, infine, non ritenga opportuno, proprio in considerazione delle grandi distanze tra i comuni ed il capoluogo provinciale, mantenere il Distretto, salvo considerazioni di carattere operativo o di mobilitazione.

(4 - 3542)

PINNA. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere:

1) se sia a conoscenza delle gravi condizioni nelle quali si trova la popolazione di Maracalagonis, in provincia di Cagliari, a causa del canale di sgrondo posto al centro dell'abitato, nel quale confluiscono le acque luride e, lungo le gore stagnanti, trovano abitacolo e condizioni ideali per il loro sviluppo ogni tipo d'insetti;

2) se gli risulti, altresì, che dall'inizio dell'anno si sono verificati 48 casi di epatite virale e, ove non vi sia un intervento deciso per la copertura del canale e per adeguare le altre opere igieniche fondamentali, si presume che la malattia possa ulteriormente propagarsi;

3) se non ritenga urgente, utile ed opportuno intervenire, anche in considerazione del fatto che l'interrogante aveva già prospettato al Ministero la possibilità potenziale dello sviluppo dell'epatite virale, proprio per il comune di Maracalagonis, fin dal 1973, ma, anche in quella circostanza, la risposta alla cennata interrogazione apparve estremamente burocratica, dal momento che si affermava « che la situazione sanitaria era sotto il permanente controllo delle autorità sanitarie »;

4) se non ravvisi, nel fatto segnalato, una ulteriore condizione di aggravamento delle condizioni igienico-sanitarie della popolazione del Campidano di Cagliari, tale comunque da comportare uno specifico intervento da parte del Ministero che, d'intesa con la Regione ed i Comuni interessati, dovrebbe predisporre tutte le misure atte a salva-

guardare la salute dei cittadini, con particolare riguardo per l'infanzia.

(4 - 3543)

RICCI. — *Al Ministro della difesa.* — In sede di applicazione del decreto del Presidente della Repubblica n. 1079 del 28 dicembre 1970, la Commissione di avanzamento ha escluso dalla qualifica di « aiutante », dichiarandoli « idonei », ma non « prescelti », molti marescialli maggiori transitati dal ruolo speciale mansioni d'ufficio nella posizione di trattenuti o richiamati nella riserva.

Tale criterio contrasta con la norma contenuta nel terz'ultimo comma dell'articolo 23 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 1079, secondo la quale la qualifica di « aiutante » può essere conferita anche ai marescialli maggiori cessati dal RSMU ed in servizio senza soluzione di continuità quali richiamati per speciali esigenze.

Tanto premesso, si chiede di conoscere quali provvedimenti il Ministero intenda adottare per il riconoscimento dei diritti economici e morali negati ai marescialli maggiori cessati dal RSMU.

(4 - 3544)

SPECCHIO, CALIA. — *Al Ministro dell'interno.* — Premesso che il suo Ministero, con circolare n. 800/9801 - A 37 del 25 maggio 1974, ha reso noto che lo Stato maggiore (V Reparto - Ufficio storico), con dispaccio n. 1878/064 del 29 marzo 1974, ha comunicato che il personale del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza, in servizio in Sicilia ed isole adiacenti dal 31 luglio al 18 agosto 1943 ed in Sardegna dal 3 luglio all'8 settembre 1943, debba essere considerato partecipante alle operazioni di guerra e, quindi, avente titolo all'attribuzione dei benefici previsti dall'articolo 1 del decreto legislativo 4 marzo 1948, n. 137, e dalle leggi 24 aprile 1970, n. 336, e 9 ottobre 1971, numero 824;

considerato che anche in Campania, Puglia, Calabria ed in altre regioni, dal luglio al settembre 1943, il personale del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza fu impe-

gnato in zone in cui furono effettuate incursioni aeree e navali nemiche ed ebbero luogo operazioni di guerra,

si chiede se il Ministro non intende riparare alla grave ed ingiusta esclusione dai benefici delle leggi sopra indicate degli appartenenti al Corpo delle guardie di pubblica sicurezza che operarono in altre regioni del Paese.

(4 - 3545)

PINNA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere:

1) se non ritenga urgente, utile ed opportuno, ai fini della tutela del consumatore, esercitare gli opportuni controlli sul numero di ottani o sulla densità della benzina messa in distribuzione, atteso che numerosi cittadini si lamentano di aver riscontrato, tra le diverse marche di benzina, una minore potenza;

2) se non ritenga, altresì, tale fatto una detrazione « indiretta » di ulteriori aliquote del salario e degli stipendi;

3) quali misure intenda assumere per evitare l'inconveniente lamentato.

(4 - 3546)

PINNA. — *Ai Ministri dell'interno e dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere:

1) se siano a conoscenza della vastità degli incendi che si vanno sviluppando in Sardegna — e, segnatamente, nella media Valle del Tirso — la cui ampiezza ha coinvolto il territorio di ben 11 comuni;

2) se, in dipendenza delle molteplici segnalazioni dell'interrogante, non ritengano urgente un intervento da parte dei rispettivi Ministri, d'intesa con la Regione sarda, per studiare le misure idonee ad evitare lo scempio che si va compiendo contro il patrimonio boschivo della Sardegna.

(4 - 3547)

Ordine del giorno

per le sedute di domenica 11 agosto 1974

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi domani, domenica 11 agosto, in

due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, concernente modificazioni al regime fiscale di taluni prodotti petroliferi e imposizione di un prelievo tributario *una tantum* sui veicoli a motore, autoscafi e aeromobili (1764) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*).

2. Disciplina dei rapporti sorti sulla base dei decreti-legge 20 febbraio 1974, n. 14, 20 aprile 1974, n. 103 e 19 giugno 1974,

n. 229 (1765) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*).

II. Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 260, concernente norme per la migliore realizzazione della perequazione tributaria e della repressione dell'evasione fiscale nonché per il potenziamento dei servizi dell'Amministrazione finanziaria (1769) (*Relazione orale*).

La seduta è tolta (ore 20,40).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari