SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

43ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 25 NOVEMBRE 1976

Presidenza del vice presidente CARRARO,
indi del vice presidente ROMAGNOLI CARETTONI Tullia

INDICE

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazione sulla gestione finanziaria di enti . . . . . *Pag.* 1684

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione . . . 1683, 1712

Approvazione della richiesta di urgenza ai sensi dell'articolo 81 del Regolamento per i disegni di legge nn. 278, 295 e 298 . . . 1685

Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 319:

PRESIDENTE 1685
CIPELLINI (*PSI*) 1685

Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante 1684

Deferimento a Commissione permanente in sede redigente di disegno di legge già deferito alla stessa Commissione in sede referente 1684

Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente 1712

Presentazione 1698

Trasmissione dalla Camera dei deputati . 1712

Discussione e approvazione:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 ottobre 1976, n. 691, recante modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e del gas metano per autotrazione » **(318)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*):

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1709
BEVILACQUA (*DC*), *relatore* 1686, 1704
GATTI (*MSI-DN*) 1689
LUZZATO CARPI (*PSI*) 1687
MARANGONI (*PCI*) 1692
MARCHETTI (*DC*) 1699, 1706, 1709
* PANDOLFI, *ministro delle finanze* 1704
VENANZETTI (*Misto*) 1695, 1708

MOZIONI E INTERROGAZIONI

Annunzio 1713, 1714

Per la risposta scritta ad interrogazione e per lo svolgimento di interrogazione:

PRESIDENTE 1711
ANDERLINI (*Sin. Ind.*) 1710
* PANDOLFI, *ministro delle finanze* 1711

ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MARTEDI' 30 NOVEMBRE 1976 . . 1718

N. B. — *L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore.*

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200) — 4

Presidenza del vice presidente CARRARO

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 16*).

Si dia lettura del processo verbale.

V I G N O L O , *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.*

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

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Sono stati presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa dei senatori:

FABBRI Fabio, DI NICOLA, MARAVALLE, FINESSI, SCAMARCIO, DALLE MURA e LEPRE. — « Norme per la trasformazione della mezzadria, colonìa parziaria e dei contratti atipici di concessione di fondi rustici in contratti di affitto » (338);

CIPELLINI, FABBRI Fabio, FINESSI, FERRALASCO, SIGNORI, AJELLO, COLOMBO, FOSSA, SCAMARCIO, SEGRETO, DI NICOLA, MARAVALLE, DALLE MURA, LEPRE e CATELLANI. — « Norme per la ristrutturazione dell'AIMA (Azienda di Stato per gli interventi nel mercato agricolo) e la costituzione di un ente per le pubbliche gestioni in agricoltura (ENPGA) » (339);

CODAZZI Alessandra, PACINI, BOMBARDIERI, GRAZIOLI, ROMEI, LONGO, SANTI, FOSCHI e CENGARLE. — « Parità tra lavoratori e lavoratrici in materia di collocamento a riposo » (340);

CODAZZI Alessandra, BOMBARDIERI, PACINI, ROMEI, GRAZIOLI, LONGO, FOSCHI, SANTI e CENGARLE. — « Pensione unica e ricongiunzione di periodi assicurativi » (341);

CODAZZI Alessandra, PACINI, BOMBARDIERI, ROMEI, GRAZIOLI, LONGO, SANTI, FOSCHI e CENGARLE. — « Modifiche alla legge 30 dicembre 1971, n. 1204, concernente la tutela giuridica ed economica delle lavoratrici madri » (342);

CODAZZI Alessandra, PACINI, BOMBARDIERI, ROMEI, SANTI, GRAZIOLI, FOSCHI, LONGO e CENGARLE. — « Limite di età per i concorsi e le selezioni di enti pubblici anche economici » (343);

CODAZZI Alessandra, PACINI, BOMBARDIERI, ROMEI, GRAZIOLI, SANTI, LONGO, FOSCHI e CENGARLE. — « Parità in materia di pensione e di reversibilità » (344);

MARTINAZZOLI, DE CAROLIS e ROSI. — « Interpretezione autentica dell'articolo 409, n. 2, del codice di procedura civile, modificato con la legge 11 agosto 1973, n. 533, in materia di controversie di lavoro » (345);

SIGNORELLO, PECORARO, SANTI, SARTI e ORLANDO. — « Norme relative al collocamento in aspettativa dei dipendenti dello Stato il cui coniuge — anche esso dipendente dello Stato — sia chiamato a prestare servizio all'estero » (346).

Sono stati inoltre presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro del tesoro:

« Variazioni al bilancio dello Stato ed a quelli di amministrazioni autonome per l'anno finanziario 1976 » (336);

dal Ministro degli affari esteri:

« Ratifica ed esecuzione del Protocollo recante modifiche alla Convenzione, firmata a Parigi il 22 novembre 1928, concernente le esposizioni internazionali, concluso a Parigi il 30 novembre 1972 » (337).

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede deliberante

P R E S I D E N T E . Il seguente disegno di legge è stato deferito in sede deliberante:

alla 3ª Commissione permanente (Affari esteri):

« Modifiche alla legge 11 aprile 1955, n. 288, sull'autorizzazione al Ministero degli affari esteri a concedere borse di studio » (302), previo parere della 7ª Commissione.

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

P R E S I D E N T E . 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):

LAPENTA. — « Estensione della facoltà di riscatto prevista dall'articolo 13 del testo unico delle norme sul trattamento di quiescienza dei dipendenti civili dello Stato, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092, al personale inquadrato nei ruoli delle carriere direttive ai sensi dell'articolo 147 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, e delle disposizioni contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1972, n. 319 » (271);

alla 5ª Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali):

PALA ed altri. — « Modificazione dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, in materia di prelevamenti dal fondo di riserva per spese impreviste » (298), previ pareri della 1ª e della 6ª Commissione;

alla 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

BARTOLOMEI ed altri. — « Adeguamento del contributo annuo disposto con legge 16 gennaio 1967, n. 2, a favore dell'Istituto Luigi Sturzo » (295), previo parere della 5ª Commissione;

alla 9ª Commissione permanente (Agricoltura):

« Norme integrative sull'esercizio del diritto di prelazione di cui all'articolo 7 della legge 14 agosto 1971, n. 817, sulla proprietà diretto coltivatrice » (296), previ pareri della 1ª e della 2ª Commissione;

« Delega al Governo ad emanare le norme per adeguare la legislazione nazionale alle disposizioni dei regolamenti delle Comunità europee in materia di organizzazione comune del mercato vitivinicolo » (306), previ pareri della 1ª e della 2ª Commissione e della Giunta per gli affari delle Comunità europee.

Annunzio di deferimento a Commissione permanente in sede redigente di disegno di legge già deferito alla stessa Commissione in sede referente

P R E S I D E N T E . Il disegno di legge: CIPELLINI ed altri. — « Istituzione dell'Albo dei consulenti tecnici in materia di opere d'arte » (120), già assegnato alla 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport) in sede referente, è stato deferito alla Commissione stessa in sede redigente.

Annunzio di relazione della Corte dei conti sulla gestione finanziaria di enti

P R E S I D E N T E . Il presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la relazione concernente la gestione finanziaria del Provveditorato al porto di Venezia, del Consorzio autonomo del porto di Genova, dell'Ente autonomo del

porto di Napoli, dell'Ente autonomo del porto di Palermo, del Consorzio autonomo del porto di Civitavecchia, dell'Ente autonomo del porto di Savona e dell'ente autonomo del porto di Trieste, nonchè la nota introduttiva per gli esercizi dal 1967 al 1972 (*Doc.* XV, n. 14).

Tale documento sarà inviato alla Commissione competente.

Approvazione delle richieste di dichiarazione d'urgenza ai sensi dell'articolo 81, primo e secondo comma, del Regolamento, per i disegni di legge nn. 278, 295 e 298

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca: « Deliberazioni su richieste di dichiarazione d'urgenza ai sensi dell'articolo 81, primo e secondo comma, del Regolamento ».

Ricordo ai colleghi che sulle richieste di dichiarazione d'urgenza previste dall'articolo 81 del Regolamento l'Assemblea delibera, senza discussione, per alzata di mano; sono ammesse soltanto le dichiarazioni di voto.

Il primo disegno di legge è il seguente: « Interpretazione autentica del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 254, convertito, con modificazioni, nella legge 17 agosto 1974, n. 383, recante alcune maggiorazioni di aliquote in materia di imposizione indiretta sui prodotti di profumeria » (278), d'iniziativa del senatore Della Porta e di altri senatori.

Poichè nessuno domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti la richiesta di dichiarazione d'urgenza per il predetto disegno di legge. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

Segue il disegno di legge: « Adeguamento del contributo annuo disposto con legge 16 gennaio 1967, n. 2, a favore dell'Istituto Luigi Sturzo » (295), d'iniziativa del senatore Bartolomei e di altri senatori.

Poichè nessuno domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti la richiesta di dichiarazione d'urgenza per il predetto disegno di legge. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

Segue il disegno di legge: « Modificazione dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, in materia di prelevamenti dal fondo di riserva per spese impreviste » (298), d'iniziativa del senatore Pala e di altri senatori.

Poichè nessuno domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti la richiesta di dichiarazione d'urgenza per il predetto disegno di legge. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 319

C I P E L L I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C I P E L L I N I . A nome della 6ª Commissione, chiedo, a norma dell'articolo 77, secondo comma, del Regolamento, l'autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 ottobre 1976, n. 694, recante elevazione della misura della ritenuta a titolo d'imposta sugli utili distribuiti dalle società » (319), già approvato dalla Camera dei deputati.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, la richiesta del senatore Cipellini si intende accolta.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 ottobre 1976, n. 691, recante modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e del gas metano per autotrazione » (318) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 ottobre 1976, n. 691, re-

cante modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e del gas metano per autotrazione », già approvato dalla Camera dei deputati, per il quale è stata autorizzata la relazione orale.

Pertanto ha facoltà di parlare il relatore.

B E V I L A C Q U A , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, questo provvedimento giunge al nostro esame quando è già entrato nella coscienza di tutti. Non per questo però non deve essere ritenuto meritevole di un approfondito esame, così come è avvenuto nell'altro ramo del Parlamento, e non meno impegnata ha trovato la 6ª Commissione, che mi onoro di rappresentare, per un altrettanto approfondito, diligente e puntuale esame.

Il provvedimento adottato con il decreto-legge 8 ottobre 1976 si inquadra nella manovra fiscale complessiva tendente a realizzare maggiori introiti per l'erario e, nello stesso tempo, persegue finalità di contenimento dei consumi dei carburanti per alleggerire il pesante *deficit* valutario del settore petrolifero.

Tale obiettivo si è inteso raggiungere con l'inasprimento dell'imposta di fabbricazione sulla benzina e su altri carburanti (gas di petrolio liquefatti e metano per autotrazione); il maggiore gettito che si prevede è di circa 1.000 miliardi annui, calcolando una riduzione dei consumi pari al 5,6 per cento.

Per venire incontro alle esigenze dei contribuenti percettori di redditi più modesti, l'altro ramo del Parlamento, con la modificazione arrecata, ha introdotto un alleggerimento di questa imposizione fiscale con la concessione di una detrazione di lire 24.000 annue per l'imposta sui redditi; detta detrazione è stata prevista fino a tutto dicembre 1977 per i titolari di reddito di lavoro dipendente o di lavoro autonomo non superiore ai 6 milioni annui. A questa soluzione si è pervenuti dopo che si è constatato che non era facilmente realizzabile l'istituzione del doppio mercato della benzina tanto discusso, date anche le notevoli difficoltà organizzative che esso comporta. Il provvedimento interviene anche nei settori collaterali, avendo tra l'altro la finalità di scoraggiare le frodi fiscali; in particolare viene attuata una manovra fiscale nel settore del gasolio, consistente appunto nella riduzione dell'imposta di fabbricazione sul gasolio per autotrazione e nel contemporaneo lieve aumento dell'imposta per il gasolio per il riscaldamento: ciò al fine di ridurre la differenza tra le due tassazioni ad un livello che possa disincentivare le frodi di questo settore che consistono nel dirottamento del gasolio agevolato per il riscaldamento verso l'uso più tassato dell'autotrazione.

La riduzione dell'imposta di fabbricazione sul gasolio per autotrazione, che ha fatto diminuire il prezzo di vendita di questo prodotto di 28 lire il litro, ha comportato indubbi vantaggi nel settore dei trasporti privati e pubblici; altro effetto positivo di questa manovra è che, con l'eliminazione delle frodi in questo settore, sarà possibile realizzare un recupero di personale della guardia di finanza, il cui intervento è particolarmente necessario in altri settori dove potranno essere intensificati i controlli. In questa prospettiva si collocano le disposizioni contenute negli articoli 6 e 7 del decreto-legge, che si prefiggono di impedire l'impiego di prodotti sostitutivi della benzina, come il benzolo, il toluolo, lo xilolo e altri idrocarburi, sia da soli che in miscela con la benzina.

È evidente che l'aumento del prezzo della benzina a lire 500 al litro stimolerà le frodi nel settore dei carburanti ed era quindi necessario porre in essere gli strumenti normativi per pervenire a reprimere dette frodi.

Altro problema, collegato da un lato alla riduzione del prezzo del gasolio per autotrazione e dall'altro ad un'esigenza di perequazione fiscale, è quello delle autovetture *diesel*, i cui possessori sono attualmente in una evidente posizione di vantaggio, se non di privilegio, rispetto ai possessori di autovetture funzionanti a benzina, data anche la notevole differenza di prezzo esistente tra i due carburanti. Il problema è stato affrontato con il provvedimento in esame, che ha istituito per le predette autovetture una soprattassa annua nella misura di 12.000 lire per ogni cavallo fiscale di potenza del motore, con un minimo di lire 200.000. Nello stesso tempo, è stata ritoccata la disciplina della

tassa di circolazione in modo da aumentare la misura della tassa per le autovetture più potenti e da ridurla per quelle di potenze fino a 18 cavalli. Il ritocco della tassa di circolazione ha suggerito l'opportunità, nell'altro ramo del Parlamento, di inserire altre disposizioni (l'articolo 9-*bis* e l'articolo 9-*ter*), per apportare una revisione ai criteri di determinazione, ai fini fiscali, della portata degli autoveicoli e loro rimorchi e della potenza dei motori in modo da allinearli alle norme di circolazione esistenti in campo internazionale e in particolare in quello comunitario, nonchè per assicurare una maggiore competitività all'industria automobilistica nazionale.

Sono emerse poi, nel corso della nostra discussione, alcune considerazioni di particolare importanza che si riferiscono specificamente a due questioni. La prima è l'enorme differenza del consumo del metano rispetto a quello della benzina; addirittura si suppone l'1,2 per cento del consumo totale. È per questo motivo che è stato richiesto dalla Commissione un particolare intervento per l'incentivazione del settore del metano, cioè a dire di una più importante catena di distribuzione soprattutto nelle zone a questo interessate. L'altra questione concerne le gravi difficoltà di rifornimento. Quindi la Commissione si permette di rivolgere al Governo la raccomandazione di studiare la possibilità di una più larga diffusione dello stesso carburante.

Un'altra considerazione emersa con altrettanta diligenza è quella relativa all'abbattimento fiscale; là dove si considerino altre categorie di persone non meno impegnate, non meno sacrificate (basti pensare alle popolazioni delle zone di montagna e al settore scolastico) si vede che grossa importanza ha questo provvedimento in ordine agli aggravi notevoli che reca alle famiglie.

Queste sono raccomandazioni che noi della Commissione ci permettiamo di fare al Governo con la speranza e l'augurio veramente che si possa considerare anche questa parte delle nostre cittadinanze che pure soffrono per il medesimo problema.

Onorevole Presidente, onorevole Ministro, dicevo prima che, certo, questo provvedimento giunge al nostro esame già maturo e direi quasi accettato, non fosse altro perchè esso ha trovato la giusta comprensione delle nostre popolazioni. Ed è per questo che anche la nostra Commissione, pur nella sofferenza di averlo dovuto un po' affrettatamente osservare perchè trasmessoci — mi permetta, onorevole Presidente — con notevole ritardo, mi ha autorizzato ad esprimere parere favorevole alla sua approvazione.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare il senatore Luzzato Carpi. Ne ha facoltà.

L U Z Z A T O C A R P I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il decreto-legge dell'8 ottobre 1976 numero 691, recante modifiche al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e del gas metano per autotrazione, sebbene migliorato dalla Camera non ha eliminato le perplessità del Gruppo socialista. Il decreto-legge è particolarmente iniquo perchè colpisce mediante l'imposizione fiscale indiretta i contribuenti più deboli.

L'aggravio del prezzo della benzina, che ha raggiunto ormai livelli insopportabili, non fa, a mio giudizio, che incentivarne il contrabbando da un lato e dall'altro rendere particolarmente oneroso l'uso dell'automezzo privato per coloro che lo adoperano esclusivamente per lavoro, in particolare per i pendolari che non hanno possibilità alcuna di usufruire di mezzi di trasporto pubblici poichè insufficienti o inadeguati. Ci rendiamo conto che il problema energetico va affrontato ad evitare che il continuo aumento delle materie prime, in particolare del greggio, costringa il nostro paese fortemente industrializzato a ridurre non solo l'attività produttiva divenendo essa meno competitiva, ma anche il livello occupazionale già duramente colpito in questi ultimi mesi; però la strada imboccata dal Governo con questo decreto-legge è per il Gruppo socialista nettamente sbagliata e controproducente.

Il regime fiscale dei prodotti petroliferi con imposizioni contributive agevolate offre

larghe possibilità ad operatori poco scrupolosi per evasioni di rilevante entità.

Occorre a mio giudizio rivedere tutta la legislazione fiscale petrolifera per stroncare un contrabbando che ha assunto proporzioni inimmaginabili.

Un passo avanti nella giusta direzione è stato realizzato con il provvedimento che riduce l'imposta di fabbricazione per il gasolio destinato all'autotrazione avvicinandola a quella del gasolio per uso domestico. Il contrabbando è stato praticamente stroncato. È questa la via giusta da percorrere con determinazione, eliminando per quanto possibile il grande divario di imposta che ancora oggi sussiste tra i prodotti petroliferi.

Desta invece preoccupazione l'aumentata possibilità, e l'alta imposizione fiscale ne è un grosso incentivo, di evasione fiscale per l'imposta di fabbricazione sulla benzina, che a quanto risulterebbe avrebbe già assunto proporzioni allarmanti per la possibilità di miscelare con essa prodotti aromatici di assai difficile individuazione che non hanno alcuna imposizione fiscale.

Occorre, a mio giudizio, correre ai ripari applicando anche per essi un'imposta di fabbricazione adeguata che agisca da deterrente. Trattandosi di prodotti assai tossici e quindi di limitato impiego, che andrebbe regolamentato soprattutto dal punto di vista igienico e sanitario, l'imposizione fiscale non dovrebbe incidere sul costo dei prodotti finiti da essi derivanti.

Mi rendo conto che il problema di reprimere queste frodi è complicato dal numero veramente eccessivo, da rivedere a mio giudizio, di varchi doganali interni e di magazzini fiduciari che hanno ottenuto la licenza di immagazzinare prodotti che devono ancora assolvere l'imposta. Per stroncare però in modo definitivo l'evasione nel campo petrolifero, che ha raggiunto — ripeto — livelli impressionanti (si parla di centinaia di miliardi), propongo che il pagamento dell'imposta di fabbricazione o di altra imposta equipollente proporzionale alla qualità del greggio importato, avvenga direttamente all'origine e cioè nel momento in cui il prodotto entra nel deposito costiero o comunque nel nostro paese. Il greggio che verrebbe così ad avere assolto il pagamento dei tributi gravanti potrebbe liberamente circolare nel nostro territorio ed essere avviato alle raffinerie senza ulteriare controllo per la produzione dei prodotti petroliferi da immettere sul mercato. Verrebbe così realizzato un notevole risparmio di personale specializzato, di mezzi e attezzature che potrebbero essere proficuamente destinati ad altri impieghi.

È questa una proposta che pongo all'attenzione del ministro Pandolfi nella speranza che venga presa in considerazione e attentamente vagliata in ogni suo aspetto.

Due altri provvedimenti di questo decreto ci lasciano insoddisfatti. Mi riferisco alla mancata accettazione del nostro emendamento alla Camera che proponeva il doppio mercato e all'importo in detrazione di lire 24.000 per coloro che non superano per reddito di lavoro dipendente i 6 milioni.

Per quanto riguarda il doppio mercato il Governo, dopo aver lasciato decorrere inutilmente i termini per l'esercizio della delega, non ha ritenuto di aderire alla proposta del Gruppo socialista optando per il più semplice ma assai impopolare meccanismo dei rimborsi fiscali, concedendo una dotazione pari, al prezzo attuale del carburante, a quattro litri di benzina. L'importo è talmente esiguo e risibile che non merita alcun commento. Tra l'altro, poichè purtroppo non ancora si è riuscito ad instaurare un rapporto di reciproca fiducia tra fisco e contribuente, i lavoratori che compileranno il modello 101 non soggetto a imposizione fiscale si domandano con quale mezzo otterranno il rimborso dell'importo deducibile e, se a mezzo assegno, in che modo e in quale lasso di tempo; domanda che giro al ministro Pandolfi.

Il Gruppo socialista che alla Camera ha ritirato gli emendamenti ad evitare che il Parlamento affossasse definitivamente l'ipotesi del doppio mercato, non ne presenterà al Senato per il medesimo motivo. Pur comprendendo che la situazione di crisi del nostro paese rende necessari grossi sacrifici e quindi indispensabile il rastrellamento di denaro, il Gruppo socialista auspica che quanto verrà prelevato dalle tasche dei con-

tribuenti non venga vanificato dall'attuale politica finanziaria e economica che ha l'aspetto dell'improvvisazione e dello scollamento. Sacrifici finalizzati dunque verso investimenti produttivi a sostegno del livello occupazionale e della riconversione industriale. Esigenza prioritaria ormai condivisa da tutto il paese è quella di bloccare l'inflazione che ha avuto proprio in questi ultimi giorni una ascesa preoccupante raggiungendo livelli ormai insostenibili.

Noi ci auguriamo che il ministro Pandolfi, di cui apprezziamo la tenacia e la solerzia, mantenga l'impegno di far funzionare tra breve l'anagrafe tributaria, pilastro indispensabile ed insostituibile della politica tributaria nel nostro paese.

Per le ragioni su esposte e per le carenze segnalate, confermo quindi l'astensione del Gruppo socialista sul decreto-legge in esame.

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

G A T T I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, del decreto-legge sottoposto oggi al nostro esame desidero essenzialmente evidenziare gli aspetti che a me appaiono salienti sul piano politico, sul piano economico e sul piano più strettamente tecnico.

Per quanto attiene al piano politico è da ricordare che il provvedimento in parola s'inquadra, com'è noto, in una vasta manovra a carattere monetario, fiscale e tariffario tendente a ridurre per il prossimo anno il tasso d'inflazione, ed a riequilibrare la nostra bilancia commerciale mediante una caduta della domanda interna del 2 per cento da ottenersi drenando dal circuito economico 5.000 miliardi, anche per rispondere ad analoga richiesta del Fondo monetario internazionale che ritiene questa misura preliminare per dare ancora credito al nostro paese.

Ed è appunto nei riguardi di queste prospettive e di questi finalismi che il provvedimento in esame appare in parte contraddittorio perchè, se da un lato è certamente valido a conseguire il risultato di diminuire i consumi di un prodotto d'importazione il cui acquisto richiede notevole esborso di valuta, dall'altro l'aumento del prezzo della benzina, incidendo su quasi tutti i costi, fa lievitare i prezzi e quindi innesca una spinta inflazionistica di notevole entità, com'è dimostrato dall'indice del costo della vita che in ottobre ha registrato l'aumento *record* del 3,4 per cento su cui il maggior prezzo della benzina ha avuto un'influenza di tutto rilievo.

Del resto il professor Friedman, premio Nobel per l'economia, nel deplorare il programma italiano che pretende di debellare l'inflazione con aumento di tasse, ebbe ad affermare testualmente: « Pensare che un provvedimento che indirettamente fa aumentare i prezzi possa al tempo stesso essere antinflazionistico non è indice di grande equilibrio logico ».

Meglio, pertanto, sarebbe stato giungere ad una riduzione dei consumi di benzina mediante il contingentamento e l'introduzione del doppio mercato che indubbiamente offre delle notevoli difficoltà di carattere tecnico, le quali però avrebbero potuto e dovuto essere superate se tale provvedimento fosse stato messo seriamente allo studio fin dalla fine del 1973, quando si ebbe il balzo del prezzo del greggio. Ma il Governo non si è mai seriamente applicato allo studio sistematico di un progetto del genere e, dopo la prima deludente e risibile esperienza della austerità domenicale, oggi ci troviamo con la benzina a 500 lire con tutte le conseguenge negative che un aumento così cospicuo di prezzo di un prodotto di vasto consumo riesce a determinare sull'economia italiana.

V'è ancora da considerare quanto è stato ammesso dallo stesso relatore alla Camera dei deputati, onorevole Pumilia, e cioè che le modalità del prelievo di circa 1.200 miliardi, che si realizza mediante l'aumento dell'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine sui prodotti petroliferi indicati nel provvedimento, appaiono discutibili ed addirittura inique per il loro carattere indiscriminato e forse addirittura repressivo.

Ma oltre a queste osservazioni, desidero anche sottolineare il carattere episodico e frammentario dei vari provvedimenti adottati per fronteggiare la grave crisi in cui ci

dibattiamo, per cui si è andati avanti varando ogni settimana, con un esasperante stillicidio, un gruppo di provvedimenti senza disegnare e prospettare preventivamente al Parlamento ed al paese l'intero piano che il Governo intendeva perseguire per raggiungere i suoi obiettivi. Si è parlato così in un primo momento di drenare 4.000 miliardi portati poi a 5.000, sembra su richiesta del Fondo monetario internazionale, senza però prospettare con sincerità e realismo le conseguenze allarmanti che determina un simile drenaggio, conseguenze che il paese non è in grado di sopportare impunemente e senza il rischio di temibili e gravi rivolgimenti sociali. Di tali conseguenze si è parlato solo tra gli iniziati, tra gli addetti ai lavori, tra i Ministri interessati i quali sono peraltro in aperto disaccordo tra di loro disorientando ancora di più la pubblica opinione. Pertanto chiedere dei pesanti sacrifici agli italiani togliendo dalle loro tasche 5.000 miliardi con la prospettiva, allo stato attuale, di crescita zero per il 1977, vale a dire con aumento della disoccupazione e con la chiusura di aziende per l'impossibilità da parte di molte imprese pubbliche e private di pagare gli stipendi a fine mese, non significa fare una politica seria ma affidarsi al caso o alla provvidenza.

Occorre pertanto che ai provvedimenti predisposti, necessari per contenere l'inflazione, riequilibrare la bilancia dei pagamenti ed il tasso del cambio ma con un'intensa carica deflattiva, fra cui quello oggi al nostro esame è un pilastro portante, siano abbinati altri provvedimenti di ben diverso orientamento e finalismo che ci consentano di vedere l'altra faccia della luna, vale a dire la possibilità di una effettiva ripresa della nostra economia in modo da rendere sopportabili i gravi sacrifici richiesti in quanto ritenuti da tutti validi a portarci realmente fuori dalla crisi.

Ma di questo nuovo ciclo di provvedimenti che dovrebbero aumentare gli investimenti, incidere sul costo del lavoro e rimuovere i vincoli e gli ostacoli che inceppano le imprese ristabilendo così quelle condizioni di produttività, di competitività e di redditività che sole consentono di operare validamente in un'economia di mercato, si sente parlare ancora oggi in maniera vaga ed imprecisa, per cui il disegno generale per riequilibrare i nostri conti economici e riassestare la nostra economia si presenta monco, giacchè, mentre l'*iter* della prima parte che prevede il prelievo di 5.000 miliardi è già concluso, secondo le dichiarazioni del ministro Pandolfi, la seconda parte è ancora allo stadio di studio e di ipotesi. Non è chi non veda che in queste condizioni di insufficienza e di precarietà è molto difficile ottenere il consenso dell'opinione pubblica la quale viene chiamata oggi a dei sacrifici certi senza sapere come andrà a finire domani. Senza contare ancora l'effetto negativo di questa continua e palese incertezza e indecisione del Governo nell'attuazione della sua politica economica comprovata anche recentemente dal ritiro degli emendamenti riguardanti il blocco di tutti gli aumenti delle retribuzioni superiori agli 8 milioni, che sta a confermare l'impressione che il Governo non sappia esattamente cosa vuole e cosa è necessario fare per uscire dalla crisi.

Fatte queste osservazioni preliminari di carattere politico, vi è da considerare sul piano economico la superficialità e indeterminatezza del provvedimento che, concepito per diminuire i consumi della benzina del 5-6 per cento e per dare all'erario un maggiore gettito di 1.200 miliardi, in realtà avrà delle conseguenze ben diverse anche per le innovazioni apportate dalla Camera dei deputati al testo originario con l'introduzione dell'articolo 2 che prevede una detrazione di 24.000 lire annue dall'IRPEF per i lavoratori dipendenti con reddito inferiore a 6 milioni annui e dalla relativa imposta per i lavoratori autonomi e per le imprese con reddito annuo inferiore a 4 milioni e mezzo.

Infatti, per quanto riguarda i consumi di benzina, stando al primo impatto, questi hanno fatto registrare nel mese di ottobre un calo del 20 per cento, che in effetti è stato del 36 per cento se ci si limita a considerare i venti giorni di ottobre successivi all'aumento del prezzo. Non si hanno ancora le statistiche relative al mese di novembre ma, considerando la recessione economica che si determinerà nel prossimo anno proprio

per effetto dei vari provvedimenti economici predisposti, non è temerario ipotizzare che la caduta del consumo di benzina sarà superiore al 6-7 per cento previsto, aggirandosi invece sul 10-12 per cento e quindi riducendo di molto il maggior gettito previsto.

Del resto, poichè la detrazione dall'imposta di 24.000 lire annue comporta un minore introito per l'erario di 250-280 miliardi — tutto è approssimativo — è facile prevedere che il maggiore introito che deriverà all'erario per effetto del provvedimento in parola si aggirerà presumibilmente sui 600 miliardi e non sui 1.200 indicati dal ministro Pandolfi alla Commissione finanze e tesoro il 18 ultimo scorso, determinando così la necessità di trovare nuove fonti di entrata se si vuole lasciare immutato il livello dei 5.000 miliardi da prelevare.

D'altronde tutte le previsioni di maggiore entrata formulate anche per gli altri provvedimenti presentano gli stessi caratteri di precarietà, di indeterminatezza e di pressappochismo per cui siamo di fronte più ad una linea di tendenza che ad una vera e propria politica economica.

La stessa critica del resto vale anche per l'aspetto tecnico del provvedimento, che tende a mescolare e a confondere in un unico testo provvedimenti diversi e addirittura contrastanti tra loro, come un maggior prelievo tributario per effetto dell'imposta di fabbricazione e di confine e uno sgravio per la concessione della detrazione di 24.000 lire annue sull'imposta dovuta dai percettori di reddito da lavoro dipendente, dai lavoratori autonomi e dai percettori di reddito da impresa entro alcuni limiti e con determinate modalità.

In questo caso, con un semplice articolo della legge in esame, si è addirittura andati ad incidere su tutta una precedente regolamentazione di tale complessa materia senza neppure darsi carico di attendere l'esame dei provvedimenti vertenti su tale imposizione, a cominciare da quello di regolamentazione generale del cumulo.

Dall'esame di questa legge, dunque, come delle altre che fanno parte della manovra messa in essere dal Governo, si ricava tutta l'impressione della fretta e della precarietà dei provvedimenti in parola; fretta e precarietà che certo non contribuiscono a suscitare la fiducia dei cittadini.

Ma ciò che essenzialmente manca è una chiara spiegazione del finalismo e quindi della filosofia che ha ispirato il Governo nell'emanare questa serie di leggi che avrebbero dovuto non solo contenere la domanda interna ma anche ed essenzialmente risanare nel complesso l'economia italiana.

Ecco perchè, pur non essendo in linea di principio contrari al provvedimento in esame nella sua complessa articolazione e pur riconoscendo apertamente la necessità di diminuire la domanda interna con misure drastiche anche se impopolari, noi della Destra nazionale voteremo contro questa legge sia per esprimere la protesta di vasti strati della popolazione nei riguardi di una politica economica frammentaria ed episodica, sia per spronare il Governo a coordinare meglio la sua attività e il suo piano d'azione per condurre il paese fuori della crisi. Noi insomma, una volta definito questo complesso di provvedimenti destinati a prelevare 5.000 miliardi mediante il prestito forzoso in buoni del tesoro degli aumenti parziali e totali della contingenza sui redditi rispettivamente superiori ai 6 ed agli 8 milioni annui e mediante l'aumento dei tabacchi, delle giocate del totocalcio, delle tariffe postali e ferroviarie, elettriche e telefoniche, della cedolare secca, del prezzo dei prodotti petroliferi, del metano, dei medicinali, della pasta, dei fertilizzanti, delle assicurazioni, del canone della radio-televisione, dello zucchero, dei valori bollati, delle imposte di registro nonchè il versamento anticipato del 75 per cento delle imposte dovute dai lavoratori autonomi e dalle imprese per il 1977, ci aspettiamo che finalmente il Governo, con pari alacrità, rapidità e tempestività, intervenga opportunamente e adeguatamente per riportare il nostro apparato produttivo in condizioni di produttività, di competitività, di redditività in modo che con questa doppia manovra congiunta si possa effettivamente uscire dalla crisi, assicurando al tempo stesso al paese la conservazione della libertà e della democrazia. (*Applausi dall'estrema destra*).

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

MARANGONI. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli senatori, l'esame del disegno di legge n. 318 di conversione in legge del decreto-legge 8 ottobre 1976, n. 691, recante modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e del gas metano di autotrazione, avviene in questo ramo del Parlamento in seconda lettura, essendo stato approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 18 novembre 1976. Il sottosegretario senatore Tambroni, intervenendo nel dibattito alla 6ª Commissione finanze e tesoro del Senato, affermava che l'*iter* di questo provvedimento è stato tormentato in quanto ha sollevato molte preoccupazioni fra le forze politiche. Io credo che le preoccupazioni emerse abbiano fondamento e ciò giustifica le molteplici riunioni e l'approfondito dibattito dell'altro ramo del Parlamento. Comunque non è mia intenzione, onorevole Presidente, riprendere qui tutte le considerazioni già fatte dai deputati della mia parte politica in quanto le ritengo già note agli onorevoli senatori. Mi preme però ricordare che molte sono state le proposte di modificazione avanzate dalle forze politiche come pure le obiezioni, dando così vita ad un'analisi di natura politica ed economica alquanto interessante. Pertanto, nel mio intervento, mi limiterò a sottolineare solo qualcuna di quelle che creano un certo disagio e diffuso malessere sia tra i parlamentari che nel paese. È certamente presente a tutti che l'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi è un pesante tributo che per la sua natura colpisce indiscriminatamente tutti i cittadini. Con ciò non si può non osservare che ci troviamo di fronte ad un provvedimento per molti aspetti iniquo perchè fiscalmente incide anzichè in termini progressivi in termini regressivi. Si tratta di un provvedimento adottato in considerazione della convenuta necessità di reperire nuove entrate e di ridurre il consumo di alcuni prodotti petroliferi di fronte all'aggravarsi della crisi, all'aumentare del *deficit* dei conti con l'estero e alla necessità di porre un freno al disavanzo pubblico. Ma si tratta anche, onorevoli colleghi, di una misura che i lavoratori hanno giustamente contestato per due ragioni di fondo: la prima è quella di essere una pesante misura che riversa di fatto sui lavoratori i suoi costosi effetti; la seconda è quella di essere stata proposta per prima e in assenza di un piano complessivo di riferimento della manovra fiscale e parafiscale del nostro paese.

Ebbene, noi comunisti siamo interpreti di queste valutazioni critiche che i lavoratori hanno prospettato su questo decreto-legge. Per evitare però dannose conseguenze e per realizzare fini di giustizia sociale e di equità tributaria, da molto tempo ci siamo fatti carico di sostenere la necessità dell'introduzione del regime del doppio mercato che preveda un quantitativo mensile di benzina a prezzo agevolato e il resto a prezzo di mercato libero, ma ciò, onorevole Ministro, non si è voluto realizzare. Per questa mancata realizzazione la nostra critica diventa più forte davanti all'imprevidenza ancora una volta manifestata dall'Esecutivo che non consente al Parlamento di poter adeguatamente valutare strumenti alternativi organici tesi a restringere i consumi energetici e a razionalizzare l'uso limitato del ricorso allo strumento fiscale che da una parte spinge sempre verso la crescita dei prezzi in generale e dall'altra da solo non può avere grande efficacia e raggiungere l'obiettivo strategico che è imposto dalla crisi e che impone un uso più accorto delle risorse energetiche per i riflessi negativi che i consumi energetici hanno sulla nostra economia.

Alla luce di ciò noi comunisti riteniamo, come abbiamo sostenuto in passato, che solo con l'introduzione del doppio mercato sia possibile ridurre in modo equo per tutti l'ingiustizia che questo provvedimento produrrà e realizzare il contenimento dei consumi energetici.

Sulla base di queste valutazioni nostre e di altre forze politiche, il Parlamento aveva delegato il Governo con legge 10 maggio 1976, n. 249, a istituire il doppio mercato fissando criteri precisi di applicazione. Il Governo ha invece risposto con una relazione al Parla-

mento nella quale si afferma che difficoltà di ordine tecnico si opporrebbero all'applicazione del doppio mercato. Certamente le difficoltà ci sono e non saremo noi a volerle ignorare, ma riteniamo che non siano insuperabili in una situazione tanto grave quale quella nella quale si trova il paese. Come abbiamo più volte detto e come ripetiamo anche in questa occasione, i sacrifici sono necessari, sono imposti dalla situazione, ma debbono essere distribuiti fra tutti proporzionalmente alle possibilità.

Con la presentazione di questo decreto-legge appare evidente a noi l'intenzione del Governo di voler continuare sulla strada degli interventi settoriali e disorganici, strada peraltro che ha portato alla situazione che tutti conosciamo.

Onorevole Ministro, a nostro avviso, occorre cambiare strada. È nostra convinzione che sia necessario che il Governo riconsideri le conclusioni del cosiddetto « libro bianco » alla luce delle raccomandazioni comunitarie, dell'esperienza di altri paesi, dello stato di emergenza della nostra economia e della bilancia dei pagamenti, nonchè dell'andamento del mercato del greggio per il quale i paesi produttori stanno valutando l'opportunità di un ulteriore aumento del prezzo. Si parla di un 15-20 per cento in più e di raccomandazioni alternative che non sappiamo cosa vogliano dire.

Questa riconsiderazione, onorevoli colleghi, si impone per evitare di continuare con la politica del giorno per giorno, dimostratasi tanto negativa. A nostro avviso, il Governo deve studiare con serietà un piano di emergenza da tener pronto, laddove le necessità dovessero imporcelo, per evitare di essere ancora una volta presi alla sprovvista. Nello stesso tempo, così come è stato prospettato durante la discussione alla 6ª Commissione finanze e tesoro del Senato, ritengo si debba raccomandare al Governo di esaminare attentamente la possibilità di incentivare il consumo del gas metano per autotrazione.

Secondo i dati che si possono attingere, il consumo del gas metano per autotrazione sul totale del consumo del nostro paese è pari all'1,2 per cento, quindi è un consumo insignificante, mentre potrebbe certamente rappresentare una fonte di energia alternativa alla benzina. Quindi è necessario che il Governo esamini attentamente la possibilità di incentivare il consumo del gas metano per autotrazione, sia perchè il consumo attuale è così basso, quasi inesistente, sia per il suo minor costo rispetto alla benzina, ma ritengo anche e soprattutto perchè si tratta di carburante prodotto nel nostro paese o importato da paesi diversi da quelli dell'OPEC. Non credo si tratti tanto di fare una campagna per orientare i consumatori, in quanto oggi consumano gas metano in misura limitata, perchè (almeno per le conoscenze che ho nella zona in cui vivo ed opero) esiste una sufficiente sensibilità a questo proposito, determinata anche dalla differenza di costo tra la benzina e il metano; ma ciò che a mio avviso si rende necessario è che il Governo consideri la possibilità di un intervento affinchè la società SNAM, ad esempio, che ha la responsabilità della distribuzione nel nostro paese, sia posta nella condizione di completare una rete distributiva più estesa e più efficiente per mettere a disposizione degli automobilisti dei servizi efficienti, pari ai distributori di benzina.

Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, sappiamo benissimo che sul fronte dei prodotti petroliferi si addensano prospettive di ulteriori costi per la collettività e per l'economia. Nè dimentichiamo lo stato di precarietà e di degradazione in cui versa tutto il settore del trasporto pubblico, che in molti casi non consente alternative all'uso del mezzo privato, con grave danno per i cittadini e particolarmente per i lavoratori. Conosciamo anche le inadempienze dei governi su questo terreno e i ritardi con cui si risponde alle richieste, sempre più generalizzate e pressanti, che i lavoratori avanzano in questa direzione.

È proprio alla luce di queste considerazioni e degli attuali tassi inflazionistici, oltre che degli oneri crescenti che si riversano sulle spalle dei lavoratori italiani, che abbiamo ritenuto opportuno e necessario introdurre nel decreto-legge delle misure che vadano a configurarsi come un'indennità di traspor-

to a favore di tutti i lavoratori in termini di detrazione dell'imposta sul reddito. Certo avremmo visto meglio una proposta più articolata, e siamo consapevoli che una agevolazione di sgravio poteva trovare più naturale collocazione in altro provvedimento; come d'altra parte riconosciamo che l'entità dello sgravio di 24.000 lire, pur facendoci carico della gravità della situazione generale e delle valutazioni complessive del gettito fiscale, è inadeguata alla situazione generale dei salari e al costo specifico del trasporto. Ma nella situazione attuale e di fronte alla massa di sacrifici che si chiedono ai cittadini si rendeva necessario e diventa importante l'aver fissato un principio e posto un segno che sancisce uno sgravio per tutti i lavoratori dipendenti ed autonomi entro un determinato livello di retribuzione e di reddito. A questo proposito, e in risposta a coloro che definiscono questa misura, da noi rivendicata e proposta, un atto puramente demagogico, vogliamo ricordare che pure nella fascia dei beneficiari titolari di lavoro dipendente con reddito non superiore ai 6 milioni annui e di lavoro autonomo non superiore ai 4 milioni e mezzo non tutti gli utenti automobilistici usufruiranno di questa detrazione, e ciò ci sembra ingiusto e discriminatorio: difatti restano esclusi i disoccupati e i pensionati; penso per esempio a quegli invalidi che si possono muovere solo se hanno la motocarrozzella e al danno che questo provvedimento produce perchè non sono compresi tra quelli che godranno dello sgravio.

Da qui nasce dunque e si rafforza il mio convincimento non solo sulla giustezza di questo segno di differenziazione ma nel ritenere che sarebbe stato giusto estendere la fascia degli aventi diritto alla detrazione delle 24.000 lire annue. Nello stesso tempo, la mia parte politica ritiene sarebbe stato non solo giusto, ma necessario che il Governo avesse accolto qualche altra misura di differenziazione proposta nell'altro ramo del Parlamento: intendo riferirmi alla soprattassa di circolazione per le autovetture con motore *diesel* e all'estensione della riduzione della soprattassa agli automezzi di proprietà dei comuni e delle province sui quali si riversano in questa maniera altri costi che vanno ad accrescere i già enormi disagi di quegli enti, nonchè ai pescatori che attraversano un periodo di particolare difficoltà.

Tutto ciò non è stato possibile in quanto si sostiene che altrimenti sarebbe venuta meno una delle ragioni di fondo del provvedimento, cioè quella della necessità di incassare per l'erario una parte di quei miliardi che vanno a formare la manovra fiscale complessiva. Se vogliamo che questa ragione di fondo non sia vanificata, anche in considerazione della nuova situazione che si viene a creare con l'accentuata differenziazione tra il prezzo del gasolio per autotrazione e quello per riscaldamento (misura che riteniamo opportuna se si intende con ciò favorire i trasporti nel nostro paese, ma che va seguita perchè solo in questa direzione deve andare questo beneficio e non certamente ai petrolieri, come è successo in altri periodi), occorre intensificare l'azione di vigilanza per prevenire e reprimere frodi ed evasioni fiscali: credo che questa sia la battaglia che ci deve impegnare maggiormente se vogliamo ottenere i risultati economici che si propone il provvedimento.

Quindi, se per obiettività politica va riconosciuto il merito dell'altro ramo del Parlamento nell'apportare aggiustamenti migliorativi e nel mitigare le varie esigenze che sono emerse, mi pare che con altrettanta franchezza si possa affermare che il decreto-legge al nostro esame mantiene largamente le sue caratteristiche originali di necessità in una situazione di emergenza, ma anche di pesante misura che riversa di fatto sui lavoratori i suoi costosi effetti.

Concludendo, signor Presidente, onorevole Ministro, voglio ricordare che proprio lei in Commissione finanze della Camera ha fatto delle valutazioni secondo le quali ragioni di prudenza consigliano la predisposizione di un piano di razionamento legato al regime del doppio mercato. Il sottosegretario Tambroni alla nostra Commissione finanze e tesoro ha affermato che davanti all'eventualità di un aumento del prezzo del greggio il Governo si è impegnato a studiare

in sede tecnica un piano di emergenza. Ebbene, noi confidiamo che questo impegno sia mantenuto e realizzato nel caso si rendesse necessario. Tuttavia, il giudizio del Gruppo comunista sul complesso del decreto-legge 8 ottobre 1976, n. 691, rimane critico in quanto, nonostante i miglioramenti apportati al testo, esso mantiene largamente le sue negative caratteristiche originarie.

Per queste considerazioni, onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il nostro atteggiamento sarà determinato da un voto di astensione sul provvedimento in esame. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

VENANZETTI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ritengo che a molte delle obiezioni che sono state mosse a questo decreto-legge abbia in gran parte risposto anticipatamente il Governo attraverso la presentazione del « libro bianco » sulla benzina, cioè quel documento con il quale il Governo motiva le ragioni per le quali non ha ritenuto opportuno utilizzare la delega che gli era stata concessa con un provvedimento di legge. Però io alcune ragioni le vorrei richiamare e alcune osservazioni critiche vorrei fare alla modifica che è stata poi apportata in sede di Camera dei deputati al decreto-legge originario.

Questo decreto-legge nella sua impostazione originaria si riprometteva due obiettivi, come del resto direi che in passato quasi sempre i decreti-legge riguardanti l'imposta di fabbricazione sulla benzina si sono di fatto proposti: da un lato l'aumento del gettito fiscale e dall'altro il contenimento dei consumi di carburante. In questo caso dobbiamo dire che non si trattava e non si tratta solamente di un piccolo aumento del gettito ma di un grosso prelievo di carattere fiscale. E noi siamo d'accordo con questo, onorevole Ministro — lei lo sa — perchè sappiamo che purtroppo è una misura necessaria nella situazione economica che si è determinata. Sappiamo che la situazione generale, il tasso di inflazione di quest'anno e quello ancora più minaccioso del prossimo anno, i vincoli della bilancia dei pagamenti e gli altri aspetti della situazione economica che varie volte abbiamo avuto occasione di rilevare imponevano al Governo delle misure assai drastiche. E non c'è dubbio che questo decreto-legge sia una misura drastica.

Questo dal punto di vista del prelievo. Le valutazioni sono in parte difformi, trattandosi chiaramente di previsioni, ma nella sua stesura originale il decreto-legge poteva far pensare ad un introito di circa 1.200-1.300 miliardi.

Il secondo obiettivo era quello di tentare una riduzione dei consumi. Qui ho qualche dubbio maggiore, onorevole Ministro. Del resto direi che nello stesso « libro bianco » del Governo si dimostra come la riduzione di un milione di tonnellate di consumi di benzina può portare al massimo ad un risparmio di 150 milioni di dollari nel settore della bilancia dei pagamenti. In effetti si sta determinando questo, cioè che lo squilibrio tra rese di raffinazione e percentuali dei consumi dei diversi prodotti petroliferi sta rendendo più importante dal punto di vista quantitativo e anche dal punto di vista valutario la necessità di importazioni di altri prodotti e, prima di tutto, olio combustibile.

Rimane un settore del quale spesso abbiamo parlato — e mi scuso, onorevole Ministro, se anche questa non è materia strettamente di sua competenza, ma è necessariamente molto connessa — il settore del riscaldamento: il problema cioè di come ridurre i consumi nel settore del riscaldamento. È qualche anno che ne parliamo. Ricordo che anche nel piano petrolifero del gennaio 1974, quando a Commissioni riunite industria e bilancio discutemmo quel progetto di piano del Governo al quale dovevano seguire immediatamente provvedimenti di carattere legislativo (perchè alcuni provvedimenti richiedevano la misura legislativa) ed altri di carattere amministrativo, già allora si parlò della necessità urgente di ridurre i consumi nel settore riscaldamento attraverso misure di pronta efficacia. In effetti salvo qualche flessione dovuta ad una situazione congiunturale, all'aumento del

prezzo, non abbiamo ottenuto molto, anche se dei provvedimenti a più lungo termine potrebbero dare dei risultati, ma non lo credo. Mi rendo conto della difficoltà di dare una soluzione a questo problema; se facessimo il razionamento, avremmo anche qui dei problemi di difficile soluzione. Mi consenta di dire, onorevole Ministro, come già ho avuto occasione di dire in Commissione, che nello stesso decreto-legge c'è un provvedimento che va contro la riduzione dei consumi nel settore riscaldamento del gasolio. Parlo del gasolio perchè per riequilibrare le rese di raffinazione con le percentuali dei consumi possiamo operare soprattutto nel settore del gasolio, non certo nel settore dell'olio combustibile: c'è una parte di olio combustibile che va al settore riscaldamento, ma è una parte minore; il grosso va alle industrie e alle centrali termoelettriche dove il problema dell'energia nucleare sappiamo che richiederà molto tempo oltre alla polemiche di cui credo avremo qualche eco tra un mese nel corso del dibattito sul piano energetico. È un problema di più lunga scadenza.

Quindi si può operare nel settore riscaldamento. Con questo provvedimento abbiamo ridotto l'imposta di fabbricazione sul gasolio per autotrazione. Mi appare molto strana l'osservazione del collega Luzzato Carpi che si rallegrava. Certo, se io riduco le aliquote di imposta dello stesso prodotto destinato a diversi settori, evidentemente non ho fenomeni di evasione. Compiacersi perchè riducendo la differenza d'imposta si elimina l'evasione, è assurdo; eliminiamo tutte le differenze d'imposta e non avremo mai l'evasione. Ma in realtà quella riduzione di differenza d'imposta a che cosa porta di fatto? Non credo alle cifre che vengono portate nella relazione (mi consenta di dirlo, onorevole Ministro); non credo ai 2 milioni di tonnellate di evasione da un settore all'altro. Il fenomeno dovrebbe ridursi di circa la metà. Comunque, da calcoli fatti, anche prendendo quelli della relazione (anche se in parte dissento), il fisco perde dagli 80 ai 90 miliardi. Quindi, se una operazione che tende a combattere l'evasione costa al fisco 90 miliardi, dico che ben venga l'evasione se incassiamo 100 miliardi in più. Parlo così forzando naturalmente il ragionamento, perchè c'è anche un problema morale, un problema di equità tra gli operatori economici. Caro collega Luzzato, al fisco questa operazione costa 100 miliardi. Incasseremo 100 miliardi di meno e non vedo pertanto il motivo per cui mi debba rallegrare da questo punto di vista.

Probabilmente (avrei voluto che questo fosse stato detto con più evidenza e franchezza) condivido il provvedimento per un altro motivo, in quanto, in effetti, consente una riduzione di costi nel settore del trasporto merci e del trasporto pubblico, che fanno uso di gasolio notoriamente. Da questo punto di vista la logica del provvedimento nel suo complesso resta in piedi; nel momento in cui penalizzo di più il trasporto privato cerco di agevolare, nei limiti delle disponibilità finanziarie dell'erario, il settore del trasporto pubblico e del trasporto merci attraverso una riduzione dell'imposta di fabbricazione sul gasolio per autotrazione. Altrimenti non trovo altra giustificazione, onorevole Ministro.

Ripeto che ho una differenza di valutazione per quanto riguarda le cifre del consumo di gasolio per autotrazione e per il riscaldamento e quindi per quanto riguarda gli effetti del provvedimento, in termini di miliardi che l'erario andrà a perdere: dalle cifre della relazione si arriva ad 87-90 miliardi; i miei calcoli arrivano a 30-40 miliardi in più perchè non credo che l'evasione sia di 2 milioni di tonnellate ma minore, all'incirca la metà. Quindi, se il Ministro avrà la cortesia di dirmi che il provvedimento è fatto soprattutto per agevolare, nei limiti del possibile, il settore del trasporto pubblico ed il settore del trasporto merci, la cosa mi sembra plausibile e la condivido; ma se è fatto ai fini di ridurre o di cancellare il fenomeno dell'evasione con la perdita di 100 miliardi, resto alquanto perplesso.

Tornando all'aspetto principale del provvedimento, che è quello della benzina, non riesco a comprendere, dopo il « libro bianco » del Governo molto puntuale, l'insistenza di alcuni colleghi nel richiedere il doppio mercato della benzina. Se vogliamo prendere in

giro l'opinione pubblica è un conto, ma a mio parere dobbiamo avere il coraggio di non illuderla, perchè i casi sono due: o il doppio mercato si giustifica in quanto concediamo un certo quantitativo di benzina a prezzo agevolato con una differenza di prezzo adeguato, oppure il quantitativo che viene concesso in modo agevolato e la differenza di prezzo non sono adeguati, per cui mettere in piedi un meccanismo, che come stimava il Governo, costerebbe circa 30 miliardi, diventa sproporzionato. D'altra parte, se il prezzo agevolato è molto diverso rispetto a quello del libero mercato e se il quantitativo concesso è anche esso sostanzioso, vediamo che cosa accade in termini di obiettivi. Faccio questa considerazione perchè osservo che gli obiettivi non sono stati contestati, cioè non si è contrari al fine che il decreto-legge vuole perseguire, ossia rastrellare sul mercato oltre 1.000 miliardi.

Comunque, il calcolo è presto fatto, con qualche arrotandamento. Se, come qualcuno propone, concediamo 50 litri di benzina mensili al prezzo agevolato, arriviamo a 600 litri all'anno. Calcolando grosso modo 15 milioni di autovetture, arriviamo a 9 miliardi di litri. Se volessimo lasciare a 400 lire, come qualcuno propone, il prezzo di questi 9 miliardi di litri, avremmo 900 miliardi di entrate in meno.

Come potremmo recuperare questa cifra? Agendo sui restanti 2 miliardi-2 miliardi e mezzo di consumo. A conti fatti, dovremmo portare il prezzo a circa 1.000 lire il litro nel mercato libero. Ma vogliamo riflettere su che cosa significa una decisione del genere e non solo per quei consumatori che sono costretti a spendere le 1.000 lire? Possiamo veramente pensare di fare, attraverso l'introduzione del doppio mercato, un'opera di giustizia? Quante ingiustizie invece si verranno a determinare! Dovremmo creare, per evitarle, un tipo di razionamento dei più complessi, tenendo conto e della cilindrata della vettura e della categoria nella quale opera il possessore di una autovettura. Infatti in questo modo poniamo tutti sullo stesso piano: quello che ha la doppia macchina, che è nettamente agevolato, e quello che ha la macchina di media cilindrata. Oggi la relazione tra cilindrata e disponibilità di reddito non è più così stretta; questo potrà verificarsi per le autovetture che superano una certa cilindrata, ma per quanto riguarda le medie la correlazione non è più la stessa, perchè spesso la numerosità della famiglia impone una cilindrata maggiore. Come trattare diversamente, ad esempio, le autovetture più vecchie? Con l'*una tantum* lo abbiamo fatto, mentre qui trattiamo tutte le autovetture allo stesso modo. D'altra parte, se tenessimo conto anche di questi fattori, credo che salterebbe il sistema.

Ecco perchè un tipo di doppio mercato si giustifica solo in un'economia di guerra, altrimenti si crea una situazione esplosiva. Pertanto non dobbiamo continuare a dire all'opinione pubblica che si poteva agire diversamente, perchè non ci sono alternative a questo provvedimento per quanto riguarda la possibilità di acquisire all'erario le somme che tutti abbiamo ritenuto necessarie. Dobbiamo essere chiari e non dare all'opinione pubblica l'impressione che esistevano delle alternative e che non si è scelta la via del doppio mercato per chissà quale motivo.

Evidentemente il mio discorso è impopolare, ma noi repubblicani purtroppo siamo abituati all'impopolarità. Abbiamo però anche la consapevolezza che nelle situazioni più difficili occorre essere chiari e responsabili rispetto al paese; senza portarlo a credere che esistevano delle alternative che il Governo o certe forze politiche non hanno voluto perseguire per chissà quali motivi.

Tuttavia il provvedimento ci trovava perfettamente consenzienti. Il fatto è che abbiamo assistito ad una modifica molto grave effettuata dalla Camera dei deputati e grave non solo per l'entità quanto per il principio che essa contiene. Mi riferisco alla detrazione dell'imposta di 24.000 lire che viene concessa per certe categorie di lavoratori. Qui mi sembra che siamo veramente di fronte alla politica della tela di Penelope; ogni tanto facciamo qualche cosa il giorno e poi la notte riscuciamo dall'altra parte. Ciò però non si verifica solo in questo caso, onorevole Ministro; per la scala mobile sta accadendo la stessa cosa e così per il provvedimento riguardante i giorni festivi. Cioè da parte

delle forze politiche e del Parlamento c'è un momento di tensione che ci fa responsabili della situazione; poi per qualche altro motivo, anche di carattere politico o di scontro tra forze politiche, questa tensione viene meno e il Parlamento sembra rimangiarsi quello che fino a un mese prima o a venti giorni prima sosteneva.

Questo è ciò che ci preoccupa maggiormente e non tanto il fatto, che pure è grave, del minor gettito di 250 o 280 miliardi per quanto si riferisce a questa detrazione di imposta. Ciò che ci preoccupa, ripeto, è proprio questo venire meno di una certa tensione. Ma ci preoccupa anche la questione di principio. Penso che lei, onorevole Ministro, sia d'accordo con me circa il grave errore contenuto in questa detrazione di 24.000 lire per i redditi inferiori ai 6 milioni: cioè una lira in più di reddito costa 24.000 lire d'imposta. Se non c'è gradualità nell'imposizione fiscale non c'è giustizia fiscale. È il precedente che mi preoccupa. Lo stesso vale per il discorso sulla scala mobile, anche se lì c'è un'attenuazione perchè si parte dal 50 per cento per arrivare al totale, indifferente se si tratta di 8, 10 o 15 milioni. Queste sono le cose che preoccupano. Lei, onorevole Ministro, ha giustamente osservato che non poteva supplire al provvedimento della scala mobile attraverso un imposizione fiscale poichè, per recuperare la stessa somma, le aliquote oltre un certo limite dovevano aumentare del 60 o del 66 per cento. Evidentemente lei si preoccupa di questi aspetti. Ritengo che lei abbia dovuto subire questa situazione, onorevole Ministro, ma in tal modo si instaura un precedente estremamente pericoloso perchè diventerà un punto di riferimento per molte altre cose. Si stabiliscono dei tetti oltre i quali scattano cose sempre più notevoli creando in effetti un'ingiustizia di carattere fiscale.

A mio giudizio si tratta proprio di un errore concettuale che viene commesso, tra l'altro con scarso beneficio per i lavoratori. È stato osservato infatti che si tratta di quattro litri al mese. Non so quindi se valeva la pena di creare questo precedente in un provvedimento del genere. Casomai lo avremmo visto meglio nel provvedimento che il Governo si accinge a presentare per ritoccare, anche a seguito dell'abolizione del cumulo, tutta la parte fiscale, onde dare al provvedimento stesso una sua razionalità. Non era il caso di buttare lì una norma del genere a scopo, consentitemi di dirlo, esclusivamente populistico, non facendo gli interessi dei lavoratori dal momento che si finisce solo per illuderli.

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, credo di aver sufficientemente illustrato i motivi per i quali, a nome dei senatori repubblicani, annucio l'astensione su questo provvedimento di legge. Avremmo voluto poter votare a favore e non vogliamo che ci siano equivoci. Infatti, se non fossimo, così come tentiamo di essere, una forza seria, quest'astensione potrebbe prestarsi ad ambiguità. Si potrebbe dire: ma anche i repubblicani erano tra coloro che non volevano questo inasprimento fiscale. No, noi abbiamo il coraggio di dire che ci asteniamo perchè il provvedimento di legge non è sufficientemente coerente: lo era nella sua impostazione iniziale, ma è stato snaturato nella sostanza e porta con sè troppi pericoli. Ho l'impressione che dopo la giungla dei redditi, che oggi tutti condanniamo, sta iniziando una nuova giungla, quella delle detrazioni, quella delle esenzioni. Tra qualche anno ci troveremo in questa situazione e andremo a chiederci come mai sono nate queste giungle che non mettono evidentemente ordine nel sistema e non creano giustizia. Per questo, ripeto, non possiamo approvare il disegno di legge in esame.

Presentazione di disegno di legge

A N T O N I O Z Z I , *ministro del turismo e dello spettacolo.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A N T O N I O Z Z I , *ministro del turismo e dello spettacolo.* Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge: « Nuova disciplina delle attività musicali » (347).

P R E S I D E N T E . Do atto all'onorevole Ministro del turismo e dello spettacolo della presentazione del predetto disegno di legge.

Ripresa della discussione

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Marchetti, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

V I G N O L O , *segretario*:

Il Senato,

impegna il Governo a predisporre, in relazione al progressivo aumento dei costi del greggio, un opportuno e tempestivo piano per attuare o un tipo di razionamento dei prodotti petroliferi in generale e della benzina in particolare, o, almeno in un primo momento, il doppio mercato, assicurando — in ogni caso — a tutti gli utenti motorizzati un contingente di benzina a prezzi agevolati.

9. 318. 1 MARCHETTI

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

M A R C H E T T I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli senatori, la conversione in legge del decreto che rappresenta la stangata delle stangate sollecita tutti noi parlamentari ad un dovere politico ed umano di ricerca della verità. Sono necessari provvedimenti fiscali tariffari, salariali e normativi ma devono essere giusti nella misura, proporzionali, cioè equi tra gli italiani e produttivi come utilizzo per combattere e vincere la crisi. La riconversione industriale deve utilizzare i miliardi incassati anche col decreto in discussione — e sono tanti — per investimenti a favore di zone geografiche e settori economici in crisi, di aziende con lavorazione ad alto contenuto manifatturiero, di produzioni competitive richieste dal commercio con l'estero dall'esportazione. Sono impieghi drammaticamente richiesti dalla situazione economico-sociale, formalmente promessi e garantiti da un nuovo apposito comitato di ministri. Ma — ed ho finito su quest'argomento — la motivazione prima dei gravi sacrifici richiesti al popolo italiano è proprio quella degli investimenti. E la conversione industriale seria e giusta richiede, secondo me, anche una conversione morale: cioè nei criteri fondamentali per la concessione di crediti agevolati, di contributi di sgravi fiscali o di fiscalizzazione di oneri previdenziali non deve nascere la bustarella interministeriale, la bustarella « col concerto ».

« Ieri dicevamo », signor Ministro. Ci siamo incontrati su un provvedimento identico il 5 maggio alla Camera e oggi al Senato. Dovrei ripetere l'intero intervento per documentare le osservazioni successive ma non c'è tempo; la nostra è una ratifica lampo. Ieri i senatori in Commissione si sono già lamentati. I costi del greggio dal 1965 ad oggi, i consumi italiani per la benzina dal 1972 ad oggi, gli oneri fiscali sui prodotti petroliferi dal '70 fino ad oggi — mancano solo questi ultimi — le entrate tributarie per gli oli minerali, il confronto con le altre entrate, in particolare con le imposte dirette, la bilancia dei pagamenti alla voce oli greggi, il parco veicoli auto e moto circolanti dal '72 ad oggi sono tutti dati che il 5 maggio (lei che ha una memoria di ferro, signor ministro, lo ricorderà) ho segnalato alla Camera; non li ripeto stasera qui.

Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, ripeterò solamente le conclusioni più semplici ma una cifra mi sta a cuore (me lo perdonerà l'onorevole Pandolfi) ed è l'entrata 1975 di tutte le imposte dirette (IRPEF, IRPEG e ILOR) di 5725 miliardi che egli citò in quella occasione in contrasto con alcune mie osservazioni sull'identità tra l'incasso tributario per i prodotti petroliferi e l'incasso tributario delle imposte dirette. Ebbene oggi, con un carico di 357,88 centesimi per litro di benzina, per 15 miliardi di litri venduti all'anno si raggiungono 5.368 miliardi di incassi, ripeto, per la semplice benzina. Quindi 200,

300 miliardi in meno rispetto al 1975 per le imposte dirette che ho citato.

Ebbene se poi dovessimo continuare il discorso aperto in quell'occasione sulle imposte dirette, su quanto delle imposte dirette viene pagato dai lavoratori dipendenti e dagli altri percettori di reddito, forse il discorso potrebbe farsi ancora più interessante. Se due o tre anni fa queste imposte dirette venivano pagate per circa il 90 per cento dai lavoratori dipendenti, possiamo essere soddisfatti di un carico fiscale che in relazione alle imposte indirette sui prodotti petroliferi e in relazione alle imposte dirette, non rispetta le possibilità e la progressività previste dalla Costituzione? Oggi l'inversione di tendenza nelle imposte dirette è iniziata e conforta la nostra speranza, ma dovrebbe essere accelerata per essere soddisfacente.

E vengo al provvedimento odierno. Si ripetono le osservazioni che da anni debbo fare a questi provvedimenti. La legge finanziaria regionale n. 281 del 16 maggio 1970, articolo 8, lettera *a*), stabilisce una compartecipazione delle regioni pari al 15 per cento delle entrate statali per le imposte sui prodotti petroliferi. Il 17 novembre 1969 avevo chiesto che queste entrate fossero stabili in ordine alla durata, ai soggetti, alle aliquote e così via. Ebbene, la benzina dal 1970 (legge finanziaria regionale) con 162 lire percepite dallo Stato, di cui il 15 per cento dovuto alle regioni, è arrivata oggi a 354 lire allo Stato, rimanendo identica, se non è diminuita, la compartecipazione data alle regioni. E questo solo per la benzina. Sono cifre enormi; sono centinaia e centinaia di miliardi non dati alle regioni. E come succede questo? Succede perchè tutti i provvedimenti che diminuiscono dal 1970 gli oneri fiscali sui prodotti petroliferi, diminuiscono anche le entrate regionali; quelli invece che li aumentano, onorevole Ministro, ripetono puntualmente che si esclude la compartecipazione regionale agli aumenti; come questo, all'ultimo comma dell'articolo 1: « I maggiori introiti derivanti dall'applicazione del presente articolo e dal successivo articolo 4 sono riservati allo Stato ». Avveniva anche prima della riforma tributaria.

Si diminuisce la tassa di circolazione per gli autoveicoli; ebbene diminuiscono le entrate e le compartecipazioni degli enti locali. Mai i provvedimenti che aumentano le imposte di compartecipazione vengono estesi alle regioni, alle province ed ai comuni. Quando invece si fanno provvedimenti di detassazione, ebbene questa detassazione vale anche per le regioni, le province e i comuni.

È dal 12 marzo del 1973 che rilevo questo fatto; ho presentato emendamenti che sono stati respinti e ordini del giorno che sono stati accolti, ma tutto continua come prima. Oggi non presento nè emendamenti nè ordini del giorno, però la finanza ballerina per gli enti locali resta. Le parole, le promesse, i seminari, i convegni per la finanza locale sono di tutti i partiti come sono di tutti i partiti le bugie politiche. Non c'è un partito di bugiardi, ci sono bugiardi in tutti i partiti. Per anni si è teorizzato — e l'onorevole Ministro lo sa bene — fra verità e rivoluzione. Qualcuno diceva: io scelgo la rivoluzione. Quindi ripeto, ci sono bugiardi in tutti i partiti. Nei partiti di maggioranza costoro vanno anche al Governo.

E veniamo all'altro problema, relativo agli investimenti. Mi rivolgo in particolare al Ministro qui presente, anche se il problema riguarda anche il Ministro dell'industria che assicura, con le maggiori entrate tariffarie, i finanziamenti di alcuni enti che debbono investire per l'occupazione. Ebbene i rappresentanti del Governo prospettano e difendono l'aumento di alcune tariffe dell'Enel e della SIP. L'Enel però è dello Stato, mentre la SIP per il 58,8 per cento è dei privati. Si ripete per i telefoni quanto è già successo per la tassa conguaglio dell'elettricità. Gli impianti elettrici erano finanziati dalle tariffe e sono stati pagati dalla nazionalizzazione per la seconda volta. Quando la SIP diventerà veramente statale, pagheremo una seconda volta gli impianti finanziati con l'aumento delle tariffe.

Perchè dico questo, signor Ministro? Perchè un altissimo esponente di questo Governo il 20 febbraio 1975 disse alla Camera, sul problema degli investimenti e delle tariffe: « La concessionaria SIP non può certamente procurarsi i fondi necessari per i pro-

grammi di investimento con l'aumento delle tariffe». Puntualmente quasi due anni dopo si dice esattamente il contrario di ciò che questo altissimo esponente del Governo precedente e di quello attuale aveva solennemente proclamato con le parole che ho letto.

Vengo al doppio mercato e all'ordine del giorno che ho presentato. Alle ore « x » di venerdì 8 ottobre 1976 Andreotti firma la lettera di trasmissione alle Camere del libro bianco sul doppio mercato; alle ore « y » dello stesso venerdì 8 ottobre 1976 il Governo aumenta a 500 lire tutta la benzina in vendita. Il libro bianco, senatore Venanzetti, diventa umoristico e infantile, e le spiego subito perchè. Perchè la principale causa del mancato utilizzo della delega per l'istituzione del doppio mercato sono le ipotesi catastrofiche basate su ribassi da 400 a 350 o a 300 lire della benzina a prezzo agevolato. Si fanno conteggi lunghissimi in quel libro bianco (non so chi l'abbia letto, pochi forse) su ribassi, limitati, si capisce, ai tre quinti dei consumi che dovrebbero essere agevolati, mentre nello stesso giorno si aumenta tutta la benzina che si consuma in Italia di 100 lire. Ebbene, con 100 lire di aumento per i due quinti di benzina libera, lo Stato avrebbe già incassato 625 miliardi, con 150 lire di aumento per la sola benzina libera 940 miliardi e con 200 lire di aumento per tutta la benzina libera 1.250 miliardi. Ecco quindi che i nuovi prezzi massimi del doppio mercato sarebbero stati: 400 per il contingente di benzina agevolata e 600 per la benzina libera, a parità di introiti col decreto che approviamo. Rifaccia i conti, senatore Venanzetti; l'esatto risultato è 600 lire non 1.000.

VENANZETTI. Non è così.

MARCHETTI. Ritorneremo su questo. Quando gli estensori del libro bianco fanno l'ipotesi, come io ho fatto, del mantenimento del prezzo di lire 400 per la benzina agevolata, come era e come, io dico, poteva restare, sa che cosa inventano? Inventano la necessità di un risparmio di un milione o di due milioni di tonnellate all'anno (che non avevano fatto con le altre ipotesi, e si capisce) sugli 11,2 milioni di tonnellate che è il consumo totale italiano. Vi sono in questo libro bianco nuovi lunghi e complessi conteggi, col risultato che il prezzo della benzina libera va veramente, come dice lei, senatore Venanzetti, a 900-1.000 lire al litro. È un libro bianco dell'umorismo nero, questo. E, a proposito di nero, una seconda osservazione.

Un'altra delle ragioni per il no al doppio mercato è il mercato nero. Ebbene, questo terzo mercato confonde tesseramento con razionamento. Una mamma che regala 100 litri di benzina agevolata a Natale al proprio figlio regala, se vi sono 100 lire di differenza tra la benzina libera e la benzina agevolata, 10.000 lire, se 200, 20.000. Un automobilista che si ammala durante l'anno oppure ha un incidente e vende (al mercato nero dicono alcuni) anche tutti i *coupons* di 600 litri di benzina agevolata guadagna, se a 100 lire, 60.000 lire, se a 200, 120.000 lire. Ma non può venderli al prezzo della benzina libera, altrimenti nessuno li compra; deve dividere a metà: guadagnerebbe quindi 30 o 60.000 lire. Tralascio di fare molti conti, ma questo conto si deve fare: se ha pagato 100 o 200.000 di bollo e di RCA (responsabilità civile auto), con due o tre mercati neri di questo genere all'anno finisce prima in ospedale e poi al manicomio; il borsanerista nasce se ci sarà il razionamento; 50, 60, 100 litri al mese e basta, niente benzina libera. Finchè ci sarà benzina libera, con differenza di prezzo contenuto in relazione al costo della tassa di circolazione e della responsabilità civile auto, non c'è neppure ombra di mercato nero: di nero c'è solo il cervello incenerito dei burocrati e la coscienza sporca dei petrolieri!

Tralascio poi osservazioni contenute nel libro bianco sull'ente gestore, sulle frodi, sulle categorie preferenziali e i consumi prioritari. Da chi sono state chieste queste cose? Nemmeno dal suo partito, senatore Venanzetti! Quando Mammì, il 6 dicembre 1973, secondo una ipotesi definita dal « Globo » certamente lamalfiana, propose l'adozione di questo sistema, disse: « dotazione di un quantitativo fisso uguale per tutti al prez-

zo attuale ». Ora, nessuno ha chiesto categorie preferenziali, neanche gli esponenti del suo partito, su ispirazione di La Malfa. Sul contenimento dei consumi, sulla bilancia dei pagamenti, sugli aumenti futuri attribuiti, chissà perchè, solo alla benzina libera, chi ha mai detto nulla da parte del Gruppo comunista o del Gruppo socialista che da questo momento sono gli alfieri del doppio mercato? Quando mai hanno chiesto che i futuri aumenti siano caricati sulla benzina libera?

Infine c'è la spesa di 30 miliardi ed è esatta la cifra contenuta nel libro bianco; la spesa è la terza grande causa del no al doppio mercato. Ebbene, quando si parla di prodotti petroliferi (ripeto cose che l'onorevole Pandolfi ha sentito quando era semplice deputato, quando era sottosegretario ed ora che è ministro) mai nessuna proposta di legge del Governo contiene l'esatta quantità di nuove entrate prevedibili in base alla modifica della tariffa o dell'aliquota dei tributi. Anche questa volta non c'è uno studio, una relazione del Governo sulle vere, autentiche entrate, distinte voce per voce per tutti i prodotti contemplati in questo decreto. Le cifre (e le posso documentare con tutta una serie di stenografici della Commissione industria della Camera) si sprecano nell'ordine non di decine di miliardi, ma di centinaia di miliardi e in qualche caso, come nel gennaio 1974, in occasione dell'aumento seguito alla visita dei pretori all'UPI (l'unione petrolifera italiana), si sono sprecate cifre di migliaia di miliardi riguardanti le maggiori entrate necessarie per pagare gli aumenti imposti dagli sceicchi arabi. La cifra pretesa dai petrolieri, stenografata in Commissione industria, prima che arrivassero i pretori a Roma, era di 1.200 miliardi in più di quella concessa dopo. La vicenda è riconosciuta anche dai rappresentanti del Governo presente. C'è tutta una discussione sull'« Avanti » di quel periodo, con l'onorevole Giolitti, ministro del bilancio, con l'onorevole De Mita, ministro dell'industria, su queste cose: si sbaglia di migliaia di miliardi quando si parla di prodotti petroliferi e io cito sempre i miliardi di litri di benzina proprio per non confondere la gente con le poche decine di milioni di tonnellate (11 milioni di tonnellate sono 16 miliardi di litri).

Le maggiori entrate di questo decreto, per il sottosegretario che ha parlato al GR1 di mercoledì 13 ottobre, erano 1.000 miliardi; per le veline ministeriali ed i giornali, 1.100; oggi il nostro relatore dice 1.200. Benissimo, secondo i miei conti — e parlo solo di benzina — su 15 miliardi 100 milioni venduti lo scorso anno c'è una differenza di 300 miliardi sull'ultima cifra: l'incasso prevedibile è di 1.500 miliardi solo per la benzina, esclusi tutti gli altri prodotti petroliferi. A proposito di questo devo dire una cosa al signor Ministro perchè so che è molto attento e preciso quando vuole; anzi è preciso in modo insuperabile: glielo riconoscono tutti quelli che lo conoscono. C'è un peso specifico della benzina — glielo dico se non lo sa ancora — che è scientifico e c'è un peso specifico della benzina che è burocratico; i 16 miliardi di litri venduti facendosi pagare le le 357,88 lire di imposte erariali debbono invece essere considerati 15 miliardi per questa differenza di peso specifico. I petrolieri incassano per litri e versano le imposte per tonnellata. È così? Bisognerebbe andare a fondo di questo problema perchè credo che ci guadagnino con questo mistero.

Comunque l'andamento storico — non cito ancora una volta i dati che ho citato il 5 maggio — indica che ogni aumento della benzina viene, dopo una flessione dei consumi iniziale, assorbito anche per il costante aumento del numero dei veicoli. Per me 15 miliardi erano venduti e 15 miliardi restano. Del resto la diminuzione del 5 per cento del consumo causato da quest'aumento nel mese di ottobre significa 750 milioni di litri in un anno; non è un grande problema. E parlo solo della benzina.

Per giustizia, per equità, per rispetto — l'ho sempre detto — di una scelta urbanistica e di trasporti che in trent'anni ha sviluppato case, stabilimenti, ospedali, scuole, centri civici sulla convenienza del trasporto privato, per decine di milioni di italiani, ebbene, spendere 30 miliardi su un'entrata che sarà di 5.368 miliardi circa è veramente una scusa pietosa.

Ministri, parlamentari, giornalisti, possono sbagliare allegramente di centinaia di miliardi, ma sparano tutti a zero su trenta miliardi per un'opera di perequazione fiscale.

L'evasione dell'*una tantum* a quanto ammonta? Se c'era il doppio mercato per ritirare i *coupons*, signor Ministro, nessuno evadeva. Si pagava il doppio mercato per due anni con questo semplice accorgimento.

Il « libro bianco » è un libro delle piccole verità (30 miliardi) e dei grandi errori.

Concludo il mio intervento con delle considerazioni varie sul « libro bianco ». Il « libro bianco » dimentica le auto con GPL, con metano, con nafta per autotrazione che si avvicinano al milione di unità; dimentica 5 milioni di motoveicoli. Ebbene, l'unica vera grande paura di un utilizzo di auto e moto fantasma per l'assegnazione di benzina a prezzo agevolato qui non è neppure sfiorata. Nessuno pensa in questo studio che veramente il pericolo del doppio mercato può essere quello di avere macchine e motociclette fantasma per ottenere i buoni per la benzina. Ma anche questo problema si può risolvere rispettando quella che è una costante dell'equilibrio tra il mercato libero e il mercato agevolato rappresentata dal costo del bollo più il costo dell'assicurazione per la responsabilità civile-auto. Il costo della RCA più il bollo non deve superare il guadagno ottenuto sulla benzina a prezzo agevolato. Le possibilità non di un mercato nero ma di questa truffa delle auto e delle moto fantasma ci sono se la differenza del prezzo tra benzina agevolata e benzina libera consente di pagare bollo più RCA e avere ancora un guadagno.

Le 24.000 lire concesse sono una pezza provvisoria, incompleta e insufficiente; basti pensare che sono lasciati fuori i pensionati e i disoccupati e i lavoratori che perderanno il lavoro durante l'anno. Ebbene, nel mio ordine del giorno, signor Ministro, chiedo che in previsione di futuri e immancabili — purtroppo — aumenti del prezzo del greggio, si consideri la possibilità del razionamento o del tesseramento e in ogni caso si crei il contingente di benzina agevolata. Lo chiedo dal 13 luglio 1973 cioè da prima della guerra del Kippur che è del 6 ottobre 1973, prima dell'embargo petrolifero, prima degli aumenti (2 dollari in nove anni di aumento per tonnellata del greggio, tre per tonnellata in nove settimane, dall'ottobre al dicembre del 1973); prima del disavanzo della bilancia dei pagamenti che data dal 1973 e prima che parlassero tecnici, giornalisti, partiti e parlamentari. Ebbene in seguito molti partiti ne hanno parlato, altri si adeguano ancora oggi. Il Partito socialista in modo particolare, che pure aveva i suoi relatori (li ricorda il sottosegretario), e che alla Camera si dichiarò nettamente contrario al doppio regime, oggi è anch'esso allineato sul doppio regime. Ebbene dopo il 1° gennaio conteggeremo la modifica del cambio dollaro-lira, l'aumento del petrolio OPEC dal 10 al 20 per cento, i crescenti costi dall'acquisto alla distribuzione, fino a quando il doppio regime diventerà inevitabile; anche per il gasolio, aggiungo io. Il senatore Segnana in Commissione lo ha già chiesto. Le fasce studiate dal Ministero dell'industria per regolare il riscaldamento domestico porteranno anche a questa giusta perequazione. Lo ha già chiesto anche un deputato alto-atesino altre volte in occasione di discussioni su questi decreti-legge. In montagna (affermava quel deputato alto-atesino che i comuni della sua provincia sono tutti oltre i 600 metri) il riscaldamento è necessario, esteso ed intenso. L'inverno dura sette-otto mesi ad una certa quota. Il costo sarà proibitivo e scapperanno tutti dalla montagna. Dovremo fare la fascia di gasolio agevolato. Perchè questa proposta resta e resterà sempre valida? Perchè non è nata per caso, non è stata suggerita dallo svuotamento delle casse dello Stato, dalla fine delle ruberie nel terzo mondo, dai ricatti delle multinazionali petrolifere, dalla demagogia populistica, ma da una ragionevole esigenza di giustizia fiscale distributiva, di una equa e sicura assegnazione di un bene di prima necessità, di un ordinato sviluppo dei consumi. Sì, dunque, all'austerità, ma sì alla giusta distribuzione dei sacrifici. Lo diciamo anche oggi per dovere di sincerità politica. (*Vivi applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore.

B E V I L A C Q U A , *relatore.* Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, come era logico pensare, gli interventi ci hanno portato ad una discussione di carattere generale di politica economica. Pertanto non mi sembra che nel corso degli interventi siano emersi momenti di diversificazione tali da conferire al relatore un diverso parere da quello già espresso.

Le argomentazioni del senatore Luzzato riferite particolarmente alla posizione che egli aveva già assunto in Commissione mi sembrano da condividere almeno in linea di massima, nonchè quelle del senatore Gatti al quale dirò che se veramente si verificasse una maggiore diminuzione di consumo che va dal 6 al 12 per cento, potremmo anche essere soddisfatti nel senso che vi sarebbe un livellamento anche rispetto al consumo. Non può essere vero che incida particolarmente su minori entrate.

Il senatore Marangoni lamenta che si tratta di un tributo pesante, ma chi non lo ha affermato? In fondo in Commissione è stato detto che si tratta di un provvedimento estremamente sofferto ma che ha come punto essenziale quello contenuto nell'ordine del giorno che fa riferimento alla opposta posizione del senatore Venanzetti. Non dovendosi quindi aggiungere nulla alle considerazioni fatte all'inizio di questa seduta, per quanto riguarda l'ordine del giorno mi rimetto al Governo. Credo che questo sia da fare con la speranza e con l'augurio che si trovi a questo proposito un punto d'incontro che conferisca una maggiore possibilità di osservazione in futuro.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il Ministro delle finanze.

* P A N D O L F I , *ministro delle finanze.* Signor Presidente, onorevoli senatori, la discussione generale sul disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 691, introdotta dall'egregia relazione del senatore Bevilacqua, ha posto in luce alcuni aspetti sui quali si era già soffermato l'altro ramo del Parlamento, ampliandone tuttavia il carattere con un dibattito che ha preso il significato di un'ampia rassegna dei motivi che sono alla base del provvedimento stesso. Pertanto mi limiterò solo a soffermarmi su alcuni aspetti per talune puntualizzazioni.

La prima questione riguarda le finalità del provvedimento. Esso non è altro che una delle misure rientranti nella complessiva manovra diretta a determinare un prelievo collocato tra i 4.500-5.000 miliardi in termini di riduzione del disavanzo della pubblica amministrazione allargata (Stato, aziende autonome ed ENEL). Dei 5.000 miliardi lordi, che si riducono a 4.700 miliardi netti, se si tien conto della detrazione che è stata introdotta con il disegno di legge di conversione così come è stato approvato dalla Camera dei deputati, 1.200 miliardi sono ascrivibili a prelievo tariffario, mentre la restante parte a prelievo di carattere fiscale.

Il provvedimento in esame comporta un aumento delle entrate fiscali complessive (imposta di fabbricazione sugli oli minerali ed IVA) per circa 1.200 miliardi. Vorrei precisare, dal momento che il Senato ha espresso, attraverso gli interventi che abbiamo potuto ascoltare, valutazioni contrastanti circa la misura del gettito, che nei 1.200 miliardi è computata anche la somma derivante dall'introduzione della sovrattassa per le autovetture a trazione *diesel.* I 1.200 miliardi sono pertanto composti di una parte che riguarda l'imposta di fabbricazione sugli oli minerali, di un'altra parte (circa 120 miliardi) che è imputabile all'IVA e da una parte che è imputabile alla sovrattassa sulle autovetture *diesel;* naturalmente, tutto questo tenendo conto della riduzione di gettito che si ha per effetto della variazione dell'imposta di fabbricazione sul gasolio che — è appena il caso che lo sottolinei — aveva l'essenziale scopo (lo dico in modo particolare al senatore Venanzetti che mi aveva rivolto una domanda al riguardo) di ridurre un'evasione — che presenta anche temibili aspetti di carattere criminale — verso la quale un ecces-

sivo divario tra la misura dell'imposta di fabbricazione sul gasolio per riscaldamento agevolato e la misura parallela sul gasolio per autotrazione aveva in sostanza determinato una situazione di forte incentivo.

Calcolando quindi anche la perdita di gettito che si ottiene per questa via e calcolando le tre voci di carattere positivo che ho ricordato, penso sia lecita una stima di 1.200 miliardi per il 1977.

Presidenza del vice presidente ROMAGNOLI CARETTONI Tullia

(*Segue* PANDOLFI, *ministro delle finanze*). In proposito, dirò una parola al senatore Marchetti, che ha richiamato un argomento che gli è caro, e cioè l'evoluzione delle grandezze delle entrate tributarie. La situazione si presenta, in questi ultimi mesi del 1976, più favorevole di quanto non l'abbia egli presentata. Stando ai dati del 1976, i tributi diretti, intendendosi con questi i tributi della categoria prima (imposte sul patrimonio e sul reddito), toccheranno alla fine di quest'anno, seconda una proiezione annua che è facilmente determinabile con l'analisi del gettito dei primi nove mesi, circa il 44 per cento delle entrate tributarie complessive. Nel 1972 le imposte dirette davano un gettito pari al 28 per cento delle entrate tributarie complessive. Quindi abbiamo qualche cosa di più che una tendenza: abbiamo praticamente già un risultato che credo sia apprezzabile per quanto riguarda il nuova assetto dei tributi e quindi il maggior peso che secondo l'articolo 53 della Costituzione va attribuito alle imposte che sono commisurate sulla capacità contributiva dei cittadini e che sono informate ad un criterio di progressività. Per quanto riguarda l'incidenza nel comparto delle imposte dirette delle voci che derivano dalle ritenute di acconto sul reddito da lavoro dipendente, la proiezione annua per il 1976 dà le seguenti cifre: imposte dirette 12.030 miliardi, ritenute sul lavoro dipendente privato e pubblico (rispettivamente gli articoli 2 e 3 del capitolo 1023 delle entrate dello Stato), complessivamente 4.700 miliardi. Su un totale quindi di 12.030 miliardi le ritenute sul lavoro dipendente influiscono per appena (appena con riferimento all'opinione prevalente che tutto o quasi tutto derivi dalla ritenuta sul lavoro dipendente) per 4.700 miliardi. Naturalmente io non voglio sviluppare questo argomento; è chiaro che il grande traguardo di ogni azione tributaria è il raggiungimento di rigore e di adeguatezza dell'accertamento del settore non da lavoro dipendente per raggiungere una perequazione che è di per se difficile data la natura dei redditi diversi da quelli da lavoro dipendente. Però — pur confermando che questo rimane il grande obiettivo da raggiungere e che ancora moltissimo resta da fare — possiamo, credo, constatare come notevoli progressi si siano compiuti. Li consideriamo niente altro che un punto di partenza per quello che ancora rimane da compiere.

Una terza questione è stata evocata e e cioè quella della manovra complessiva dell'imposta di fabbricazione sugli oli minerali; ne ha fatto cenno il senatore Luzzato Carpi il quale ha proposto che si studi una forma di pagamento del tributo esente da tutte le difficoltà che praticamente si riscontrano con una serie di aliquote o di tariffe diversificate come accade oggi. Ed ha ricordato il sistema che mi pare sia in vigore nella Germania federale del pagamento dell'imposta di fabbricazione in sostanza all'ingresso del greggio nel territorio nazionale. Le dirò, senatore Luzzato Carpi, che è stata questa una delle mie prime preoccupazioni, di studiare una formula di questo tipo, ma le devo dire che le difficoltà derivano dal sistema di prezzi amministrati che noi abbiamo. Una volta che noi abbiamo applicato il tributo — diciamo *una tantum* in questo caso — al momento dell'ingresso del petrolio greggio nel territorio nazionale

diventa poi più difficile stabilire le diverse misure di prezzi amministrati che abbiamo nel nostro ordinamento. È una difficoltà che per quanto è possibile vedere oggi non sembra facilmente superabile. Però il fatto che lei abbia ricordato questo problema mi stimolerà a non arrendermi alla prima evidenza dei fatti. Altra questione — ed era immaginabile che venisse qui richiamata in discussione — è stata quella del problema del doppio mercato o di altre forme che consentano una disciplina del prezzo della benzina diversa da quella attualmente in vigore. È stato ricordato che il Governo ha documentato le ragioni per cui ha ritenuto di non adottare il doppio mercato e quindi di non usufruire della delega di cui era in possesso sin dalla primavera scorsa. Io non entro tecnicamente nelle questioni toccate dal libro bianco anche perchè esulano dalla competenza diretta del mio Ministero. Poichè tuttavia non voglio sfuggire alla responsabilità collegiale che investe il Governo e che quindi tocca anche ciascun suo rappresentante, desidero confermare al Senato quanto ho già avuto modo di dichiarare alla Camera e cioè che il Governo è favorevole alla predisposizione, di fronte ad eventuali situazioni di emergenza, di un piano che consenta di non essere impreparati in un settore che ha visto già altri paesi studiare, con intensità di applicazione, misure per fronteggiare appunto eventuali situazioni di emergenza. Non sono ovviamente in grado in questo momento di dire in quale esatta direzione andrà lo sforzo del Governo; posso però dire che l'impegno è serio e che il Governo non mancherà di riferire sui risultati delle sue elaborazioni.

In questo senso, quindi, senza un riferimento a specifiche misure di carattere tecnico, il Governo accetta l'ordine del giorno presentato dal senatore Marchetti se egli consente che venga interpretato in questa maniera dal Governo, cioè come una indicazione non tassativa di misure, ma come un impegno alla predisposizione di un piano che consenta, come dicevo, di fronteggiare non improbabili situazioni di emergenza.

Mi sia consentito, signor Presidente e onorevoli senatori, di concludere ricordando un punto che è stato sottolineato nel corso della discussione generale, cioè l'introduzione della detrazione particolare con funzione perequativa, di sollievo, di 24.000 lire per fasce minori di contribuenti.

Il Governo conferma al Senato quanto già ha avuto occasione di dire alla Camera, cioè che sarebbe stato preferibile che una misura di questo genere venisse studiata in un quadro più razionale che tra l'altro era a portata di mano in quanto il Senato sta per affrontare l'esame del provvedimento relativo all'imposta sul reddito delle persone fisiche, dopo la sentenza della Corte costituzionale in materia di cumulo dei redditi familiari. Se una misura di questo tipo fosse stata esaminata in un quadro più razionale, probabilmente non si sarebbero lamentate le distorsioni che da più parti si lamentano dopo l'introduzione di questa misura.

Tuttavia il Governo ha avuto riguardo alla finalità che ha spinto la Camera a introdurre questa detrazione più che alla qualità tecnica della misura introdotta. Ed è questa la ragione per la quale il Governo ha finito per accedere al parere che nell'altro ramo del Parlamento è nettamente prevalso.

Con queste osservazioni, signor Presidente e onorevoli senatori, il Governo raccomanda la conversione in legge del decreto-legge n. 691.

P R E S I D E N T E . Senatore Marchetti, insiste per la votazione del suo ordine del giorno?

M A R C H E T T I . Non insisto.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

P I T T E L L A , *segretario*:

Art. 1.

È convertito in legge il decreto-legge 8 ottobre 1976, n. 691, recante modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e del gas metano per autotrazione, con le seguenti modificazioni:

All'articolo 6 *il primo comma è sostituito dal seguente*:

« È vietato l'impiego di benzolo, toluolo e xiloli nonchè degli idrocarburi paraffinici, oleofinici o naftenici come carburanti o lubrificanti, sia da soli che in miscela tra loro o con prodotti petroliferi ».

All'articolo 8, *al primo comma, dopo la parola*: « CV », *è aggiunta la seguente*: « fiscali »;

all'ultimo comma, sono aggiunte, in fine, le parole: « Gli aumenti derivanti dal presente comma si applicano alle tasse di circolazione corrisposte successivamente all'entrata in vigore del presente decreto ».

Dopo l'articolo 9 *sono aggiunti i seguenti*:

« Art. 9-*bis*.

Per gli autoveicoli e i loro rimorchi, per i quali il peso complessivo a pieno carico e conseguentemente la portata utile siano modificati senza l'obbligo di preventivo aggiornamento della carta di circolazione, in virtù dei decreti del Ministro dei trasporti, emanati ai sensi dell'articolo 9 della legge 5 maggio 1976, n. 313, la portata cui va commisurata la tassa di circolazione, in deroga a quanto stabilito dall'ultimo comma dell'articolo 2 del testo unico delle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, è quella risultante dall'applicazione dei decreti ministeriali predetti.

La norma di cui al precedente comma non si applica per gli autoveicoli e i loro rimorchi, per i quali risulti espressamente annotato sulla carta di circolazione che le disposizioni di cui ai suddetti decreti ministeriali non hanno effetto nei loro confronti.

La diversa misura della tassa di circolazione eventualmente derivante dalla variazione di portata, disposta dai decreti ministeriali indicati ai precedenti commi, ha effetto per le tasse corrisposte successivamente alla data di applicazione dei decreti stessi.

Il peso complessivo a pieno carico e l'eventuale peso potenziale dei veicoli e le relative portate, nonchè il peso rimorchiabile delle motrici, quali risultano dall'applicazione dei decreti ministeriali richiamati ai precedenti commi, sostituiscono le corrispondenti caratteristiche indicate sulla carta di circolazione anche agli effetti dell'applicazione del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni.

Art. 9-*ter*.

Per gli autoveicoli e gli autoscafi omologati o approvati a partire dal 1° luglio 1977, la formula per la determinazione della potenza ai fini fiscali dei motori a ciclo Otto o a ciclo Diesel a quattro tempi, di cui al punto 1) dell'articolo 3 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, è sostituita dalla seguente:

$$CV = 0{,}14186 \times (n \times V)^{0{,}6541}$$

dove:

n = numero dei cilindri

V = volume di un cilindro (area dello stantuffo moltiplicata per la corsa) espressa in cm^3.

Immutata rimane la determinazione della potenza ai fini fiscali dei motori a ciclo Otto o a ciclo Diesel a due tempi, risultante dal combinato disposto dei punti 1) e 2) dell'articolo 3 del testo unico richiamato al comma precedente.

A partire dal 1° luglio 1977, la formula per la determinazione della potenza ai fini fiscali dei motori a ciclo Otto o a ciclo Diesel a quattro tempi, stabilita dal primo comma del presente articolo, si applica, se

più favorevole, anche agli autoveicoli e agli autoscafi omologati o approvati anteriormente alla predetta data, a domanda degli intestatari dei relativi documenti di circolazione e previo aggiornamento dei documenti stessi da parte dei competenti uffici ».

(*È approvato*).

Art. 2.

A favore dei possessori di reddito di lavoro dipendente e dei redditi di cui all'articolo 47, primo comma, lettera *a*) del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597, e successive modificazioni, di ammontare non superiore a lire 6 milioni annue è concessa, in aggiunta alle detrazioni di cui agli articoli 15 e 16 dello stesso decreto, una ulteriore detrazione di lire 24 mila annue rapportate al periodo di lavoro nell'anno. La detrazione sarà computata per l'anno 1976 in sede di conguaglio da effettuare, dai sostituti d'imposta, alla fine dell'anno, o, se precedente, alla data di cessazione del rapporto di lavoro. La detrazione stessa trova applicazione anche agli effetti del penultimo comma dell'articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600.

L'ulteriore detrazione contemplata dal precedente comma si applica anche per i redditi di impresa indicati nel secondo comma dell'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, numero 597, e successive modificazioni quando sono state effettuate le detrazioni di cui al primo comma dello stesso articolo 16.

Le disposizioni dei precedenti commi si applicano dal 1° novembre 1976 al 31 dicembre 1977.

(*È approvato*).

P R E S I D E N T E . Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

V E N A N Z E T T I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

V E N A N Z E T T I . Signor Presidente, ringrazio il Ministro per le cortesi risposte, ma debbo ugualmente confermare l'astensione dei senatori repubblicani dal voto sul provvedimento. Penso che, rispetto alle argomentazioni addotte, il senatore Marchetti voterà contro. È uno strano modo di fare quello di polemizzare con un parlamentare di un altro Gruppo, che tra l'altro non è autore del libro bianco sulla benzina, per non voler polemizzare direttamente con il rappresentante del Governo che è dello stesso suo partito, senatore Marchetti.

Non vorrei aprire, in sede di dichiarazione di voto, una polemica sul libro bianco. (*Interruzione del senatore Marchetti*). Lei, senatore Marchetti, ha fatto un intero intervento sul mio intervento, se mi consente, non sono stato io...

M A R C H E T T I . Ho parlato più col Governo che con lei...

V E N A N Z E T T I . Benissimo, allora mi aspetto che il suo comportamento sia coerente. Non ho nessuna difficoltà a ricordare che l'idea del doppio mercato della benzina è un'idea nostra del 1973 (e l'ha ricordato anche lei citando un nostro collega parlamentare)... (*Interruzione del senatore Marchetti. Richiami del Presidente*). Se lei gradisce avere il *copyright* delle idee non ho niente in contrario a riconoscerle il diritto di primogenitura. Ma siccome ha ricordato questa posizione, vorrei anche ricordare che la nostra idea nacque appunto nel momento dell'emergenza e dell'*embargo* sul petrolio quando il problema era questo: se fare un razionamento della benzina, non già per un problema di prezzo, ma per un problema di disponibilità, come alternativa al discorso della chiusura al traffico delle strade nei giorni domenicali e festivi. Nacque in noi l'idea che come temperamento ad un discorso di totale razionamento si potesse pensare al doppio mercato. Quindi è tutt'altra

impostazione rispetto alla situazione attuale. Questo per dire che non c'è nessuna incoerenza tra l'idea che lanciammo alla fine del dicembre 1973, ripeto, in una situazione di *embargo* del petrolio, e la nostra posizione attuale contraria, in questa fase, al doppio mercato della benzina.

Non debbo insistere sulle motivazioni. Ho portato alcuni dati di valutazione, lei, senatore Marchetti, ne ha portati degli altri; se fosse venuto in Commissione finanze avremmo potuto fare in quella sede un confronto di dati e di cifre, ma non mi pare che nell'ambito di questa discussione, in questa sede, possiamo metterci a confrontare se effettivamente è sufficiente pagare la benzina 600 lire al litro al mercato libero come compenso dei 1.000 miliardi che attraverso questo provvedimento potevamo avere.

M A R C H E T T I . Lei ha detto 1.000 lire, io ho detto 600...

V E N A N Z E T T I . Appunto, però se lei fa un po' di conti... (*Interruzione del senatore Marchetti*).

P R E S I D E N T E . Scusi, senatore Marchetti, ma la Presidenza non riesce a rendersi conto del dibattito.

M A R C H E T T I . Ma questa non è una dichiarazione di voto, scusi! Allora anch'io ho diritto di parlare.

P R E S I D E N T E . Mi domandi dopo la parola per dichiarazione di voto, e naturalmente gliela darò. E lasci alla Presidenza la cura di giudicare nel merito. Continui, senatore Venanzetti.

V E N A N Z E T T I . Desidero concludere la mia dichiarazione di voto, e mi scuso di averla estesa per quanto riguarda il contenuto; ma ciò deriva dal fatto che, non essendo stato posto in votazione l'ordine del giorno sul quale volevo esprimermi, evidentemente lo strumento parlamentare era che in sede di dichiarazione di voto, nel confermare la nostra astensione, aggiungessi qualche altro elemento alle motivazioni che ci avevano portato a questa decisione.

M A R C H E T T I . Domando di parlare per fatto personale.

P R E S I D E N T E . La Presidenza non ravvisa la sussistenza del fatto personale. Posso darle la parola, se lo ritiene, per dichiarazione di voto.

M A R C H E T T I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A R C H E T T I . Desidero precisare alcune cose. Se ha diritto un senatore repubblicano di esprimere delle cifre, ho diritto anch'io. Quindi quando ho parlato di 600 lire non ho commesso un'azione sleale nei confronti dell'oratore precedente, ho esercitato un diritto.

V E N A N Z E T T I . Ma io non ho detto che lei ha fatto un'azione sleale. Va a cercare il fatto personale in un dibattito politico... (*Interruzione del Presidente*).

M A R C H E T T I . Comunque desidero ricordare, circa l'affermazione pronunciata dal senatore Venanzetti sulla primogenitura per quanto riguarda la proposta, che la primogenitura è stata riconosciuta già alla Camera ripetutamente non al suo partito ma ad altri parlamentari non del suo Gruppo. E si ripete sempre questa vicenda, perchè dal 1973, prima del Kippur e quindi prima della situazione di *embargo* e di aumento vertiginoso del prezzo del greggio, la proposta era stata avanzata alla Camera con interpellanze e con interrogazioni e nel corso di vari dibattiti.

Per quanto riguarda le ultime osservazioni del senatore Venanzetti sulla opportunità, allora, del doppio mercato che oggi non sus-

sisterebbe, io ritengo invece che le opinioni del Partito repubblicano siano superabili quando si pensi che non è il consumo che porta al doppio mercato ma è l'istituzione per tutti i generi e servizi di prima necessità, dall'acqua al gas, alla luce elettrica, ai telefoni e quindi anche ai trasporti e alla benzina, di una fascia di consumi sociali, che deve comprendere anche la benzina, necessari per tanta gente del nostro paese, per le famiglie che devono vivere con 100, 150, 200 mila lire al mese.

P R E S I D E N T E . Nessun altro chiedendo di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Per la risposta scritta ad interrogazione e per lo svolgimento di interrogazione

A N D E R L I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A N D E R L I N I . Ho chiesto la parola per sollecitare la risposta a due interrogazioni. È la seconda volta che sono costretto a sollecitare in quest'Aula la risposta a una interrogazione a risposta scritta (4 - 00327), presentata il 12 ottobre di quest'anno. Essa chiedeva al Presidente del Consiglio e al Ministro delle finanze di rendere noti i nomi dei 169 cittadini della Repubblica che, secondo una dichiarazione fatta ad un noto quotidiano romano dal Presidente del Consiglio, si troverebbero in stato di arresto per esportazione clandestina di capitali. L'affermazione è assai significativa ma ancor più significativo sarebbe conoscere i nomi dei 169 cittadini che si trovano in queste condizioni.

Ho avuto modo, signor Presidente, di sollecitare in quest'Aula, circa 20 giorni fa, una risposta da parte del Governo e nell'ultima riunione dei capigruppo mi sono messo nella condizione di chiedere al Presidente del Senato di sollecitare ancora una volta la risposta del Governo. Capisco che qualche volta le risposte ad interrogazioni a risposta orale vengano con qualche ritardo, ma le interrogazioni con risposta scritta non tollerano ritardi. L'interrogazione è stata presentata un mese e mezzo fa circa e il fatto che sia mancata una risposta è una offesa a questo ramo del Parlamento: tale io la considero e tale vorrei sperare che la consideri la Presidenza di questa Assemblea.

Il Presidente del Consiglio può anche dire che non intende rivelare i nomi dei 169 cittadini della Repubblica che si troverebbero, secondo la sua opinione, in prigione per questo reato ma ha il dovere di dare una risposta a un senatore della Repubblica che, rispettando tutto intero lo spirito e la lettera del Regolamento del Senato, gli rivolge una interrogazione in questo senso.

Seconda questione: in data 19 novembre, cioè sette giorni fa — qui siamo nei termini — ho. insieme con il collega Gozzini, rivolto una interrogazione (3 - 00180) a lei, onorevole Pandolfi, per avere notizie precise su come è stato applicato l'articolo ben noto della legge relativa all'*una tantum* che concedeva 2 miliardi e mezzo all'Automobil Club per la riscossione e i riscontri dei versamenti fatti dagli automobilisti.

Lei sa che io in quest'Aula presentai un emendamento preciso che il Governo e la Commissione respinsero. Ci fu poi un ordine del giorno: anch'esso non fu approvato.

Desidero conoscere innanzitutto il testo dell'accordo che avete firmato con l'Automobil Club. Non si erogano due miliardi e mezzo a carico dell'erario dello Stato in un momento come questo senza sapere qual è il testo di questo accordo, quali effetti questo accordo abbia prodotto. Se, come si va dicendo da parte di molti organi di stampa, esiste una fascia significativa di evasione e quell'accordo doveva proprio servire ad individuarla, visto che l'Automobil Club è in possesso di una struttura elettronica capace di reperire con relativa facilità gli eventuali evasori, vorrei sapere quali sono e quanti sono i nominativi che l'Automobil Club ha comunicato al suo Ministero per metterlo nelle condizioni di recuperare le somme che

sono state evase. Non possiamo evidentemente accontentarci del fatto che gli agenti di pubblica sicurezza...

P R E S I D E N T E . Non crede, senatore Anderlini, di stare svolgendo adesso la sua interrogazione?

A N D E R L I N I . Signor Presidente, sono purtroppo costretto ad andare al di là dei termini. Lei ha tutto il diritto di rimproverarmi ma io ho il dovere di forzare i tempi proprio perchè se il Governo forza i tempi per suo conto sono in qualche modo io a forzarli per mio conto.

P R E S I D E N T E . Il dovere di forzare i tempi non esiste mai.

A N D E R L I N I . Mi dispiace, signor Presidente, lei faccia pure il suo dovere, mi tolga la parola se vuole, ma io ho il diritto di dire che nel primo caso si tratta di una vera e propria violazione...

P R E S I D E N T E . La prego di non svolgere l'interrogazione.

A N D E R L I N I . Non sto svolgendo l'interrogazione. Sto dicendo che nel primo caso si tratta di una vera e propria offesa al Senato...

P R E S I D E N T E . A questo le sarà risposto.

A N D E R L I N I . Mi auguro che la Presidenza di questa Assemblea la consideri anch'essa tale. Nel secondo caso sono qui a dire che non attenderò oltre i quindici giorni per avere la risposta cui ho effettivamente diritto e che nessuno ha il diritto di farla in barba ai deliberati, alle volontà, alle decisioni del Parlamento, nè il Presidente del Consiglio nè il mio carissimo amico ministro delle finanze, onorevole Pandolfi.

P A N D O L F I , *ministro delle finanze.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* P A N D O L F I , *ministro delle finanze.* Ho preso atto delle dichiarazioni del senatore Anderlini sui due punti che sono stati toccati, il primo che riguarda il ritardo nella risposta scritta da parte del Presidente del Consiglio, debbo supporre, in quanto questi è stato il primo ad essere investito dalla interrogazione ricordata, e il secondo punto che riguarda invece una interrogazione in data più recente diretta a me. Sul primo punto non mancherò di adoperarmi perchè la risposta possa pervenire in tempi i più rapidi possibili, oserei dire rapidissimi; sul secondo punto io sarei già personalmente in questo momento in grado di rispondere alla interrogazione che tra l'altro consentirebbe di dare alcune indicazioni piuttosto importanti circa la sicurezza che abbiamo acquisito di poter individuare tutti gli evasori — dico tutti — sia dell'*una tantum* 1974 sia dell'*una tantum* 1976. Ma credo che sia atto di maggiore riguardo che io le risponda con più precisione di particolari e ricchezza di dettagli nella forma rituale della risposta alle interrogazioni.

P R E S I D E N T E . Se il Ministro delle finanze è d'accordo, l'interrogazione 3 - 00180 sarà inserita nell'ordine del giorno della prossima seduta destinata allo svolgimento di interrogazioni e di interpellanze.

P A N D O L F I , *ministro delle finanze.* Senz'altro, sono d'accordo.

P R E S I D E N T E . Per quanto concerne il sollecito per la risposta scritta alla interrogazione 4 - 00327, la Presidenza si prenderà carico di intervenire nei debiti modi e si riserva di applicare, ove necessario, il secondo comma dell'articolo 153 del Regolamento che dice che se il termine trascorre senza che l'interrogazione abbia ricevuto risposta, il Presidente, di intesa con l'interrogante, dispone, dandone comunicazione all'Assemblea, che l'interrogazione ven-

ga iscritta, per la risposta orale, all'ordine del giorno della prima seduta dell'Assemblea destinata allo svolgimento delle interrogazioni, o della prima seduta della Commissione competente per materia.

A N D E R L I N I . Va bene.

Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati

P R E S I D E N T E . Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Norme per la edificabilità dei suoli » (354).

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Sono stati presentati i seguenti di segni di legge di iniziativa dei senatori:

GHERBEZ Gabriella, BACICCHI, MODICA, MASCAGNI, RHUL BONAZZOLA Ada Valeria e VILLI. — « Intervento finanziario dello Stato per l'Associazione " Stalno slovensko glèdalisce " - Teatro stabile sloveno di Trieste » (348);

BETTIZA e BALBO. — « Riforma delle norme sulla stampa quotidiana » (349);

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. — BRANCA, GALANTE GARRONE, MAFFIOLETTI, VENANZI, VIVIANI, FERRALASCO e MANCINO. — « Modifica dell'articolo 1 della legge costituzionale 9 febbraio 1948, n. 1, recante norme sui giudizi di legittimità costituzionale » (350);

GAROLI, RUHL BONAZZOLA Ada Valeria, URBANI, LUCCHI Giovanna, FERMARIELLO, COLOMBI, BERNARDINI, GIOVANNETTI, GUTTUSO, AYASSOT, CONTERNO DEGLI ABBATI Anna Maria, CAZZATO, MASCAGNI, ZICCARDI, SALVUCCI e VILLI. — « Princìpi generali in materia di formazione professionale » (351);

CARRARO. — « Disciplina del condominio in fase di attuazione » (352);

LABOR, MARAVALLE e ZITO. — « Istituzione dell'Archivio delle opere grafiche d'arte contemporanea » (353).

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

P R E S I D E N T E . I seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede referente:

alla 3ª Commissione permanente (Affari esteri):

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa all'istituzione del Centro europeo per le previsioni meteorologiche a medio termine, con Allegato e Protocollo sui privilegi e le immunità, firmati a Bruxelles l'11 ottobre 1973 » (238), previ pareri della 4ª, della 5ª, della 7ª e della 8ª Commissione;

alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Modificazioni alla disciplina dell'imposta sul reddito delle persone fisiche » (335), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

« Norme per la edificabilità dei suoli » (354), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 5ª, della 6ª, della 9ª, della 10ª Commissione e della Commissione speciale per i problemi ecologici;

alla 9ª Commissione permanente (Agricoltura):

ZAVATTINI ed altri. — « Riordinamento dell'Azienda di Stato per gli interventi nel mercato agricolo (AIMA) » (317), previ pareri della 1ª, della 5ª, della 6ª, della 10ª Commissione e della Giunta per gli affari delle Comunità europee.

Annunzio di mozioni

P R E S I D E N T E . Invito il senatore segretario a dare annunzio della mozione pervenuta alla Presidenza.

V E N A N Z E T T I , *segretario*:

CIPELLINI, FINESSI, FERRALASCO, SIGNORI, AJELLO, COLOMBO Renato, FOSSA, SCAMARCIO, SEGRETO, FABBRI Fabio, DI NICOLA, MARAVALLE, LUZZATO CARPI, DALLE MURA, LEPRE, PITTELLA, RUFINO, LABOR. — Il Senato,

nel decennale delle catastrofi alluvionali del novembre 1966 e nel venticinquesimo anniversario delle tragiche alluvioni del 1951;

constatato che, per la prima volta, nelle dichiarazioni programmatiche del Governo è mancato qualsiasi impegno nei riguardi della regolazione delle acque e della difesa del suolo;

constatato che, ancora una volta — come purtroppo avviene con frequenza maggiore che in passato — le inclemenze meteoriche dell'inverno hanno riportato la minaccia gravissima dell'alluvione alle terre e alle popolazioni della bassa padana, della città di Venezia e di molte altre zone del Paese dominate da corsi d'acqua, le cui piene si sono quest'anno avvicinate, talvolta superandoli, ai limiti di guardia;

preso atto che le tragiche catastrofi che si ripetono — oltre che agli abusi urbanistici, alla mancata esecuzione di opere di fognature ed alla pessima amministrazione dei servizi locali — sono dovute alla carenza di fondi per opere di regolazione dei corsi d'acqua nelle città e di difesa idrogeologica delle terre sovrastanti;

ricordato che dopo l'emanazione della legge del 1952 (con la quale lo Stato si è impegnato ad una sistematica azione di regolazione dei fiumi e di difesa del suolo) sono stati destinati a tale scopo non più di 1.500 miliardi di lire, con una media annua inferiore ai 60 miliardi di lire;

ricordato che tali somme, stanziate in massima parte in relazione ad eventi catastrofici, sono state prevalentemente spese per il ripristino e la manutenzione di opere distrutte o danneggiate, con un residuo di entità irrisoria da destinare ad un'organica politica di difesa del territorio nazionale;

ricordato, ancora, che, per l'inadeguato, parziale aiuto ed indennizzo alle imprese private, alle opere pubbliche ed ai beni dei cittadini travolti dalle alluvioni, lo Stato ha dovuto spendere, nello stesso periodo di tempo, somme di gran lunga superiori a quelle precedentemente indicate per la preventiva difesa del territorio;

rilevato che la Commissione interministeriale, creata dopo le alluvioni del 1966, ben assolvendo il suo compito, sotto l'illuminata guida del professor Giulio De Marchi, ha definito da alcuni anni, sotto ogni aspetto e per ogni bacino idraulico, i problemi e le loro soluzioni di massima ed ha dimostrato la necessità di destinare a tali fini, in un trentennio, con massima concentrazione nel primo decennio, ormai quasi trascorso, finanziamenti calcolati nel 1967 in 10.000 miliardi di lire, pari a 20.000 o 25.000 miliardi attuali;

ricordato che la relazione Rossi Doria-Noè, con la quale si è conclusa l'« indagine conoscitiva sui problemi della difesa del suolo » delle Commissioni riunite lavori pubblici ed agricoltura del Senato, ha precisato gli aspetti della riforma legislativa ed organizzativa richiesta da detti insopprimibili impegni dello Stato ed ha indicato in 800 miliardi di lire all'anno il fabbisogno finanziario da iscrivere nella parte ordinaria del bilancio dello Stato;

ricordato che gli studi ed i progetti relativi all'opera ed agli altri interventi richiesti per i corsi d'acqua più minacciosi ed i bacini più dissestati sono o pronti o in avanzato stato di preparazione;

rilevato, infine, che molti dei lavori relativi alla regolazione dei corsi d'acqua ed alla difesa del suolo si presterebbero, se opportunamente organizzati e decentrati, ad alleviare l'attuale situazione di crisi, fornendo un'utile occupazione ai giovani disoccu-

pati, oltre che — secondo una proposta da tempo avanzata — agli uomini in servizio di leva,

impegna il Governo:

a presentare al Parlamento con urgenza un disegno di legge che affronti i temi concernenti il piano irriguo nazionale e la difesa del suolo, tenendo conto dell'elaborato che il sottocomitato incaricato formulò nella decorsa legislatura in Senato;

ad elevare le autorizzazioni di spesa allora previste, per tener conto dei maggiori costi attuali e delle maggiori necessità derivanti dalla mancata approvazione nella passata legislatura;

a concentrare i mezzi finanziari (distribuiti in un decennio) nei primi esercizi, così da riguadagnare il tempo perduto, mettendo in atto un consistente programma immediato di opere ed interventi relativi a situazioni prioritarie già previste dai progetti esecutivi;

a preparare con urgenza quanto occorre per dar corso agli impegni che la legge — pur avendo carattere provvisorio — comporterà per la programmazione degli interventi, la partecipazione delle Regioni ed il coordinamento delle attività;

ad avviare l'elaborazione di una o più leggi organiche in materia, partendo dalle perspicue risultanze e proposte della relazione che ha concluso l'indagine conoscitiva condotta nella passata legislatura;

a rendere così possibili la costituzione di un unico organo centrale di programmazione e di controllo; la creazione, su tutto il territorio nazionale, d'intesa con le Regioni interessate, dei Magistrati alle acque, come organi tecnici di programmazione e coordinamento; lo sviluppo degli interventi sulla base di organici piani di bacino; l'effettivo decentramento alle Regioni (e, da parte di queste, alle Province, ai comprensori, alle comunità montane ed agli altri adatti organi locali) dell'esecuzione della maggior parte delle opere e degli interventi; l'imposizione dei necessari vincoli relativi al razionale uso del territorio e delle risorse;

ad avviare in tal modo una politica, sinora mancata, diretta a coordinare gli interventi per la regolazione delle acque e la difesa del suolo con gli altri richiesti per un razionale assetto del territorio, un equilibrato uso delle risorse, una sistematica difesa dagli inquinamenti ed una durevole conservazione e valorizzazione del patrimonio naturale e storico della nazione.

(1 - 00007)

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Invito il senatore segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

V E N A N Z E T T I , *segretario*:

GUARINO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere:

se e quali provvedimenti urgenti intenda adottare per ovviare, in via provvisoria, alle gravissime carenze di insediamento delle strutture giudiziarie a Napoli;

se, in particolare, intenda intervenire al più presto per l'assegnazione agli uffici giudiziari dell'edificio un tempo occupato dall'Ospedale della pace e di nuovi locali nel grande edificio dell'Albergo dei poveri, in piazza Carlo III;

se, infine, considerata la gravità dei molteplici problemi connessi a tale sistemazione provvisoria (ma che, purtroppo, non è da prevedere destinata a breve durata), ritenga opportuno distaccare presso la Corte d'appello di Napoli un alto funzionario del Ministero che possa agevolare le operazioni necessarie, superando le troppe lungaggini burocratiche che rendono, allo stato, kafkaniamente difficile l'attuazione di ogni pur minima decisione operativa.

(3 - 00194)

CIPELLINI, VIVIANI, FERRALASCO, LABOR, PITTELLA, SIGNORI, MARAVALLE, FABBRI Fabio, FINESSI, SCAMARCIO, COLOMBO Renato, CATELLANI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Premesso:

che da molteplici fonti di comunicazione giungono, concordemente drammatiche, notizie dei barbari sistemi usati in Argenti-

na al fine di mantenere un regime di violenza e di oppressione;

che tra le molte migliaia di persone sequestrate vi sono anche decine di italiani, quattro dei quali sono stati visti, dalla cittadina americana Patricia Erb, orribilmente torturati ed in misere condizioni di salute;

che in tale situazione l'Ambasciata italiana non solo non ha assunto un doveroso atteggiamento di difesa dei nostri connazionali, ma, addirittura, avrebbe tenuto un comportamento ambiguo, del tutto incomprensibile dal punto di vista umano, logico e giuridico,

gli interroganti chiedono di conoscere:

1) se, di fronte alle notizie di cui sopra, il Ministro abbia chiesto conto all'ambasciatore in Argentina del comportamento tenuto nei confronti degli italiani vittime di una grave persecuzione e delle ragioni che l'hanno determinata;

2) se non ritenga di dare istruzioni precise e categoriche perchè l'ambasciatore si adoperi per avere notizie esatte sulla sorte degli italiani sequestrati e per ottenere per quelli ancora in vita una pronta liberazione.

(3 - 00195)

MANENTE COMUNALE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno, dell'agricoltura e delle foreste e dei lavori pubblici.* — È noto che il perdurare delle piogge che hanno investito la provincia di Salerno, con allagamenti e smottamenti di terreno, ha arrecato seri danni all'agricoltura ed a centri abitati.

In data 24 novembre 1976, in particolare, a seguito di frana di grandi dimensioni, sono state distrutte varie case di agricoltori e di cittadini in agro di Castellabate (Salerno), con perdite di beni per l'improvviso verificarsi dell'evento alluvionale. Famiglie intere sono state private della casa e degli averi e si trovano nella più sconcertante indigenza.

Si chiede, pertanto, di conoscere quali provvedimenti si intendono adottare, nell'ambito delle singole competenze, al fine di sopperire alle necessità che si manifestano con urgenza in ordine a quanto accaduto a persone ed a cose, e come si intende sanare una pericolosa situazione che potrebbe ancor più aggravarsi se non si pongono opportuni e tempestivi ripari.

(3 - 00196)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

MANNO. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere se ritenga opportuno appurare i motivi che impediscono all'amministrazione degli Ospedali riuniti per bambini di Napoli di porre in opera costosissime attrezzature di diagnostica ospedaliera, già acquistate e da tempo giacenti in depositi di fortuna, con pericolo di deterioramento irreparabile.

Tenuto conto del particolare tipo di degenti — neonati e bambini — il solo ritardare l'uso di apparecchi di diagnostica neurologica, otorinolaringoiatrica, oculistica e per rianimazione, nonchè incubatrici per bambini immaturi, è grave colpa.

L'interrogante, pertanto, ritiene che l'intervento del Ministro debba essere tempestivo e risolutore, per evitare ulteriore danno al prezioso materiale e consentire il conseguente benefico uso per i degenti.

(4 - 00504)

D'AMICO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se gli risulta la decisa approvazione formalmente espressa, in data 26 ottobre 1976, dal Consiglio comunale di Francavilla al Mare, in ordine alle progettate modifiche strutturali previste dall'Amministrazione ferroviaria dello Stato nel territorio urbano di quel comune ed i suoi intendimenti in proposito.

A giudizio dell'interrogante — che non ritiene di poter considerare le modifiche di cui sopra, incidenti su di un'area di estremo interesse locale, come volutamente programmate a dispetto, ma imposte da prevedibilmente inderogabili esigenze tecniche — le motivazioni addotte dall'Amministrazione comunale, che ha il dovere, e quindi l'obbli-

go, di tutelare strutture e servizi, nel caso notoriamente e specificamente finalizzati alle occorrenze proprie di uno dei più importanti centri balneari della costa adriatica, non possono e non debbono comunque essere disattese, ma rispettate, nell'impegno e nello sforzo, ovviamente, della ricerca di accettabili soluzioni alternative.

(4 - 00505)

D'AMICO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere se — oltretutto per l'intrinseca priorità riconoscibile e riconosciuta normalmente alle opere infrastrutturali del genere — non ritenga di far sì che il progetto per il raddoppio dell'adduttrice dell'acquedotto del Verde, in Abruzzo, predisposto dagli uffici tecnici della Cassa per il Mezzogiorno, per l'accertata urgente ed inderogabile esigenza di assicurare l'approvvigionamento idrico di vecchie e nuove aree urbane che ne sono insufficientemente dotate o totalmente prive, venga sollecitamente approvato e, quindi, realizzato.

Poichè risulta che il progetto esecutivo di secondo stralcio del primo lotto di tale opera — destinata a servire, oltre ai comuni dell'intera fascia costiera frentana, anche i grossi centri di Lanciano ed Ortona, nel primo dei quali l'attivazione, tra l'altro, di un intero quartiere PEEP e l'occupazione delle case ivi già costruite sono subordinate alla disponibilità di acqua, derivabile, a quanto viene affermato, solo dalla realizzazione dell'adduttrice di cui sopra — attende dall'agosto del 1975 l'esame da parte del consiglio di amministrazione della Cassa, appare quanto mai opportuna l'iniziativa del Ministro, a sollecitare la quale è diretta la presente interrogazione.

(4 - 00506)

D'AMICO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere se all'Azienda di Stato per i servizi telefonici risulta l'esistenza di una cospicua richiesta di diffusione dei collegamenti telefonici privati in ambiti di territorio extra-urbano, spesso caratterizzati da insediamenti abitativi diradati che ne rendono tanto costosa quanto auspicata e necessaria la realizzazione, ed in che modo ed in quali tempi si prevede di farvi fronte.

Quanto sopra è più in particolare riferito alle numerose istanze di nuove utenze da tempo avanzate, tra i tanti altri, dai residenti nelle frazioni di Serre, Pasquini e Sant'Onofrio del comune di Lanciano, in Abruzzo, il cui accoglimento è subordinato alla realizzazione, in quelle aree, di impianti potenzialmente adeguati, dei quali si chiede di sapere se esistono i programmi attuativi.

(4 - 00507)

SCUTARI, ZICCARDI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere gli orientamenti e le decisioni del Governo di fronte ai gravi fenomeni di dissesto del suolo, i quali, incominciando da Pisticci e Grassano, interessano numerosi comuni della Basilicata, in misura tale da richiedere un'organica politica nazionale per la difesa del suolo ed il consolidamento degli abitati.

(4 - 00508)

BARBI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se corrisponde a verità che l'Amministrazione finanziaria sta procedendo alla distribuzione dei certificati di codice fiscale ai nati in territori della Venezia Giulia e della Dalmazia ora ceduti alla Jugoslavia, con l'indicazione di nascita « Jugoslavia ».

L'interrogante, facendosi interprete del legittimo risentimento degli interessati, che sono nati in territori italiani e si considerano italiani ad ogni effetto, chiede che venga modificata l'indicazione anche per un motivo di natura giuridica, in quanto l'evento della nascita rimane giuridicamente fissato dal tempo e dal luogo in cui si è verificato e le località dell'Istria, del Carnaro e della Dalmazia fino al 1947 (o, per la zona B, fino a quando non sarà ratificato il Trattato di Osimo) sono state italiane.

(4 - 00509)

MIRAGLIA, ROMEO, CAZZATO, DE SIMONE, VANIA, GADALETA, PISTILLO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.*

— Per conoscere — in relazione alle disposizioni concernenti la pubblicità da dare agli interventi attuati dal Ministero con l'articolo 7 della legge n. 364 del 1970 sul fondo di solidarietà nazionale in agricoltura — lo elenco nominativo dei danneggiati nella regione Puglia nell'ultimo quinquennio, con la valutazione dei danni sofferti, e l'entità dei prestiti comunque concessi d'importo superiore a 30 milioni di lire e dei concorsi statali comunque liquidati.

Per conoscere, altresì, se — in base alla norma (articolo 5) introdotta nella legge di conversione del decreto-legge 23 settembre 1976, n. 663, concernente l'integrazione straordinaria del fondo di solidarietà nazionale in agricoltura — sono state impartite disposizioni, tramite le Regioni, agli uffici preposti all'istruttoria delle pratiche ed agli istituti finanziari esercenti il credito agrario circa lo scrupoloso adempimento di tale norma, che accorda preferenza nell'assegnazione dei prestiti agevolati a favore dei conduttori di aziende agricole, coltivatori diretti, singoli o associati.

(4 - 00510)

MINNOCCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere se sono stati adottati provvedimenti, da parte della Regione Lazio, nei confronti dello stabilimento industriale, con prevalente produzione di detersivi, di proprietà del signor Vincenzo Zarelli, in comune di Picinisco, che da anni provoca l'inquinamento del fiume Melfa, con la completa distruzione della fauna ittica e l'impedimento dell'utilizzazione delle acque a fini irrigui.

(4 - 00511)

MINNOCCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere se sono stati adottati provvedimenti, da parte della Regione Lazio, nei confronti dell'Amministrazione comunale di Sant'Andrea sul Garigliano (Frosinone), che da tempo ed in molteplici occasioni ha gestito e continua a gestire in modo irregolare il piano regolatore del comune, come è stato in più occasioni segnalato — senza alcun esito — dai cittadini del suddetto comune alla stessa Regione Lazio, al prefetto di Frosinone ed alla Soprintendenza alle antichità del Lazio.

(4 - 00512)

MINNOCCI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se risponde al vero l'affermazione di numerosi cittadini del comune di Sant'Andrea sul Garigliano (Frosinone) — fatta presente con esposto al presidente della Giunta regionale del Lazio ed al prefetto di Frosinone — secondo la quale il sindaco del suddetto comune avrebbe fatto in modo che un suo parente risultasse vincitore di un concorso per guardia comunale, scoraggiando, con metodi inaccettabili, gli aspiranti a partecipare al concorso in parola.

(4 - 00513)

ZITO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso che da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si è già proceduto all'acquisto delle aree necessarie alla costruzione dell'Officina grandi riparazioni di Saline Joniche e che sono in corso i lavori di sistemazione, si chiede di conoscere il termine entro cui saranno conclusi i suddetti lavori, quando si procederà all'appalto per la costruzione dell'Officina e quando quest'ultima entrerà prevedibilmente in funzione.

In considerazione, altresì, della gravissima crisi occupazionale della provincia di Reggio Calabria e della progressiva degradazione economica della zona jonica reggina, si chiede anche di sapere se il Ministro non ritenga indispensabile accelerare al massimo i tempi di realizzazione dell'Officina.

(4 - 00514)

ZITO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso che il raddoppio del tratto Reggio Calabria Centrale- Melito di Porto Salvo, della linea ferroviaria Reggio Calabria-Sibari, appare indispensabile allo scopo di realizzare un servizio metropolitano a favore dei centri della zona jonica reggina, caratterizzati da un forte movimento di viaggiatori pendolari, anche in conseguenza degli insediamenti industriali già realizzati o in corso

di realizzazione, si chiede di sapere per quali ragioni il suddetto raddoppio non è stato incluso nello schema di progetto di piano poliennale di sviluppo recentemente approvato dal consiglio di amministrazione della Azienda ferroviaria, in contrasto, sembra, con il parere a suo tempo espresso dal comitato di esercizio dell'Azienda stessa.

(4 - 00515)

ZITO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere quali provvedimenti di sua competenza intende prendere per ovviare alla situazione di grave disagio in cui si trovano i passeggeri della zona jonica reggina diretti o provenienti da Roma, via Catanzaro-Lamezia Terme, in conseguenza dei tempi di percorrenza eccezionalmente lunghi nel tratto Lamezia-stazioni della zona jonica, tempi che sono resi necessari sia dallo stato degli impianti fissi, sia dal fatto che i treni in servizio sono adibiti anche alla raccolta del collettame in tutte le stazioni interessate.

(4 - 00516)

BALBO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Premesso che, ai sensi della legge 27 dicembre 1956, n. 1423, i soggetti pericolosi per la sicurezza pubblica o per la pubblica moralità vengono assegnati per il soggiorno obbligato in comuni che, per le caratteristiche socio-economiche della zona in cui sono situati, risultano assolutamente inadeguati a costituire sede di soggiorno obbligato, si chiede di sapere se non ritenga opportuno modificare la summenzionata legge nel senso di prevedere in essa, in modo esplicito, alcune caratteristiche essenziali in base alle quali un comune possa essere considerato luogo di soggiorno obbligato.

L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere se non si consideri necessario disporre affinchè ai comuni sede di soggiorno obbligato vengano forniti i mezzi finanziari per provvedere alla costruzione ed alla manutenzione di alloggi destinati unicamente ad abitazione dei soggiornanti, almeno in quei casi in cui sia impossibile il reperimento di alloggi liberi ed abitabili.

(4 - 00517)

Ordine del giorno per le sedute di martedì 30 novembre 1976

P R E S I D E N T E . Essendo stati esauriti tutti gli argomenti previsti dal calendario dei lavori dell'Assemblea per la corrente settimana, la seduta antimeridiana di domani non avrà più luogo.

Il Senato tornerà a riunirsi martedì 30 novembre in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 16, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 ottobre 1976, n. 694, recante elevazione della misura della ritenuta a titolo di imposta sugli utili distribuiti dalle società (319) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*).

2. Conversione in legge del decreto-legge 11 ottobre 1976, n. 699, recante disposizioni sulla corresponsione degli aumenti retributivi dipendenti da variazioni del costo della vita (226).

La seduta è tolta (*ore 18,20*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari