

362.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 19 NOVEMBRE 1970

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ZACCAGNINI

INDI

DEI VICEPRESIDENTI LUCIFREDI E BOLDRINI

INDICE

	PAG.
Congedi	22309
Disegno di legge (<i>Trasmissione dal Senato</i>)	22344
Disegni e proposte di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Conversione in legge del decreto-legge 26 ottobre 1970, n. 745, concernente provvedimenti straordinari per la ripresa economica (2790);	
Disciplina dei rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 27 agosto 1970, n. 621 (2791);	
TAMBRONI ed altri: Aumento del fondo di dotazione e del fondo contribuito interessi della Cassa per il credito alle imprese artigiane e modifiche all'articolo 39 della legge 25 luglio 1952, n. 949 (1454);	
BASTIANELLI ed altri: Aumento del fondo di dotazione e del fondo contribuito interessi della Cassa per il credito alle imprese artigiane e modifiche alla legge 31 ottobre 1966, n. 947 (1859);	
LATTANZI ed altri: Aumento del fondo di dotazione e del fondo contribuito interessi della Cassa per il credito alle imprese artigiane e modifiche alle leggi 25 luglio 1952, n. 949, e 31 ottobre 1966, n. 947 (1928);	

	PAG.
RAFFAELLI ed altri: Aumento del fondo di dotazione della sezione di credito per la cooperazione presso la Banca nazionale del lavoro, istituita con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 15 dicembre 1947, n. 1421, con modificazioni del medesimo e della legge 25 novembre 1962, n. 1679 (1962);	
Agevolazioni fiscali per gli aumenti di capitale delle società ammesse alla quotazione di borsa (1823);	
Aumento del fondo per il concorso statale nel pagamento degli interessi sulle operazioni di credito a favore delle imprese artigiane (2275);	
Assegnazione al Mediocredito centrale di somme per la concessione di contributi sugli interessi per operazioni ordinarie (<i>Approvato dalla V Commissione permanente del Senato</i>) (2652)	22309
PRESIDENTE	22309, 22311
BOIARDI	22363
BRONZUTO	22311, 22340
CAPRARA	22369
CRISTOFORI	22323
D'AQUINO	22359
LENTI	22380
LIBERTINI, <i>Relatore di minoranza</i>	22324

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

	PAG.		PAG.
MACCHIAVELLI, <i>Sottosegretario di Stato</i> <i>per le finanze</i>	22324, 22346, 22349, 22352	Interrogazioni e interpellanza (Annunzio):	
MARINO	22360	PRESIDENTE	22391
MILANI	22385	NATOLI	22391
NICCOLAI GIUSEPPE	22361	PINTOR	22391
PAZZAGLIA	22320, 22345	Per la formazione dell'ordine del giorno:	
PREARO	22362	PRESIDENTE	22391
REGGIANI	22384	FABBRI	22391
SANTAGATI, <i>Relatore di minoranza</i>	22348	NATOLI	22391
Proposte di legge:		Sul processo verbale:	
(Annunzio)	22309, 22344	PRESIDENTE	22307, 22308, 22309
(Approvazione in Commissione)	22378	CAPRARA	22307, 22308, 22309
(Deferimento a Commissione)	22309	Ordine del giorno della seduta di domani	22391
(Rimessione all'Assemblea)	22344		

La seduta comincia alle 10.

CARRA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

Sul processo verbale.

CAPRARA. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Voglia indicarne il motivo.

CAPRARA. Per chiedere una precisazione e fare una proposta di ordine pratico.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CAPRARA. La richiesta di precisazione è questa. Dal *Resoconto sommario* — non ho ancora letto lo stenografico — risulta che per la prima volta ieri sera, come del resto è già stato rilevato, l'Assemblea è stata informata di un accordo che sarebbe intervenuto fra i capigruppo sulla contestualità del voto sul « decretone » e sul provvedimento riguardante i casi di scioglimento del matrimonio. A proposito di questa informazione vorrei chiedere una precisazione sul reale tenore dell'accordo, per un chiarimento sui termini in cui la questione è stata posta e quindi deve essere affrontata dall'Assemblea.

L'altra questione che vorrei sollevare ai fini di formulare una proposta, è questa: ogni qualvolta la Presidenza convoca, come è suo diritto e come opportunamente fa, i presidenti dei gruppi parlamentari per esaminare l'andamento dei lavori dell'Assemblea, ritengo che lo faccia in adempimento della prima parte dell'articolo 13-bis (primo e secondo comma).

Noi pensiamo che, poiché il dibattito che stiamo svolgendo è estremamente impegnativo e delicato, è indispensabile avere la garanzia che la Presidenza non venga coinvolta dalla maggioranza in una forma di organizzazione dei lavori tale da non consentire alla Assemblea di intervenire e di conoscerla tempestivamente. Ritengo che si abbia tutti interesse a garantire — cosa che del resto la Presidenza già fa — l'assoluta indipendenza delle funzioni e quindi anche degli interventi presidenziali in tema di organizzazione dei lavori. Il secondo comma dell'articolo 13-bis

precisa, in modo tassativo, che il Presidente nella seduta successiva alla riunione comunica all'Assemblea gli accordi intervenuti; cosa che è avvenuta per quanto riguarda le proposte che sono state fatte ieri sera a proposito del raggruppamento degli emendamenti, che per altro noi abbiamo assolutamente respinto e respingiamo di nuovo.

Credo, però, che in base al secondo comma dell'articolo 13-bis l'Assemblea avrebbe dovuto essere informata anche dell'accordo circa un'eventuale contestualità del voto sul decreto e sui provvedimenti riguardanti i casi di scioglimento di matrimonio, trattandosi di materia compresa nell'organizzazione complessiva dei lavori.

Ritengo quindi che, per garantire quella indipendenza che d'altronde la Presidenza persegue con molta fermezza, si abbia tutti interesse a fare in modo che il secondo comma dell'articolo 13-bis — che evidentemente fu inserito per una ragione specifica nel regolamento — venga puntualmente osservato. Ogni volta che vi siano riunioni di capigruppo in cui si raggiunga un accordo, questo deve essere non soltanto comunicato all'Assemblea, ma deve essere deciso ed eventualmente votato dall'Assemblea. Ciò garantirà una maggior chiarezza dei nostri lavori ed eviterà che ci troviamo di fronte, a proposito della questione sul divorzio, ad una specie di comunicazione direi « a singhiozzo »: dopo una prima affermazione dell'onorevole Andreotti che comunicò che la posizione che si diceva del suo gruppo era stata presa in considerazione, o che ne avevano preso atto gli altri gruppi, abbiamo avuto ieri sera una dichiarazione del Presidente, il quale ci ha precisato che quanto affermato dall'onorevole Andreotti corrispondeva a precisi accordi raggiunti. Inoltre, sempre ieri sera, abbiamo appreso che l'accordo sulla contestualità del voto è stato preso a base anche di una certa possibile organizzazione del corso dei nostri lavori.

Vorrei anche dirle, signor Presidente, per quanto riguarda le difficoltà in cui si trova un gruppo come il nostro, che sarebbe il caso, a mio avviso, di far riferimento ancora all'articolo 13-bis che, nella sua parte più antica, stabilisce che, ogniqualvolta si tratti di organizzare i lavori (parlo, naturalmente, nell'ipotesi che vi sia stata una preventiva delibera dell'Assemblea, che è appunto l'ipo-

tesi di cui al terzo e quarto comma dell'articolo 13-bis), siano sentiti anche gli iscritti non rappresentati da un gruppo politico. Poiché il terzo e il quarto comma del suddetto articolo furono evidentemente approvati quando già esisteva il gruppo misto, io ritengo che una via d'uscita, per garantire una partecipazione delle minoranze alla organizzazione dei lavori, potrebbe essere trovata, facendo riferimento se non alla lettera (perché, ripeto, i commi citati riguardano il caso di una deliberazione dell'Assemblea, che nella specie non vi è stata) ma allo spirito di questa norma, che stabilisce che anche coloro che non sono rappresentati da un gruppo politico specifico ed omogeneo possano essere sentiti nell'organizzazione dei lavori.

Questa è una richiesta che faccio; sulle altre due questioni ribadisco la necessità, signor Presidente, che vi sia un chiarimento preciso prima di tutto sulla questione della contestualità.

Il gruppo comunista, ad esempio, per bocca dell'onorevole Barca, ha dichiarato ieri sera che « si asterrà dalla votazione, sulla base dell'affidamento del Presidente della Camera che le votazioni finali sul divorzio e sul "decretone" avverranno contestualmente ». Vorrei capire bene che cosa significa questo affidamento.

Inoltre ribadisco la necessità (termino, signor Presidente, e la ringrazio di avermi dato la parola) che ogni accordo o comunque ogni orientamento — nell'articolo del regolamento si parla degli « accordi », ma a maggior ragione, evidentemente, la disposizione vale per gli orientamenti — debba essere comunicato all'Assemblea.

PRESIDENTE. Onorevole Caprara, le faccio anzitutto osservare che ella ha chiesto la parola sul processo verbale, ma ha poi posto il problema dell'interpretazione dell'articolo 13-bis del regolamento.

Onorevole Caprara, ella è un esperto parlamentare e sa che occorre tenere distinti i contatti interlocutori che il Presidente della Camera, al fine di assicurare il buon andamento dei lavori, intrattiene con i capigruppo e per i quali nessuna comunicazione evidentemente va fatta all'Assemblea, dagli accordi intervenuti ai sensi del primo comma del citato articolo del regolamento e che non di rado vengono raggiunti dopo una serie di incontri con i rappresentanti dei gruppi.

CAPRARA. Ho dubbi su questa interpretazione dell'articolo 13-bis.

PRESIDENTE. Naturalmente, spetta ai presidenti dei vari gruppi di tenere informati i componenti dei gruppi stessi anche dei contatti intercorsi con il Presidente della Camera: ciò va detto soprattutto a proposito del gruppo misto (al quale l'onorevole Caprara è iscritto), in considerazione della eterogeneità politica dei suoi componenti. In ogni caso, dell'esatta interpretazione dell'articolo 13-bis del regolamento della Camera potrà essere eventualmente investita la Giunta del regolamento.

Circa la richiesta che il Presidente consulti, ai fini del migliore andamento dei lavori parlamentari, anche gli oratori iscritti a parlare e non rappresentati da un gruppo politico, ciò rientra nei poteri del Presidente, che ogniquale volta ne dovesse ravvisare l'opportunità e al fine di assicurare il buon andamento dei lavori della Camera, potrebbe intrattenere tali contatti.

Quanto poi alla questione cui ella faceva riferimento, dell'affidamento del Presidente della Camera sul fatto che la votazione finale sul divorzio e sul decreto-legge avverrà contestualmente, ed al quale si è riferito anche l'onorevole Barca ieri, ritengo che ciò rientri tra quelle comunicazioni e notizie che ella ha chiesto siano portate a conoscenza della Assemblea.

MILANI. Certe informazioni, signor Presidente, noi non le volevamo dall'onorevole Barca ma da lei.

PRESIDENTE. In ogni modo, non avendo partecipato all'ultima riunione dei presidenti dei gruppi parlamentari, non sono in grado di confermare o meno questa notizia. Mi riservo comunque di informare di questa richiesta il Presidente della Camera.

CAPRARA. Mi pare di aver compreso, signor Presidente, che ella si impegna a chiarire il significato di questo punto del processo verbale di ieri. Infatti, nel corso del breve dibattito svoltosi ieri sull'ordine dei lavori, l'onorevole Bertoldi ha parlato di « impegni » assunti dalla conferenza dei capigruppo, mentre l'onorevole Barca si è riferito ad « affidamenti » del Presidente. In generale non è stata comunque negata un'intesa sulla contestualità delle due votazioni, quella sul decreto-legge e quella sul divorzio.

Ora vorrei comprendere il senso letterale di queste espressioni, che comunque tutte concordano nel riconoscere che non vi sarebbe

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

stata opposizione (salvo quella del PSIUP) sulla contestualità delle due votazioni.

Questo punto assume un rilievo non tanto regolamentare quanto politico. Vogliamo sapere, in definitiva, in che modo la questione del divorzio è destinata ad incidere o non incidere sull'andamento del dibattito sul « decretone »; se per caso l'eventuale scivolamento del « decretone » debba necessariamente produrre lo scivolamento anche del divorzio; ed in che modo questo legame tra i due problemi politici sia stato trattato dai maggiori gruppi di questa Assemblea. Si tratta, ripeto, di una questione di carattere politico.

PRESIDENTE. Credevo di essere stato chiaro, onorevole Caprara. Non avendo io partecipato all'ultima riunione dei capigruppo, ripeto, non sono in grado di dirle in questo momento se vi sia stato un accordo formale in questo senso. Ella sa benissimo, d'altronde, che la questione è stata sollevata in aula anche in uno scambio di battute fra l'onorevole Libertini e il presidente del gruppo della democrazia cristiana, onorevole Andreotti.

CAPRARA. L'onorevole Andreotti ha parlato di « una presa d'atto ».

PRESIDENTE. Onorevole Caprara, la prego di seguirmi. Informerò, ripeto, il Presidente della Camera di questa sua richiesta.

CAPRARA. La ringrazio, signor Presidente.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre obiezioni, il processo verbale si intende approvato.
(*E approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Bianco, Montanti e Scarascia Mugnozza.

(*I congedi sono concessi*).

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge dal deputato:

BOFFARDI INES: « Concessione di un assegno speciale annuo a favore degli invalidi di guerra fruanti di assegno di superinvalidità di

cui alla tabella E annessa alla legge 18 marzo 1968, n. 313 » (2843).

Sarà stampata e distribuita. Poiché essa importa onere finanziario, sarà fissata in seguito — a norma dell'articolo 133 del regolamento — la data di svolgimento.

Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ritengo che il seguente provvedimento possa essere deferito alle Commissioni riunite II (Interni) e XIV (Sanità) in sede legislativa, con il parere della I, della V, della VIII e della XIII Commissione;

RUFFINI ed altri: « Riordinamento delle provvidenze per gli invalidi civili » (1986).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Seguito della discussione dei disegni di legge: Conversione in legge del decreto-legge 26 ottobre 1970, n. 745, concernente provvedimenti straordinari per la ripresa economica (2790); Disciplina dei rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 27 agosto 1970, n. 621 (2791); delle concorrenti proposte di legge Tambroni ed altri (1454), Bastianelli ed altri (1859), Lattanzi ed altri (1928), Raffaelli ed altri (1962); e dei disegni di legge: Agevolazioni fiscali per gli aumenti di capitale delle società ammesse alla quotazione di borsa (1823), Aumento del fondo per il concorso statale nel pagamento degli interessi sulle operazioni di credito a favore delle imprese artigiane (2275), Assegnazione al Mediocredito centrale di somme per la concessione di contributi sugli interessi per operazioni ordinarie (*approvato dalla V Commissione del Senato*) (2652).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta dei disegni di legge: Conversione in legge del decreto-legge 26 ottobre 1970, n. 745, concernente provvedimenti straordinari per la ripresa economica; Disciplina dei rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 27 agosto 1970, n. 621; e delle concorrenti proposte di legge: Tambroni ed altri: Aumento del fondo di dotazione e del fondo contributo interessi della Cassa per il credito alle imprese artigiane e modifiche all'articolo 39 della legge 25 luglio 1952,

n. 959; Bastianelli ed altri: Aumento del fondo di dotazione e del fondo contributo interessi della Cassa per il credito alle imprese artigiane e modifiche alle leggi 25 luglio 1952, n. 949, e 31 ottobre 1966, n. 947; Raffaelli ed altri: Aumento del fondo di dotazione della sezione di credito per la cooperazione presso la Banca nazionale del lavoro, istituita con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 15 dicembre 1947, n. 1421, con modificazione del medesimo e della legge 25 novembre 1962, n. 1679; e dei disegni di legge: Agevolazioni fiscali per gli aumenti di capitale delle società ammesse alla quotazione di borsa; Aumento del fondo per il concorso statale nel pagamento degli interessi sulle operazioni di credito a favore delle imprese artigiane; Assegnazioni al Mediocredito centrale di somme per la concessione di contributi sugli interessi per operazioni ordinarie.

Come la Camera ricorda, nella seduta di ieri è stata esaurita la votazione degli ordini del giorno.

Si dia lettura dell'articolo unico del disegno di legge, nel testo della Commissione.

CARRA, *Segretario*, legge:

È convertito in legge il decreto-legge 26 ottobre 1970, n. 745, recante provvedimenti straordinari per la ripresa economica, con le seguenti modificazioni:

All'articolo 15, dopo il quinto comma, è aggiunto il seguente:

« A favore di coloro i quali ai sensi dell'articolo 30 del decreto-legge 27 agosto 1970 n. 621, hanno corrisposto l'integrazione in esso prevista, al momento del versamento di quanto dovuto per l'anno 1971 a norma del presente articolo, sarà effettuata una detrazione pari alla metà di quanto versato nel 1970 in base al succitato articolo 30 del decreto-legge 27 agosto 1970, n. 621 ».

L'articolo 31 è sostituito dal seguente:

« I massimali di retribuzione ed i contributi indicati dalla legge 17 ottobre 1961, n. 1038, sono variati come segue, per tutte le aziende:

dal periodo di paga in corso al 1° luglio 1970 il pagamento di tutti i contributi sarà effettuato sull'intera retribuzione, con l'applicazione dell'aliquota del 12,50 per cento;

per le aziende classificate artigiane ai sensi della legge 25 luglio 1956, n. 860, e per le aziende cooperative iscritte nei registri pre-

fettizi ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577, e successive modificazioni ed integrazioni, dalla retribuzione effettiva lorda viene dedotta una somma giornaliera pari alla metà della retribuzione stessa;

per le aziende classificate commerciali secondo la vigente legislazione previdenziale, dalla retribuzione effettiva lorda viene dedotta una somma giornaliera pari ad un terzo della retribuzione stessa ».

L'articolo 38 è sostituito dal seguente:

« Il fondo di dotazione della Cassa per il credito alle imprese artigiane, di cui all'articolo 2 della legge 5 luglio 1964, n. 619, è aumentato di lire 50 miliardi mediante conferimento da parte del Tesoro dello Stato di lire 25 miliardi per ciascuno degli anni 1970 e 1971.

Al fondo per il concorso statale nel pagamento degli interessi sulle operazioni di credito a favore delle imprese artigiane ai sensi dell'articolo 37 della legge 25 luglio 1952, n. 949, e successive modificazioni, sono conferite ulteriori assegnazioni di lire 12.500 milioni per ciascuno degli anni 1970 e 1971 ».

All'articolo 39, primo comma, le parole: 30 miliardi, sono sostituite con le parole: 40 miliardi, e le parole: 3 miliardi, sono sostituite con le parole: 4 miliardi;

al secondo comma, sono aggiunte le parole:

« Al patrimonio di detta sezione, stabilito con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 15 dicembre 1947, n. 1421, modificato con decreto ministeriale 30 settembre 1948, con legge 2 aprile 1951, n. 252, e con legge 25 novembre 1962, n. 1679, partecipa, in aggiunta agli istituti previsti all'articolo 2, primo comma, del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 15 dicembre 1947, n. 1421, l'Istituto di credito delle casse rurali con una aliquota di conferimento di lire 50 milioni ».

All'articolo 43 le parole: 4.000 milioni, sono sostituite con le parole: 7.000 milioni; sono aggiunte, in fine, le parole: con assoluta priorità ai lavoratori agricoli e coltivatori diretti associati e alle loro cooperative.

All'articolo 46, primo comma, le parole: 200 miliardi, sono sostituite con le parole: 240 miliardi.

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

PRESIDENTE. Ricordo che nella seduta di ieri si è deciso di esaminare gli emendamenti — che si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge — raggruppandoli per materie.

BRONZUTO. Chiedo di parlare sul titolo I del provvedimento in discussione.

PRESIDENTE. Onorevole Bronzuto, ella sa che la discussione si svolge su un disegno di legge di conversione di un decreto-legge, disegno di legge formato da un articolo unico. Non vi è alcun titolo e quindi non ho... alcun titolo per darle la parola.

BRONZUTO. Insisto per avere la parola sul titolo I e vorrei spiegarne le ragioni.

Chiedo la parola in base all'articolo 84 del regolamento, il quale stabilisce: « Quando la Camera vi annuisca, si passa alla discussione degli articoli ». Ella, signor Presidente, mi ha fatto osservare che siamo in sede di articolo unico. Però ella non può dimenticare che ieri sera è stata fatta dalla Presidenza una proposta che l'Assemblea ha accolto. Lo spirito e la lettera di tale proposta della Presidenza sono proprio nel senso di far svolgere su questo provvedimento una discussione più ampia di quella che abitualmente si svolge quando ci troviamo di fronte ad un provvedimento formato da un articolo unico.

Il Presidente Pertini ha detto, infatti, testualmente: « Onorevoli colleghi, com'è mio costume ho consultato i rappresentanti di tutti i gruppi parlamentari e ho una proposta da sottoporre all'Assemblea che deciderà. Poiché, ripeto, il decreto-legge in esame è molto complesso e ad esso sono stati presentati circa mille emendamenti, non è possibile seguire la consueta prassi, secondo la quale, in sede di conversione di decreto-legge, vengono svolti tutti gli emendamenti (che sono riferiti agli articoli del decreto) e quindi essi sono votati. In questo caso la Presidenza, con la collaborazione preziosissima — non mi stancherò di ripeterlo — del Segretario generale e degli uffici, propone, con l'accordo del capigruppo, di riunire tutti questi emendamenti in gruppi, suddivisi per materia quanto meno omogenea ».

È qui, signor Presidente, che si lega la mia richiesta. Ci troviamo di fronte, cioè, ad una discussione, proposta dal Presidente della Camera ed accettata dall'Assemblea, intorno a gruppi di emendamenti e quindi di

articoli per materie quanto meno omogenee, il che fa presupporre che i singoli parlamentari debbano prendere la parola e illustrare la loro posizione sui vari gruppi di materie, prima ancora di scendere nell'esame particolare dei singoli emendamenti.

Non è una cosa che abbia inventato io questa mattina, signor Presidente; si tratta di una proposta avanzata dal Presidente Pertini e accettata dall'Assemblea ieri sera. Se l'avessi inventata io, potrei comprendere quanto la Presidenza eccipisce a questa mia richiesta. Ma poiché non si tratta di frutto della mia invenzione, ritengo che sia nostro diritto chiedere la parola, anche se impropriamente ho chiesto di parlare sul titolo I, intendendo con ciò riferirmi al primo gruppo di emendamenti.

PRESIDENTE. Onorevole Bronzuto, mi spiace di dover confermare quanto le ho detto in precedenza. L'esistenza di una serie di emendamenti (i quali, per comodità di discussione, possono essere raggruppati secondo la loro affinità di materia) non elimina il fatto che il disegno di legge in discussione sia costituito da un articolo unico.

Ieri la Camera ha votato un ordine del giorno di non passaggio all'articolo unico del disegno di legge di conversione, non di non passaggio agli articoli del decreto-legge. Molto giustamente, infatti, era stato scritto nell'ordine del giorno, mi pare della sua parte politica, che si chiedeva « il non passaggio all'articolo ».

Il modo di organizzare in maniera più ordinata la discussione dei numerosi emendamenti costituisce un dato di fatto pratico; viceversa la sua richiesta investe una norma regolamentare tassativa (cui si è sempre uniformata anche la prassi) secondo cui quando un disegno consta di un articolo unico la discussione su di esso è esaurita con la discussione generale.

Pertanto, onorevole Bronzuto, non posso concederle la parola.

BRONZUTO. Prendo atto di quanto ella contrappone alla mia richiesta, signor Presidente, ma credo che essa fosse basata su una esatta interpretazione delle comunicazioni di ieri sera del Presidente Pertini.

Evidentemente, però, l'interpretazione che ella ne dà è diversa dalla mia e non mi resta che prendere atto del fatto che ella non mi concede la parola.

PRESIDENTE. Gli articoli del titolo I (Disposizioni di carattere tributario) del decreto-legge sono così formulati:

DISPOSIZIONI DI CARATTERE TRIBUTARIO

ARTICOLO 1.

L'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di confine sulle benzine speciali diverse dall'acqua ragia minerale, sulla benzina e sul petrolio diverso da quello lampante di cui al decreto-legge 23 ottobre 1964, n. 989, convertito, con modificazioni, nella legge 18 dicembre 1964, n. 1350, sono aumentate da lire 13.295 a lire 15.889 per quintale.

L'aliquota ridotta d'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine prevista dalla lettera *B*), punto 1), della tabella *B* allegata al decreto-legge sopracitato, relativamente alla benzina acquistata con speciali buoni da automobilisti e motociclisti, stranieri od italiani residenti all'estero, nei viaggi di diporto nello Stato, è aumentata da lire 5.250 a lire 7.844 per quintale.

L'aliquota ridotta d'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine prevista dalla lettera *E*), punto 1), della predetta tabella *B* per il prodotto denominato « jet fuel JP4 », destinato all'Amministrazione della difesa, è aumentata da lire 1.329,50 a lire 1.588,90 per quintale relativamente al quantitativo eccedente il contingente annuo di tonnellate 18.000, sulle quali è dovuta l'imposta nella misura normale stabilita per la benzina.

L'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di confine sui gas di petrolio liquefatti per autotrazione sono aumentate da lire 5.430 a lire 9.889 per quintale.

ARTICOLO 2.

L'imposta di fabbricazione sullo spirito (alcole etilico) e la corrispondente sovrimposta di confine sul prodotto medesimo importato dall'estero sono aumentate da lire 60.000 a lire 90.000 per ettanidro alla temperatura di 15°, 56 del termometro centesimale.

Nella stessa misura sono stabilite l'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di confine per gli alcoli metilico, propilico ed isopropilico, i quali, agli effetti del presente decreto, sono equiparati in tutto all'alcole etilico di prima categoria.

Agli spiriti classificati di seconda categoria, ai sensi dell'articolo 2 del regio decreto-legge 27 aprile 1936, n. 635, convertito nella legge 8 aprile 1937, n. 594, prodotti in fabbriche munite di misuratore meccanico saggiatore, è concesso un abbuono per ogni passività, comprese le perdite dipendenti da eventuale imperfetto funzionamento del misuratore, nella misura di lire 4.000 per ogni ettanidro accertato agli effetti del tributo.

Nessun abbuono compete agli spiriti, di cui al precedente comma, prodotti in fabbriche non munite di misuratore meccanico saggiatore.

ARTICOLO 3.

Alle acquaviti di vino in invecchiamento a norma degli articoli 7, 8 e 10 del decreto-legge 18 aprile 1950, n. 142, ed all'alcole destinato alla produzione del vermut e del marsala i benefici stabiliti dalle norme in vigore si applicano sulla base della nuova aliquota di imposta stabilita dall'articolo 2 del presente decreto.

Sulle deficienze in alcole anidro riscontrate con le verificazioni periodiche nei magazzini assimilati ai doganali destinati all'invecchiamento dell'acquavite di vinaccia, custodita in recipienti di legno, non è dovuta alcuna imposta quando le deficienze stesse non superino il quattro per cento all'anno.

Per le acquaviti importate la sovrimposta di confine e il diritto erariale di lire 60.000 ad ettanidro sono calcolati sulla gradazione effettiva.

ARTICOLO 4.

Agli effetti dell'articolo 2 del decreto-legge 22 aprile 1937, n. 625, convertito nella legge 17 giugno 1937, n. 1019, sugli alcoli etilico, metilico ed isopropilico, sulle acquaviti e sui prodotti contenenti alcole, provenienti dall'estero, si riscuote oltre al dazio ed alla sovrainposta di confine, il diritto erariale di lire 60.000 ad ettanidro.

ARTICOLO 5.

In sede di ridistillazione o di rettificazione degli spiriti grezzi e delle teste e code di precedenti distillazioni per portarli ad avere i requisiti richiesti dalla legge 3 ottobre 1957, n. 1029, per essere immessi al consumo è concesso l'abbuono sui cali effettivi di lavorazione entro il limite massimo dell'1,50 per

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

cento del quantitativo di spirito sottoposto a ridistillazione od a rettifica.

Sono abrogati l'articolo 23 del testo unico 8 luglio 1924 delle disposizioni legislative per l'imposta di fabbricazione sugli spiriti ed il quarto comma dell'articolo 2 del decreto-legge 6 ottobre 1948, n. 1200, convertito, con aggiunte, nella legge 3 dicembre 1948, n. 1388.

ARTICOLO 6.

I prezzi dei contrassegni di Stato per recipienti contenenti acquaviti ottenuti da cereali e dalla canna sono stabiliti nella seguente misura:

fino a litri 0,100	L.	80
da litri 0,250	»	100
da litri 0,500	»	220
da litri 0,750	»	340
da litri 1,000	»	420
da litri 1,500	»	560
da litri 2,000	»	640

ARTICOLO 7.

L'imposta erariale di consumo sulle banane fresche è elevata a lire 110 per chilogrammo.

ARTICOLO 8.

Le tasse fisse minime di registro ed ipotecarie di cui all'articolo 1, primo comma, della legge 21 luglio 1961, n. 707, sono elevate a lire 2.000.

Qualora, applicando le normali imposte di registro ed ipotecarie, nella misura proporzionale, progressiva e graduale, secondo la natura dell'atto o della formalità, risulti un ammontare del tributo inferiore alla tassa fissa minima, l'imposta per ogni atto o formalità è dovuta in misura eguale alla tassa fissa minima.

Le tasse fisse di registro ed ipotecarie di cui all'articolo 1, terzo comma, della legge 21 luglio 1961, n. 707, sono elevate a lire 15 mila, ad eccezione dei casi in cui l'ammontare delle tasse ordinarie è inferiore a detto importo, nonché con esclusione delle tasse fisse di registro ed ipotecarie stabilite per gli atti concernenti l'acquisto di terreni per la formazione o l'arrotondamento della proprietà contadina, di quelle per l'affranco e la rinnovazione dei censi, livelli e canoni enfiteutici, di quelle per gli atti di assegnazione di terreni e fabbricati in applicazione delle leg-

gi di riforma fondiaria e per gli atti conseguenziali e della tassa fissa prevista dalla legge 29 novembre 1962, n. 1680, che pertanto restano invariate.

Sono raddoppiate le tasse fisse di registro di cui all'articolo 2 della legge 21 luglio 1961, n. 707, nonché tutte le altre tasse fisse di registro stabilite da particolari norme di agevolazione tributaria in misura superiore a lire 2.000.

ARTICOLO 9.

I trasferimenti a titolo oneroso ed i conferimenti in società delle aree destinate alla costruzione delle case di civile abitazione, qualificabili di lusso ai sensi del decreto ministeriale 2 agosto 1969, nonché i trasferimenti a titolo oneroso e i conferimenti in società delle case stesse sono soggetti all'imposta di registro nella misura del 7,50 per cento.

ARTICOLO 10.

L'imposta fissa di bollo per gli atti e scritti indicati nella tariffa, parte prima, allegato A al decreto del Presidente della Repubblica 25 giugno 1953, n. 492, e successive modificazioni e integrazioni e per i quali è previsto l'impiego esclusivo della carta bollata o quello alternativo della carta bollata, delle marche o del bollo a punzone, è stabilita nella misura unica di lire 500 per ogni foglio. Resta ferma l'imposta nella misura di lire 400 per gli atti avanti gli organi giurisdizionali di cui agli articoli da 42 a 47 della predetta tariffa.

L'imposta fissa di bollo prevista nella misura di lire 100, 200 e 300 dall'articolo 48 della tariffa, parte seconda, allegato A al decreto del Presidente della Repubblica 25 giugno 1953, n. 492, e successive modificazioni e integrazioni e dagli articoli della tariffa stessa che ad esso fanno riferimento, è stabilita rispettivamente nella misura di lire 200, 300 e 400 per ogni foglio.

L'imposta fissa di bollo prevista dall'articolo 66 della tariffa, parte seconda, allegato A al decreto del Presidente della Repubblica 25 giugno 1953, n. 492, e successive modificazioni e integrazioni, dovuta sugli atti e documenti che, a norma della legge di registro, sono soggetti a registrazione in caso d'uso e per i quali la legge stessa prevede, in luogo delle formalità della registrazione, l'applicazione dell'imposta di bollo sul solo primo foglio, è stabilita in lire 400.

ARTICOLO 11.

La carta bollata, i moduli redatti a stampa su carta bollata o bollati in modo straordinario, nonché i libri ed i registri già bollati in modo straordinario che si trovino interamente in bianco, dovranno, prima dell'uso, essere integrati, sino a concorrenza dell'imposta dovuta nella misura stabilita dal primo comma del precedente articolo 10, mediante applicazione di marche da bollo a tassa fissa.

L'annullamento delle marche complementari potrà essere fatto dagli uffici del registro, dagli uffici statali, regionali, provinciali e comunali, dai pubblici ufficiali o direttamente dalle parti. In questo ultimo caso l'annullamento sarà fatto mediante scritturazione od impressione della data la quale dovrà corrispondere a quella dell'atto cui dovrà servire il foglio.

ARTICOLO 12.

Per gli atti economici relativi al commercio dei prodotti sottoelencati, l'imposta generale sull'entrata è dovuta nella seguente misura:

a) aliquota 7 per cento, per lavori in oro ed in platino, esclusi i lavori per uso industriale e di laboratorio; articoli con parti e guarnizioni di oro ed in platino compresi gli orologi da tasca e da polso con cassa in oro od in platino ed escluse le penne stilografiche col solo pennino d'oro; prodotti e lavori fatti esclusivamente in argento esclusi i lavori per uso industriale e di laboratorio;

b) aliquota 20 per cento, per pietre preziose, comprese le pietre sintetiche e scientifiche ed escluse le pietre preziose destinate ad uso industriale, perle naturali e coltivate;

c) aliquota 20 per cento, per antichità di ogni genere; libri antichi, oggetti da collezione, francobolli da collezione, esclusi quelli aventi corso legale nello Stato di emissione; pitture, acquerelli, pastelli, disegni, sculture originali ed incisioni di artisti ed autori non viventi.

La nuova aliquota non si applica per l'acquisto nello Stato o l'importazione dei medesimi prodotti da parte delle regioni, delle province, dei comuni, delle università, dei musei e degli istituti artistici o culturali aventi carattere pubblico; per tali acquisti resta ferma l'aliquota del 6,40 per cento, dovuta a norma dell'articolo 2 della legge 31 ottobre 1963, n. 1459, e dell'articolo 1 della legge 15 novembre 1964, n. 1162, e successive modificazioni;

d) aliquota 8 per cento, per macchine fotografiche con o senza obiettivo; obiettivi per macchine fotografiche; apparecchi cinematografici da presa delle immagini e del suono, anche combinati; apparecchi da proiezione, con o senza riproduzione del suono, esclusi quelli destinati a scopo didattico;

e) aliquota 8 per cento, per grammofoni e fonografi, apparecchi per dettare ed altri apparecchi di registrazione e di riproduzione del suono compresi i giradischi, girafilm con o senza lettore di suono; televisori, dischi, esclusi quelli a scopo didattico e quelli di musica classica e sinfonica;

f) aliquota 8 per cento, per strumenti musicali in genere esclusi i meccanismi per scatole musicali;

g) aliquota 15 per cento, per profumi (estratti, acque da toiletta, ecc. comprese le lozioni per capelli) e cosmetici preparati.

Le stesse aliquote si applicano per l'importazione dall'estero dei prodotti sopra elencati.

Alle aliquote stabilite dal presente articolo non si applica l'addizionale prevista dalla legge 15 novembre 1964, n. 1162 e successive modificazioni.

L'esenzione per le vendite effettuate nei laboratori artigiani; nei confronti del privato consumatore, prevista dall'articolo 1, secondo comma, della legge 16 dicembre 1959, n. 1070; non si applica per gli atti economici relativi ai prodotti di cui al primo comma del presente articolo.

L'imposta generale sull'entrata dovuta a norma del precedente comma si assolve nei modi e termini normali, a cura del venditore, in base alle aliquote come sopra stabilite, per i singoli prodotti.

Restano ferme le aliquote dell'imposta generale sull'entrata relative alle vendite all'asta dei prodotti sopra elencati, effettuate ai sensi della legge 10 maggio 1938, n. 745, dai Monti di credito su pegno di prima e seconda categoria, dalle Casse di risparmio e dagli Istituti di credito di diritto pubblico.

ARTICOLO 13.

È soppressa la lettera i) dell'articolo 17 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, concernente l'esenzione dalla tassa di circolazione per i motori fuori bordo di potenza non superiore ai 6 CV.

È soppresso, inoltre, l'articolo 24 del suindicato testo unico, riguardante la riduzione della tassa sulla circolazione di prova.

Le tasse di circolazione per gli autoscafi, di cui alla tariffa *E* annessa alla legge 21 maggio 1955, n. 463, sono aumentate del 50 per cento.

ARTICOLO 14.

I concessionari di autostrade sono tenuti a corrispondere all'erario un diritto speciale pari al dieci per cento dell'ammontare lordo dei pedaggi riscossi.

È ammessa la rivalsa sugli utenti, salvo che per gli autoveicoli autorizzati al trasporto merci.

Con decreto del ministro per le finanze saranno stabiliti i modi ed i termini per la presentazione della denuncia dell'ammontare lordo dei pedaggi e per il versamento del diritto speciale.

Per l'omessa o ritardata presentazione della denuncia si applica una soprattassa uguale al sessanta per cento del diritto dovuto.

Per l'infedele denuncia è dovuta la pena pecuniaria da due a sei volte l'ammontare del diritto evaso.

Per l'omesso o ritardato pagamento del diritto si applica la soprattassa del dieci per cento della somma non versata.

Le predette soprattasse sono ridotte al decimo del loro ammontare se la denuncia ed il pagamento abbiano luogo nei 30 giorni dai rispettivi termini.

Sono applicabili le norme della legge 7 gennaio 1929, n. 4.

Per il ritardato od omesso pagamento del diritto speciale debbono, inoltre, corrispondersi gli interessi di mora previsti dalla legge 26 gennaio 1961, n. 29.

Per la riscossione di quanto dovuto ai sensi del presente articolo, si applicano le disposi-

zioni contenute nel testo unico approvato con regio decreto 14 aprile 1910, n. 639 e successive modificazioni ed integrazioni.

ARTICOLO 15.

I numeri 42 e 195 della tabella allegato *A* al testo unico delle disposizioni in materia di tasse sulle concessioni governative approvato con decreto del Presidente della Repubblica 1° marzo 1961, n. 121 e successive modificazioni ed integrazioni, sono sostituiti da quelli riportati in calce al presente articolo.

Per i provvedimenti amministrativi di cui ai numeri indicati nel comma precedente soggetti a tassa annuale di rilascio o di vidimazione, in corso di validità alla data di entrata in vigore del presente decreto, la tassa corrisposta per il rilascio o la vidimazione o la tassa annuale dovrà essere integrata col pagamento di tanti dodicesimi della differenza tra quella corrisposta e quella prevista dal presente provvedimento, quanti sono i mesi intercorrenti fra la data di entrata in vigore del decreto e quella di scadenza dei singoli provvedimenti amministrativi o della tassa annuale.

A tali effetti si trascura la frazione di mese.

I dodicesimi di tassa come sopra dovuti dovranno essere corrisposti, non oltre 60 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, mediante versamento in conto corrente postale intestato al competente Ufficio del registro.

Per il mancato pagamento nei termini stabiliti delle tasse dovute, ai sensi dei precedenti commi, si incorre nelle sanzioni previste dall'articolo 10 del testo unico sulle tasse di concessione governativa approvato con decreto del Presidente della Repubblica 1° marzo 1961, n. 121, salvo che nella tabella allegato *A* al testo unico predetto non sia stabilita una diversa sanzione.

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

Numero d'ordine	Indicazione degli atti soggetti a tasse	Ammontare delle tasse	Modo di pagamento
42	a) Rilascio e rinnovo del passaporto ordinario per l'estero (legge 21-11-1967, n. 1185) per ogni anno o frazione di esso	4.000	marche
	b) Rilascio passaporto collettivo (legge 21-11-1967, n. 1185) per ogni componente il gruppo (esclusi il capo gruppo ed i minori di anni 10)	300	<i>idem</i>

Note.

La tassa è unica qualunque sia il numero delle persone che, ai termini delle disposizioni vigenti, sono iscritte nel passaporto.

All'estero la tassa è riscossa in moneta locale, secondo le norme degli ordinamenti consolari, con facoltà, per il Ministero degli affari esteri di stabilire il necessario arrotondamento.

Le marche devono essere apposte ed annullate nei modi prescritti, dalle autorità di pubblica sicurezza competenti al rilascio del passaporto.

In sede di rinnovo le marche possono essere apposte ed annullate col timbro a calendario, oltre che dalle questure, dagli uffici del settore della polizia di frontiera terrestre, dagli uffici di pubblica sicurezza presso scali marittimi ed aerei, dagli uffici del registro, dagli ispettori per l'emigrazione, dagli uffici postali e dagli uffici dell'Automobile Club d'Italia.

Valgono le esenzioni dalla tassa previste dall'articolo 19 della legge 21 novembre 1967, n. 1185.

Numero d'ordine	Indicazione degli atti soggetti a tasse	Ammontare delle tasse	Modo di pagamento
195	Rilascio di patenti di abilitazione alla guida delle seguenti categorie di veicoli a motore, di motoscafi e di imbarcazioni a motore:		
	1) Autocarri e autoveicoli per uso speciale o per trasporti specifici, di peso complessivo a pieno carico fino a 3.500 chilogrammi; autoveicoli per trasporto promiscuo o autovetture anche se trainanti un rimorchio leggero; motoveicoli di peso a vuoto superiore a chilogrammi 400 (art. 80 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393, lettera b):		
	— ad uso privato	6.000	ordinario
	— ad uso pubblico	4.000	<i>idem</i>
	— tassa annuale	Le stesse tasse di cui sopra	con marche
	2) Autocarri, autoveicoli per uso speciale di peso complessivo a pieno carico superiore a 3.500 chilogrammi, trattori stradali, anche se trainanti un rimorchio leggero (lettera c, succitato testo unico):		
	— ad uso privato	5.000	ordinario
	— ad uso pubblico	4.000	<i>idem</i>
	— tassa annuale	Le stesse tasse di cui sopra	con marche
	3) Autobus, anche se trainanti un rimorchio leggero (lettera d, succitato testo unico):		
— ad uso privato e ad uso pubblico	4.000	ordinario	
— tassa annuale	La stessa tassa di cui sopra	con marche	

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

Numero d'ordine	Indicazione degli atti soggetti a tasse	Ammontare delle tasse	Modo di pagamento
	4) Autoveicoli appartenenti alle categorie B, C e D per le quali il conducente è abilitato, quando trainano un rimorchio che non sia leggero, autosnodati quando il conducente sia abilitato per autoveicoli appartenenti alle categorie C e D (lettera e, succitato testo unico)	4.000	ordinario
	— tassa annuale	La stessa tassa di cui sopra	con marche
	5) Motoscafi ed imbarcazioni a motore, adibiti ad uso privato (regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, convertito nella legge 20 dicembre 1932, n. 1884, e decreto ministeriale 31 gennaio 1933)	4.000	ordinario
	— tassa annuale	La stessa tassa di cui sopra	con marche

Note.

La tassa di rilascio deve essere assolta mediante versamento in conto corrente postale intestato al competente ufficio del registro.

La tassa annuale, da assolversi mediante applicazione di marche sul documento, può essere corrisposta entro il mese di febbraio dell'anno cui si riferisce, da coloro che sono in regola con il pagamento del tributo per l'anno precedente.

La tassa annuale non è dovuta da chi non intende usufruire della patente durante l'anno.

Le marche per la tassa annuale devono applicarsi sulle patenti di abilitazione ed annullarsi con bollo a calendario a cura dell'Ufficio del registro, degli uffici postali e delle sedi provinciali, degli uffici collettori e delle delegazioni dell'Automobile Club d'Italia. La tassa annuale, a decorrere dall'anno 1972, si riscuote a mezzo di apposite marche recanti impresso l'anno di validità, e che dovranno essere applicate sulla patente di guida ed annullate con la data a cura del contribuente.

Le marche per la tassa annuale per le patenti di guida dei natanti controindicati possono essere annullate, oltre che dagli ispettorati della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e dagli ispettorati di porto anche dagli uffici menzionati nei precedenti sottouneri. La tassa annuale, a decorrere dall'anno 1972, si riscuote a mezzo di apposite marche recanti impresso l'anno di validità, e che dovranno essere applicate sulla patente di guida ed annullate con la data a cura del contribuente.

ARTICOLO 16.

L'attività inerente alla installazione ed all'esercizio degli impianti di distribuzione automatica di carburanti per uso di autotrazione, eccettuati quelli utilizzati esclusivamente per autoveicoli di proprietà di amministrazioni pubbliche, costituisce pubblico servizio ed è soggetta a concessione. Resta immutata la disciplina relativa ai depositi di distribuzione dei carburanti agevolati secondo le leggi vigenti.

La concessione sostituisce la licenza di cui al regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2174, e viene rilasciata dal prefetto competente per territorio e, per la Valle d'Aosta, dal presidente della giunta regionale, sentito il parere delle amministrazioni pubbliche interessate, o, per gli impianti da installare sulle autostrade, dal ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato, di concerto col

ministro per i lavori pubblici, presidente dell'ANAS, sentito il ministro per le finanze.

La concessione può essere accordata solo a soggetti aventi la sperimentata ovvero comprovabile capacità tecnico-organizzativa ed economica necessaria a garantire la continuità e la regolarità nell'espletamento del pubblico servizio di distribuzione dei carburanti, ha durata di diciotto anni e può essere rinnovata.

L'installazione o l'esercizio di impianti in mancanza di concessione sono puniti con l'arresto da due mesi a due anni o con l'amenda da lire 100.000 a 1.000.000.

Il ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato, sulla base di indirizzi fissati dal Comitato interministeriale per la programmazione degli investimenti del settore su tutto il territorio nazionale e sentito il parere delle regioni e di una commissione consultiva da istituire presso lo stesso Ministero, determina annualmente per ciascuna provin-

cia i criteri obiettivi per il rilascio ed il numero massimo delle nuove concessioni che possono essere rilasciate nel corso dell'anno successivo.

L'esercizio degli impianti esistenti e funzionanti o regolarmente autorizzati alla data di entrata in vigore del presente decreto avrà termine, salvo nuova concessione, allo scadere di dodici mesi da tale data ovvero dal periodo, se più lungo, fissato nel provvedimento originario o, in mancanza, di quello di diciotto anni dalla data di rilascio del provvedimento stesso.

La concessione è soggetta al pagamento delle tasse sulle concessioni governative di cui al n. 134 della tabella A allegata al decreto del Presidente della Repubblica 1° marzo 1961, n. 121.

I titolari delle concessioni previste dal presente articolo possono affidare a terzi la gestione degli impianti di distribuzione di carburanti, con contratti aventi ad oggetto la cessione gratuita dell'uso degli apparecchi di distribuzione e delle attrezzature sia fisse che mobili e di durata non inferiore agli anni nove, che si risolveranno in caso di mancato rinnovo della concessione. In detti contratti dovranno prevedersi il diritto del gestore a sospendere per ferie l'esercizio dell'attività per un periodo non superiore a due settimane consecutive ogni anno, il divieto per il gestore di cedere il contratto d'uso o di affidare a terzi la sua esecuzione, i casi in cui il contratto si risolve di diritto ai sensi dell'articolo 1456 del Codice civile e le condizioni alle quali è consentita la continuazione del rapporto instaurato con il gestore o con i familiari del medesimo, in caso di suo decesso o interdizione.

Lo stesso contratto dovrà prevedere la continuità della gestione nel caso di cessione della concessione e la preferenza nella gestione del nuovo impianto nel caso di revoca per pubblico interesse della concessione relativa all'impianto in precedenza gestito. La licenza di esercizio, prevista dall'articolo 3 del decreto-legge 5 maggio 1957, n. 271, convertito, con modificazioni, nella legge 2 luglio 1957, n. 474, e successive modificazioni, deve essere intestata al titolare della gestione dell'impianto, al quale incombe l'obbligo della tenuta del registro di carico e scarico. Il titolare della concessione ed il titolare della gestione dell'impianto sono, agli effetti fiscali, solidalmente responsabili per gli obblighi derivanti dalla gestione dell'impianto stesso.

La concessione può essere trasferita a terzi solo unitamente alla proprietà del rela-

tivo impianto, previa autorizzazione dell'autorità che ha rilasciato la concessione stessa. Per la cessione delle concessioni da parte di chi sia proprietario di più impianti di distribuzione di carburanti, situati in province diverse, l'autorizzazione è accordata dal ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato, sentito il ministro per le finanze.

I trasferimenti di impianti per la distribuzione di carburanti da una località ad un'altra di una stessa provincia possono essere autorizzati dal prefetto, sentiti i pareri di cui al precedente comma secondo, fermo restando il numero degli erogatori.

In caso di revoca della concessione per motivi di pubblico interesse, il concessionario sarà indennizzato per il solo valore residuo degli impianti, salvo che il concessionario medesimo non ottenga, su sua richiesta, che la concessione revocata sia sostituita con altra che l'Amministrazione competente potrà rilasciare in aggiunta al numero massimo di concessioni fissato a norma del precedente comma quinto.

Le norme per l'esecuzione del presente articolo saranno emanate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato, di concerto col ministro per le finanze, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

Nelle località montane o delle piccole isole costituenti centro abitato sprovvisto di impianto di distribuzione automatica di carburanti per autotrazione o in centri che distino più di quindici chilometri, misurati lungo le pubbliche vie, dal prossimo impianto concesso, può essere accordata la concessione al comune che ne faccia richiesta, giusta deliberazione del consiglio comunale approvata dagli organi di controllo, ove nessuno dei concessionari operanti in provincia chieda la concessione entro il termine di 180 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

ARTICOLO 17.

Per il mancato pagamento delle tasse automobilistiche, di cui al testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni, il trasgressore è soggetto, oltre alla corresponsione del tributo evaso, alla pena pecuniaria da una a sei volte l'ammontare della tassa annua.

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

Per la mancata apposizione del disco-contrassegno, prescritto dall'articolo 12 del citato testo unico, il trasgressore incorre nella pena pecuniaria di lire cinquemila.

ARTICOLO 18.

Sull'ammontare delle vincite al totalizzatore ed al libro e di qualunque altro genere, accertate in occasione di corse con qualunque mezzo effettuate, di concorsi ippici, di regate e di ogni altra gara o competizione, è istituito, a favore dello Stato, un diritto erariale del 7 per cento.

Il diritto erariale sulle vincite verrà accertato, liquidato e riscosso con l'osservanza delle disposizioni di cui agli articoli 5 e 7 del decreto-legge 10 marzo 1943, n. 86, convertito nella legge 28 giugno 1943, n. 609, nei modi e termini stabiliti per i diritti erariali.

Per la repressione delle trasgressioni e la risoluzione delle relative controversie, si applicano le norme concernenti i diritti erariali sui pubblici spettacoli.

ARTICOLO 19.

A decorrere dal 1° gennaio 1971, è elevata al 7 per cento l'aliquota stabilita dall'articolo 1, secondo comma, della legge 6 dicembre 1965, n. 1379, per le utenze telefoniche.

ARTICOLO 20.

Il primo comma dell'articolo 143 del testo unico delle leggi sulle imposte dirette approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 gennaio 1958, n. 645, e il secondo comma dello stesso articolo, sono sostituiti dai seguenti:

« Nei casi previsti dall'articolo 127, commi primo e secondo, deve essere operata in ciascun periodo di paga, a titolo di acconto dell'imposta complementare dovuta al prestatore di lavoro sul reddito complessivo da accertarsi in base alla dichiarazione, la ritenuta con le seguenti aliquote:

a) sulla parte del reddito corrisposto ai prestatori di lavoro che eccede le lire 960.000 fino a lire 5.000.000 rapportate entrambe le somme a ciascun periodo di paga 1,50%

b) sulla parte del reddito corrisposto ai prestatori di lavoro che eccede le lire 5.000.000 rapportate a ciascun periodo di paga 4 %

Nei casi previsti dall'articolo 126, lettera b), la ritenuta d'acconto deve essere operata con le seguenti aliquote:

a) sulla parte degli assegni fissi dei dipendenti statali compresa tra le lire 960.001 e le lire 5.000.000 rapportate entrambe le somme a ciascun periodo di paga 1,50%

b) sulla parte degli assegni fissi dei dipendenti statali eccedente le lire 5.000.000 rapportate a ciascun periodo di paga 4 %

c) sull'ammontare degli altri compensi ai dipendenti statali, quando il totale degli assegni fissi sia compreso tra le lire 960.001 e le lire 5.000.000 rapportate entrambe le somme a ciascun periodo di paga 1,50%

d) sull'ammontare degli altri compensi ai dipendenti statali, quando il totale degli assegni fissi superi le lire 5.000.000 rapportate a ciascun periodo di paga 4 %

e) sull'intera parte dei compensi non eccedenti le lire 5.000.000 corrisposti a persone estranee all'Amministrazione 1,50%

f) sulla parte dei compensi eccedenti le lire 5.000.000 corrisposti a persone estranee all'Amministrazione 4 %

L'elevazione della ritenuta d'acconto dalla misura dell'1,50 per cento a quella del 4 per cento si applica anche alle pensioni per la parte di reddito imponibile superiore a lire 5.000.000 annue.

La stessa elevazione si applica altresì alle indennità di anzianità e di previdenza sul complessivo ammontare eccedente le lire 417.000 imponibile per ogni anno di servizio prestato ».

Le disposizioni del presente articolo si applicano dal 1° gennaio 1971.

ARTICOLO 21.

Gli interessi dovuti per le partite sospese per contenzioso tributario sono elevati, dopo il terzo anno, al 4,5 per cento semestrale per le imposte erariali e al 5 per cento semestrale per le imposte locali.

ARTICOLO 22.

Le maggiori entrate derivanti dall'applicazione del presente decreto, in quanto destinate alla copertura di oneri diretti a soddi-

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

sfare particolari finalità di competenza esclusiva dello Stato, sono riservate interamente all'Erario.

ARTICOLO 23.

Per l'attuazione delle finalità di cui all'articolo 1 della legge 23 dicembre 1967, n. 1376, in aggiunta alle somme di cui all'articolo 4 della legge stessa, sono autorizzate le seguenti assegnazioni:

anno 1970	L. 2.500 milioni
» 1971	» 2.000 »
» 1972	» 1.500 »
» 1973	» 1.000 »

All'onere derivante dall'applicazione del precedente comma si provvede, negli anni 1970 e 1971, con una corrispondente quota delle maggiori entrate derivanti dall'attuazione delle disposizioni del presente Titolo I.

Il ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio per gli anni finanziari 1970 e 1971.

Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge.

Sono stati presentati i seguenti emendamenti riferiti all'articolo 1 del decreto-legge:

Sopprimerlo.

1. 31. **Santagati, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Servello, Sponziello.**

Sostituire al primo comma, le parole: lire 15.889 per quintale, *con le parole:* lire 14592 per quintale; *al secondo comma, le parole:* lire 7.844 per quintale, *con le parole:* 6.547 per quintale; *al quarto comma, le parole:* lire 9.889 al quintale, *con le parole:* lire 7.655 al quintale.

1. 32. **Santagati, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Servello, Sponziello.**

Dopo il secondo comma, aggiungere il seguente:

Gli aumenti di cui ai primi due commi, non si applicano ai carburanti degli autoveicoli adibiti a servizi pubblici.

1. 33. **Pazzaglia, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Marino, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

Dopo l'ultimo comma, aggiungere i seguenti:

Ai proprietari di autoveicoli targati Trieste e Gorizia e di quelli compresi nella fascia di confine, di cui all'accordo italo-jugoslavo di Udine e che risultano residenti nelle rispettive province e nell'area di cui alla legge 17 ottobre 1952, n. 1502, è concesso un contingente annuo di carburanti e di lubrificanti a prezzo ridotto.

Il contingente di carburante agevolato è assegnato ad ogni singolo possessore di autoveicoli, in relazione al quantitativo di carburante e lubrificante necessario al tipo di autoveicolo per coprire un percorso di 15 mila chilometri annui.

I prezzi del carburante e del lubrificante agevolati sono determinati in ragione di metà dei prezzi normali approvati dal CIP.

Ai lavoratori, alle aziende ed agli enti che si trovano in possesso dei requisiti di cui al precedente comma e che adoperano l'autoveicolo per comprovate e particolari ragioni di lavoro, sono concesse erogazioni di carburante e di lubrificante eccedenti i limiti di cui al secondo comma aggiuntivo in base ai criteri che verranno fissati nelle norme di attuazione in analogia con quanto stabilito dal regolamento per l'attuazione della legge 17 ottobre 1952, n. 1502, agli articoli 35 e 38.

1. 34. **Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

Dopo l'ultimo comma, aggiungere il seguente:

Le disposizioni del presente articolo hanno efficacia fino al 30 giugno 1971.

1. 35. **Santagati, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Servello, Sponziello.**

Dopo l'ultimo comma, aggiungere il seguente:

Le disposizioni del presente articolo hanno efficacia fino al 31 dicembre 1971.

1. 36. **Santagati, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Servello, Sponziello.**

L'onorevole Pazzaglia ha facoltà di svolgerli.

PAZZAGLIA. Signor Presidente, questi emendamenti che noi abbiamo presentato riguardano tutti la prima voce di rastrellamento di nuove entrate che è prevista dal-

l'articolo 1 del decreto-legge e che tra l'altro è la voce più importante, cioè quella relativa all'aumento del tributo sui carburanti. Parlando in particolare dell'emendamento 1. 31, con il quale noi intendiamo sopprimere senz'altro la maggiore entrata prevista dall'articolo 1 del decreto-legge, dirò che in ordine a questo tipo di aumenti noi ci siamo sempre attenuti ad un principio che a nostro avviso deve regolare l'attività tributaria dello Stato secondo il quale è inopportuno e ingiusto l'aumento di qualunque imposta indiretta. Infatti, dall'aumento delle imposte indirette — me lo insegnate — deriva un incremento del carico fiscale, con ingiusto danno delle categorie meno dotate di reddito, e conseguentemente una iniqua distribuzione del carico tributario tra i vari contribuenti. Questa considerazione giustifica l'opposizione di principio all'aumento del tributo indiretto sul consumo della benzina.

Vi è anche da fare un altro rilievo: se anche non vi fossero legami così stretti con i principi ai quali noi ci siamo sempre ispirati e che quindi hanno determinato sempre il nostro comportamento, non può sfuggire che si tratta, in particolare, di un'imposta che grava su un consumo ormai popolare. Non dobbiamo, infatti, dimenticare che l'esigenza che ha portato allo sviluppo della motorizzazione, quella cioè di spostarsi nei grandi centri e di raggiungere rapidamente il luogo di lavoro spesso lontanissimo dall'abitazione, ha reso il mezzo di locomozione, il piccolo veicolo una necessità per le categorie anche più modeste. Invece di arrivare progressivamente ad una diminuzione del prezzo della benzina, e quindi ad una riduzione di quella parte del prezzo che è costituita dall'imposta — che è poi la parte maggiore — dal 1950 in poi, se si esclude la parentesi del Governo Tambroni durante il quale intervenne la diminuzione del prezzo della benzina, in Italia abbiamo assistito ad un incremento progressivo del tributo che grava sui carburanti, fino a raggiungere, con l'attuale aumento delle 22 lire, un limite che porta il costo della benzina in Italia ad uno dei livelli più alti dell'Europa intera.

Il terzo motivo per cui noi riteniamo di dover proporre l'eliminazione dell'aumento sulla benzina è costituito dal fatto che certamente da questo aumento deriverà un aumento del costo dei trasporti e conseguentemente, a catena, un aumento dei prezzi e, in ultima analisi, una riduzione del valore reale delle retribuzioni, dei salari e degli stipendi. Altra incidenza negativa che l'aumento del

costo della benzina ha e che io ho avuto occasione di rilevare nel corso dell'intervento nella discussione generale è rappresentata da una indiscutibile capacità di influire negativamente sul turismo in Italia. Dicevo in quell'occasione, e ripeto oggi, senza con ciò ampliare il discorso che ho già tenuto, che esistono delle attrattive, soprattutto di carattere economico, di altre zone dell'Europa che hanno spostato delle correnti tradizionalmente indirizzate verso l'Italia in direzione di altri Stati del bacino mediterraneo. L'ultimo fatto, in ordine di tempo, che porterà ad incrementare questo dirottamento sarà a mio avviso l'aumento del costo della benzina e — lo dico adesso, ma concorre anch'esso ad incidere sul fenomeno del turismo — l'aumento dei pedaggi sulle autostrade.

Mi pare che di fronte a queste quattro considerazioni che io ho svolto in ordine alle ragioni che avrebbero dovuto suggerire di non incidere sul costo di questo genere, che ormai è un genere di prima necessità, il Governo, se proprio c'era necessità di farlo, avrebbe dovuto ricercare in altre direzioni le fonti di maggior entrata, senza operare dei rastrellamenti così pericolosi, anche se i più semplici. Vedremo poi quale è la causa di tale necessità.

In base ai discorsi che abbiamo avuto occasione di sentire, a me sembra che il Governo abbia mostrato in modo evidente delle contraddizioni. Ero presente nella Commissione finanze e tesoro quando da parte del Governo si è sostenuto che l'aumento del costo della benzina non aveva comportato, come conseguenza immediata perlomeno, una riduzione dei consumi. Non ripeterò le considerazioni che ho già fatto circa le cause dalle quali può essere stata determinata la mancata riduzione dei consumi, ma certo è che il vantarsi o il ritenere valido il provvedimento per il solo fatto che non vi sia stata riduzione dei consumi contrasta con quanto poi si è detto in altro momento e cioè che i provvedimenti di questa natura sono invece indirizzati a contenere i consumi privati e a spostare il reddito dai consumi privati ai consumi pubblici. Se la riduzione del consumo della benzina non si è verificato, ma è intenzione del Governo, attraverso questi provvedimenti tributari, di ridurre consumi privati per aumentare consumi pubblici, è da ritenere che il Governo preveda che altri consumi, altrettanto necessari, vengano ridotti in conseguenza dell'aumento di questi tributi e che altre spese vengano sostituite da consumi di carattere pubblico.

Se ciò è esatto mi pare anche sufficiente a indicare l'inopportunità di queste misure, ma soprattutto mi sembra sufficiente a suggerire perlomeno quanto noi proponiamo con l'emendamento 1. 32, e cioè la riduzione alla metà del maggior tributo che il Governo ha proposto. Con l'emendamento 1. 32, attraverso i calcoli che ognuno di noi è in grado di fare circa l'incidenza del tributo, noi chiediamo praticamente che le 22 lire vengano ridotte ad 11.

Vi è poi l'emendamento 1. 33 che, come ho detto all'inizio, riguarda l'esclusione dell'aumento previsto dall'articolo 1 del decreto nell'ipotesi che si tratti di carburanti usati da autoveicoli adibiti a servizi pubblici.

Dirò subito che non nascondo le difficoltà di ordine tecnico per una distinzione di questo tipo; però ciò potrebbe comportare, eventualmente, un emendamento all'emendamento per rendere più esplicita la modalità attraverso la quale la riduzione di tributo si applica o l'aumento previsto dall'articolo 1 non si applica. Non vi è dubbio però che una esigenza quale è quella che noi affacciamo attraverso l'emendamento 1. 33 sussista, per lo meno per evitare nel prossimo futuro che, in conseguenza dell'aumento del costo dei carburanti a causa dell'aumento del tributo, possa seguire a scadenza non lontana un aumento dei costi dei trasporti pubblici. Anche questo aumento dei trasporti pubblici finirebbe per incidere (l'onorevole ministro non me lo può contestare) su coloro che si valgono dei trasporti pubblici, cioè sulle categorie che non dispongono di altro mezzo, che sono costrette, per ragioni di lavoro, a fruire dei servizi pubblici.

Altra nostra proposta, che è contenuta nell'emendamento 1. 34, è quella relativa alla concessione di un contingente di benzina agevolata a favore delle province di Trieste e Gorizia e della fascia di confine compresa nell'accordo di Udine.

È noto come la economia delle province di Trieste e Gorizia sia stata fortemente danneggiata dalla perdita totale del loro naturale retroterra e dall'occupazione da parte delle forze militari alleate. Queste condizioni obiettive, aggiunte alla conseguente precarietà politica, hanno ritardato, se non compromesso, lo sviluppo economico di questi territori rispetto al riassetto e alla ripresa economica del resto della Repubblica, ripresa economica della quale oggi stiamo discutendo in sede di « decretone » non certo con degli elementi molto tranquillizzanti.

In queste condizioni, cioè nelle condizioni che ho indicato, per quelle zone sono necessari particolari provvedimenti sul tipo di quelli attuati per la provincia di Gorizia, con l'agevolazione di una zona franca per contingente.

Fra i settori particolarmente colpiti dalla economia di questa zona devono annoverarsi principalmente quelli che sono collegati direttamente con il turismo, e precisamente il settore alberghiero, quello dei pubblici esercenti e, data l'entità del numero dei turisti triestini e goriziani che si recano in territorio jugoslavo amministrato dalla Jugoslavia per l'acquisto della benzina e di altri generi, anche i gestori di chioschi per la vendita di carburante e coloro che vendono i generi normalmente acquistati al di là del confine.

Il fenomeno, che già era grave negli anni scorsi, è andato in questi anni aggravandosi e basta controllare (il Governo è in grado di farlo) la quantità dei passaggi che avvengono alla frontiera per rendersi conto che il fenomeno dell'acquisto di alcuni prodotti che costano meno al di là del confine sta diventando costante, giornaliero: la gente va a fare la spesa o va a comprarsi il carburante al di là del confine.

È derivata, come conseguenza di questo, una gravissima flessione nella vendita del carburante da parte dei chioschi di distribuzione e una notevole perdita per l'erario dello Stato.

Vorrei a questo punto dire che recentemente il ministro delle finanze ha disposto una riduzione del costo di alcuni generi di monopolio proprio per evitare il fenomeno del contrabbando di tabacchi esteri che aveva ridotto fortemente i consumi dei tabacchi nazionali. Mi pare che in questo quadro di interventi potrebbe essere considerata questa nostra iniziativa attraverso l'emendamento che abbiamo presentato; cioè l'emendamento 1. 34, perché, in analogia a quanto da tempo vigente nella provincia di Gorizia, si provveda alla assegnazione di un contingente annuo *pro capite* di benzina agevolata.

Cioè noi abbiamo ritenuto che sia opportuno assegnare un contingente agevolato *pro capite* per una percorrenza di circa 15 mila chilometri annui, in quanto tale è il percorso medio coperto dagli automobilisti della provincia di Trieste, che ha il maggior numero degli automezzi immatricolati.

Credo che il Governo mi opporrà, come in questi casi avviene solitamente, che questa disposizione può comportare una riduzione delle entrate previste. Io penso, invece, che non si avrà alcuna conseguenza di carattere

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

economico, perché alla introduzione del contingente agevolato corrispondono senz'altro un aumento dei consumi di benzina italiana e una riduzione dei consumi di benzina comprata in Jugoslavia, con la conseguenza che il maggiore quantitativo di prodotto italiano venduto, e quindi la maggiore quantità di tributi riscossi, compenseranno la minore entità di tributo applicato relativamente a questi contingenti.

Gli ultimi due emendamenti, 1. 35 e 1. 36, se pure proponendo diverse scadenze, tendono a proporre una temporanea efficacia del provvedimento di aumento della benzina. Quando si discute sul « decreto », la prima domanda che ci si pone è la seguente: perché sono state stabilite queste misure? Per far fronte ad una situazione economica contingente? Oppure per dar luogo alle riforme?

Circa le riforme — e credo di averlo detto con estrema chiarezza — non penso che i fondi prelevati serviranno a realizzarle rapidamente. Il prelevamento è immediato, ma le riforme sono ancora molto lontane, a prescindere dal merito, che noi non condividiamo. Credo che se noi dovessimo giustificare il « decreto » sulla base di una situazione contingente, di ordine economico e finanziario, la misura dovrebbe essere temporanea e dovrebbe essere limitata ai dieci mesi che decorrono dal 26 agosto scorso fino al 30 giugno 1971, come proposto nel primo dei nostri emendamenti, ovvero dal 26 agosto 1970 al 31 dicembre 1971, perché tale è l'efficacia sostanziale del provvedimento che stiamo esaminando.

Il primo decreto-legge è stato ormai applicato e resta solo da riscuotere quanto è stato pagato dai contribuenti alle società petrolifere, perché quelle somme probabilmente ancora non sono entrate nelle casse dell'erario, almeno sino a quando non sarà approvato il disegno di legge che regola i rapporti intervenuti « medio termine ». Comunque, questo tributo viene applicato dal 26 agosto 1970 e noi riteniamo che in 16 mesi le esigenze di carattere contingente dovrebbero essere soddisfatte.

Se questo emendamento non dovesse essere accolto, ne deriverebbe una possibilità di interpretazione della volontà del Governo (come è stato in occasione di altri aumenti) nel senso di applicare definitivamente gli aumenti con la conseguenza di mantenere, a lungo termine, un livello così elevato di tributo, come quello previsto dall'articolo 1 del decreto-legge.

Credo che questo renderebbe ancora più evidente, onorevoli colleghi, che il maggior prelievo fiscale dello Stato, come abbiamo

avuto occasione di mettere in evidenza, è determinato non da quella che si indica per comodo, che si contrabbanda come esigenza per le riforme, che sono da venire; la verità è che, se una situazione di difficoltà finanziaria dello Stato vi è oggi, vi è perché il Governo prevede di non poter far fronte agli impegni che ha assunto per l'istituzione e il finanziamento delle regioni, senza dover ricorrere a maggiori entrate tributarie, quali quelle previste nel decreto-legge in esame. Io credo che dalla reiezione di questi due emendamenti risulterebbe chiarissimo che il Governo intende ottenere maggiori entrate, proprio allo scopo di far fronte agli oneri che sono derivati dalla istituzione delle regioni. Noi crediamo, invece, che, contenendo gli oneri finanziari per le regioni, si debba stabilire una temporanea efficacia del provvedimento e delle misure che con il provvedimento sono state adottate, questo nella ipotesi in cui non dovessero essere accolte le richieste contenute negli emendamenti che ho illustrato prima, cioè di soppressione totale dell'articolo 1 del decreto-legge ovvero di riduzione dell'aumento tributario in limiti più tollerabili per il contribuente.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento all'articolo 2 del decreto:

Dopo l'ultimo comma, aggiungere il seguente:

I benefici previsti dall'articolo 13 della legge 25 maggio 1970, n. 364, sono rapportati alla nuova misura dell'imposta di fabbricazione di cui al primo comma del presente articolo.

2. 25. Cristofori, Andreoni, Lobianco, Prearo.

L'onorevole Cristofori ha facoltà di svolgerlo.

CRISTOFORI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la legge 25 maggio 1970, n. 364, che istituisce il Fondo di solidarietà nazionale, ha stabilito all'articolo 13, a favore delle cooperative frutticole, singole o consorziate, che procedono ad avviare alla distillazione le pomacee non commerciabili, un compenso integrativo del prezzo di vendita pari al 30 per cento dell'imposta di fabbricazione sugli alcoli e la esenzione dei diritti erariali per ogni etanidro di alcool prodotto.

Tale provvedimento ha un triplice scopo: aiutare in modo concreto i frutticoltori allorché si trovano di fronte ad una grossa perdita del loro prodotto a causa di grandinate, brinate e avversità atmosferiche che non rendono

commerciabile il prodotto; favorire le forme associative cooperative; rendere meno stridente il fatto che in base alla precedente imposta il produttore agricolo danneggiato da avversità atmosferiche poteva ricavare dalla vendita del prodotto pochissime lire, mentre lo Stato introitava con l'imposta sul prodotto trasformato (ad esempio sulle mele) un'imposta complessiva di 62 mila lire l'ettanidro, pari a 31 lire al chilogrammo. In esecuzione di tale provvedimento a favore dei produttori, con decreto ministeriale 10 agosto 1970 pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 209, il ministro dell'agricoltura, di concerto con il ministro dell'industria, ha stabilito i parametri di resa in alcole delle pomacee nella misura di litri 4,50 al quintale per le mele e di litri 3,50 a quintale per le pere. In relazione a tali parametri, il contributo stabilito per i produttori era fissato in lire 9,60 al chilogrammo per le mele e in lire 7,50 al chilogrammo per le pere. Poiché con la presente legge si aumenta l'imposta di fabbricazione da lire 58 mila a lire 90 mila, con l'emendamento che ho presentato e che sto illustrando si propone di rapportare il compenso integrativo che rimane fissato al 30 per cento (cioè alla misura già stabilita), al nuovo livello dell'imposta. Ciò comporterà, mantenendo fermi gli stessi parametri già fissati dai Ministeri interessati, un contributo per i produttori di lire 13,41 per le mele e di lire 10,43 per le pere.

Rivolgo invito al Governo e alla Camera affinché, tenendo presente la gravissima situazione in cui si trova la frutticoltura, sia per le avversità atmosferiche che negli ultimi tre anni hanno portato enormi distruzioni nelle zone specializzate sia per la situazione contingente di mercato, vogliano accogliere questo emendamento.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento all'articolo 1 del decreto:

Sopprimerlo.

1. 1. **Passoni, Lattanzi, Carrara Sutour, Boiardi, Granzotto, Cacciatore, Alini, Pigni, Caneistri, Libertini.**

LIBERTINI. Chiedo di svolgerlo io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIBERTINI. L'emendamento che mi accingo ad illustrare è di una notevole entità. Esso infatti propone la soppressione di un articolo che procura alle casse dello Stato una cifra annua che oscilla tra i 264 e i

300 miliardi senza termine di data. Praticamente noi proponiamo che le entrate dello Stato, siccome il termine non c'è, non si accrescano nei prossimi 10 anni di 3 mila miliardi.

Ma non c'è solo questo. In realtà questo articolo 1 è la pietra angolare del decreto dal punto di vista sia quantitativo sia qualitativo, perché quella che ormai, con un termine che sono riuscito ad introdurre nel dibattito, si suole definire la filosofia del decreto poggia proprio sul congegno che da una parte dà all'accumulazione e dall'altra sottrae ai consumi. E lo strumento fondamentale di sottrazione ai consumi è proprio l'articolo 1 con la previsione dell'imposta di fabbricazione sulla benzina e così via.

Si tratta pertanto di una questione molto seria ed importante e mi dispiace che essa venga trattata in una situazione di vuoto della Camera. Non mi riferisco al vuoto dell'aula, che è frequente, né al vuoto del « transatlantico »; mi riferisco al fatto che questa maggioranza, la quale proclama di volere discutere e confrontarsi, dopo averci regalato ieri una tirata propagandistica del ministro del tesoro e una crisi di nervi del Presidente del Consiglio, che io capisco e rispetto perché possono capitare a tutti, di nuovo si è dileguata e ci ha lasciato soli a discutere il decreto. Neppure è presente il relatore per la maggioranza, per cui la situazione è veramente assurda e ridicola.

MACCHIAVELLI, Sottosegretario di Stato per il tesoro. A me pare che ieri il Presidente del Consiglio sia intervenuto per puntualizzare alcune questioni e per rispondere ad alcune domande.

LIBERTINI. Il Presidente del Consiglio ieri non ha risposto a niente. Ha fatto solo degli sfoghi isterici, pregiudicando in modo non responsabile un argomento molto serio quale quello del finanziamento degli ospedali, di cui parleremo in seguito. Non è ammeso a nessuno, e tanto meno al Presidente del Consiglio, di dire le cose inesatte che ieri egli ha detto. (*Proteste del Sottosegretario di Stato per il tesoro Macchiavelli*).

Onorevole Macchiavelli, io capisco che ella è solidale col Governo, ma io non ce l'ho con lei, che è stato cortese e sempre presente, però i fatti sono fatti e non si possono cancellare.

MACCHIAVELLI, Sottosegretario di Stato per il tesoro. Le posso assicurare che tutto

verrà riferito con la dovuta precisione sia al ministro del tesoro sia al Presidente del Consiglio.

LIBERTINI. Io sono pienamente consapevole della sua diligenza. Noi abbiamo però una maggioranza che vota senza sapere (tanto è vero che tanti deputati della maggioranza sono contrari agli articoli che poi votano) e questo è veramente grave e indecoroso per un Parlamento.

PRESIDENTE. Onorevole Libertini, la invito a svolgere il suo emendamento.

LIBERTINI. Siccome, come dicevo, si tratta di un emendamento molto importante, io debbo elencare una serie di argomenti e chiedo scusa ai colleghi che sono così pazienti da seguirmi perché probabilmente dovrò ripetere alcuni degli argomenti trattati nella relazione. Io cercherò di venire incontro agli ascoltatori in questo modo; voglio raggruppare in modo organico e secondo una logica tutti gli argomenti di opposizione su questo punto in modo che se ne possa avere un catalogo esauriente e complesso.

Prima questione: quanto è il gettito assicurato dall'articolo 1? Noi abbiamo avuto all'inizio molti calcoli sottostimanti. Si parlava di 220-240 miliardi all'anno che l'imposta di fabbricazione sui carburanti avrebbe potuto dare. Poi piano piano la verità è venuta fuori.

Voglio ricordare che si parlava di 240 miliardi ma poi si aggiungeva che forse non erano neppure quelli i dati esatti. L'onorevole Giolitti, ministro del bilancio, che pensava di fare la guerra alla motorizzazione privata con il sovrapprezzo della benzina, si mostrava convinto che il consumo della benzina sarebbe diminuito e da ciò traeva la conseguenza che il fisco non avrebbe incassato neppure quei 240 miliardi. *L'Espresso*, che è portavoce di un settore della maggioranza, annunciava pressappoco la stessa cifra, parlava di 220 miliardi sulla benzina.

Perciò noi abbiamo ritenuto di dover fare un po' i conti. Questo l'onorevole sottosegretario Macchiavelli lo sa bene perché questi conti li abbiamo già fatti nella Commissione finanze e tesoro. Da questi conti viene fuori che se noi prendiamo il bilancio del 1969 troviamo che la stima dell'entrata, su 10 lire di imposta di fabbricazione che vanno ai comuni, per un semestre si aggira sui 132 miliardi. Il che vuol dire che nel 1969, 10 lire di imposta sulla fabbricazione della benzina danno un totale di 264 miliardi.

Ma l'imposta nel nostro caso non si applica al 1969, bensì agli ultimi mesi del 1970, al 1971 e agli anni seguenti. Come è possibile considerare, così stando le cose, il problema dello sviluppo dei consumi? Noi abbiamo chiesto, a questo proposito, delle stime al Governo, stime che però non sono state fornite. Per questo motivo ho voluto consultare documenti paraufficiali. Per esempio ho acquisito questa relazione dell'ENI che dà una stima di un certo interesse. La relazione dell'ENI si riferisce agli anni tra il 1968 e il 1970. Secondo questa relazione, per quel periodo, sulla base di un aumento del reddito del 5 per cento annuo si avrebbe un aumento annuo dei consumi di energia del 9 per cento e un aumento dei consumi petroliferi del 10 per cento.

Voglio dunque assumere per prudenza un tasso di aumento annuo dell'8 per cento nel consumo di benzina. E poiché (come meglio chiarirò più avanti) è risultato come certo che il consumo della benzina (unica informazione che su questo argomento ci ha dato il Governo in Commissione, smentendo le previsioni dell'onorevole Giolitti) è un consumo anelastico, anzi è elastico in senso opposto — nel senso che il consumo aumenta quando aumenta il prezzo della benzina — noi possiamo assumere come dato che rispetto al 1969 ci sia un aumento dell'8 per cento nel 1970 e dell'8 per cento nel 1971. Essendo l'8 per cento del 1971 avvenuto su quello del 1970, a rigore l'aumento non è di otto più otto, ma qualche cosa di più.

Si comprende perciò che se noi assumessimo un aumento del 18 per cento avremmo 18 miliardi per ogni cento miliardi e quindi, per due anni, 36 miliardi (più i rotti) che possono essere arrotondati all'incirca sui 50 miliardi. Questo vuol dire che il gettito della benzina per il 1971 può essere stimato in circa 300 o 310 miliardi.

Noi abbiamo fatto questi conti, e l'onorevole Macchiavelli lo sa, per potere capire quanto il Governo incassa e quanto spende. La tesi che noi sosteniamo, svolta in sede di discussione generale, è che in realtà il Governo chiede più di quello che riesce a spendere. Questo argomento sarà ripreso più avanti.

Per la benzina dunque abbiamo un gettito presunto, per il 1971, di 310 miliardi. Per i prossimi dieci anni si tratta di oltre 3.100 miliardi.

Questo vuol dire che entro dieci anni noi avremo il raddoppio del gettito; si tratta,

dunque, di una cifra enorme. Ho già lamentato l'assenza dei colleghi della maggioranza, tuttavia i colleghi potranno leggere queste cose sul resoconto stenografico, tanto più che gli stenografi fanno un ottimo lavoro.

Rimarrà quindi agli atti dell'Assemblea la precisazione che in realtà, con questo decreto, si stabilisce di prelevare, per il 1971, 300 miliardi di lire attraverso l'aumento sulla benzina e che nel corso dei prossimi dieci anni questo vorrà dire sottrarre alle tasche dei consumatori una somma che va dai 3 mila ai 5 mila miliardi.

Siccome si tratta di un provvedimento molto pesante, che, come comprendete, costituisce l'asse del decreto, dobbiamo subito domandarci quali siano i motivi che il Governo adduce per giustificarlo e vedere se questi motivi sono validi. Noi con questo emendamento chiediamo la soppressione dell'articolo, perché riteniamo che i motivi non siano validi. E vogliamo dare una dimostrazione di quanto pensiamo; per fornire tale dimostrazione, dobbiamo innanzitutto esaminare i motivi additati dal Governo. Per quello che io sono riuscito a capire attraverso questi due mesi di faticosa discussione, tutto sommato il Governo fornisce per questo articolo 1, che è la pietra angolare del decreto, tre motivazioni.

La prima motivazione che il Governo dà, si riferisce alla situazione economica; secondo l'analisi del Governo, noi ci troveremo in una situazione assai pesante ed assai difficile.

Questi argomenti sono stati già invocati qui alla Camera, e ne abbiamo abbondantemente discusso; posso quindi procedere con sufficiente rapidità.

Nei mesi passati sono stati citati molti dati; si è detto che noi avevamo una situazione dei conti con l'estero disastrosa, e si è detto, facendo dei calcoli in proiezione, che se questa situazione fosse rimasta tale, noi saremmo arrivati ad un punto per cui sarebbe stato addirittura possibile un prosciugamento delle nostre riserve monetarie. Ci sarebbe stata quindi una crisi di prima grandezza, e si è parlato a questo proposito di svalutazione della lira.

È stato detto che vi era un *deficit* statale e della pubblica amministrazione tanto grave da rasentare la bancarotta; è stato detto, infine, che vi era un livello dei prezzi estremamente preoccupante nella sua ascesa. Ed alla fine della elencazione di tutti questi dati, secondo quello che l'onorevole Riccardo Lombardi ha qui felicemente definito un terribile economico pilotato dal governatore della

Banca d'Italia (quel governatore che ieri l'onorevole Ferrari Aggradi difendeva con tanto calore, con tanta diligenza e con tanta immedesimazione), si è arrivati sostanzialmente ad un ragionamento, che è poi l'essenza del discorso pronunciato ieri dall'onorevole ministro.

Secondo questo ragionamento — e torniamo sempre al punto di partenza — i lavoratori italiani con l'autunno caldo si sono talmente riempiti le tasche, che ora cominciano a spendere, a spendere, a spendere; c'è un eccesso di potere d'acquisto. Queste cicale degli operai italiani, mentre si sono riempiti le tasche di biglietti da mille strappati ai poveri industriali, non hanno prodotto, sono andati in vacanza, per cui in circolazione c'è un grande potere di acquisto, mentre viceversa non c'è produzione.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LUCIFREDI

LIBERTINI. C'è di più: gli oneri si sono talmente accresciuti, che i poveri capitalisti, visto che non guadagnano, hanno deciso di portare i loro capitali all'estero, di andarsene altrove, perché l'Italia non è più un paese che faccia per loro. Abbiamo allora un pieno inflazionistico da una parte, e dall'altra un vuoto di accumulazione. A questo punto, lo strumento fiscale, la leva fiscale — ci è stato spiegato — opera come una magica redistribuzione in funzione dell'equilibrio capitalistico, e cioè, detto in parole povere, svuota il pieno e riempie il vuoto, svuota il pieno inflazionistico e riempie il vuoto dell'accumulazione. Questo è lo spirito, e noi potremmo definirlo alcolico, della manovra sulla benzina. Questo è il senso dell'articolo 1.

Il secondo argomento che è stato portato è quello del *deficit* fiscale in sé e non in rapporto con la situazione economica. È stato detto e ripetuto varie volte che, in seguito ad una serie di avvenimenti, abbiamo un gettito fiscale molto al di sotto non solo del necessario, ma del previsto, e ciò minaccia di creare una « scopertura » rispetto ad una serie di necessità di spesa. Dobbiamo trovare la copertura per la spesa, e perciò abbiamo bisogno di nuovi denari da reperire grazie alla tassa sulla benzina. In pratica, l'imposta sulla benzina oltre che come strumento di riequilibrio economico del quale ho parlato, viene considerata anche come uno strumento specifico per un contenimento del *deficit* statale entro i limiti del bilancio di previsione.

Infine, vi è il terzo motivo. So che parlando di quest'ultimo io conficco un chiodo nella piaga, perché questo argomento è stato tanto agitato da tutti i membri del Governo e della maggioranza e poi è stato messo in sordina. Ieri, incautamente, l'onorevole Emilio Colombo — che non ha seguito il dibattito e non ha letto nemmeno i testi — lo ha tirato fuori nelle sue interruzioni. Dunque, il terzo argomento è: incidenti, vasti settori della Camera e del paese sono convinti che siamo arrivati ormai a una crisi di trasporti che raggiunge un punto di assurdità e che ha la sua radice nello sviluppo abnorme della motorizzazione privata, vi è da un pezzo la richiesta di contenere la motorizzazione privata, ed ecco, noi con un provvedimento congiunturale affrontiamo anche un problema di strutture, in un provvedimento congiunturale aumentiamo una imposta che, oltre alle altre funzioni, ha quella di scoraggiare lo sviluppo della motorizzazione privata; portiamo la benzina al livello più caro d'Europa e perciò gli automobilisti italiani, questi giuggioloni che perdono il loro tempo ad andare in automobile per divertimento, sfogando così le loro nevrosi, o creandosele, capiranno che non conviene prendere l'automobile, e ricorreranno ad altri mezzi.

Per dire la verità, tale argomento è stato poco agitato da parte della democrazia cristiana, perché essa è un partito che, con tutti i suoi difetti, è al potere da tanti anni, conosce le situazioni, ha degli uomini preparati; però i compagni socialisti, pieni di idealità, e l'onorevole Golitti che ha fatto così poca esperienza di governo, non hanno pratica delle cose. La democrazia cristiana, quindi, sapeva bene come si mettevano le cose, ne aveva i dati. L'onorevole Golitti non li aveva. Pertanto, la democrazia cristiana si è guardata bene dall'agitare questa leva. Come ripeto, lo ha fatto solo incautamente ieri l'onorevole Colombo. Gli uomini della democrazia cristiana, con la loro lunga esperienza di governo, sanno benissimo che tutti gli aumenti delle imposte di fabbricazione della benzina non hanno portato a contrazione del consumo, e non capivano perché ciò sarebbe dovuto avvenire questa volta. Invece, il partito socialista, in perfetta buona fede, lo ha creduto e lo ha proclamato. Dalla radio, dalla televisione e dai giornali è stato detto: con questa imposta noi mettiamo a posto la motorizzazione privata, la blocchiamo, la freniamo, la conteniamo.

Questi sono, dunque, i tre motivi richiamati per sostenere la necessità dell'imposi-

zione di tale gravosa imposta. Mi consentirete, allora, di contestare la validità di questi motivi, perché se riusciremo a dimostrare, nel corso del dibattito, che questi motivi non hanno fondamento, cadrà l'esigenza dell'articolo 1 e verrà dimostrata la validità del nostro emendamento. Starò rigorosamente nel tema.

La prima giustificazione dell'articolo 1, come sappiamo, è la situazione economica. Noi abbiamo affermato in varie occasioni, e ribadiamo qui, che detta situazione al momento del varo del decreto non presentava caratteristiche di gravità e di crisi quali, in modo artificioso e strumentale, sono state presentate dalle autorità economiche e dal Governo; ma aggiungiamo che se vi erano nella situazione economica dei caratteri patologici (comunque, molto ridotti rispetto a quelli che furono strumentalmente indicati), dopo quindici o venti giorni quei caratteri patologici — così ridotti — si sono venuti attenuando o cancellando. E introducendo per la prima volta un tema che fino ad ora non è stato portato nella discussione, ma che nel corso dello svolgimento degli emendamenti vogliamo mettere in grande rilievo, devo dire che, semmai, oggi si cominciano a profilare caratteri patologici della situazione che hanno un segno opposto. Nei prossimi mesi, infatti, — non sono soltanto io a dirlo, ma è anche la relazione del Ministero del lavoro — avremo semmai il pericolo di un vuoto deflattivo.

In effetti, come stanno le cose? Per i conti con l'estero la situazione non è affatto drammatica. Anzi in questo settore si è avuta una situazione drammatica nel 1968, quando la nostra bilancia dei pagamenti minacciò di saltare in aria sotto il peso di una fuga di capitali che nessuno volle frenare, benché fosse tecnicamente possibile farlo. Il 1969, invece, è l'anno in cui si interviene con il decreto, mentre la situazione economica tende, sempre dal punto di vista dei conti con l'estero, a riequilibrarsi.

Che cosa è accaduto, infatti, per quanto concerne la parte merceologica? Ecco i dati delle importazioni: 4.419 miliardi nel 1964, 4.456 miliardi nel 1965, 5.374 miliardi nel 1966, 5.807 miliardi nel 1967, 6.276 miliardi nel 1968, 7.701 miliardi nel 1969. Le esportazioni hanno seguito questo ritmo: 3.486 miliardi nel 1964, 4.160 miliardi nel 1965, 4.751 miliardi nel 1966, 5.107 miliardi nel 1967, 6.079 miliardi nel 1968, 7.008 miliardi nel 1969. In concreto abbiamo quindi un saldo — in miliardi — del movimento merci,

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

per differenza tra importazioni ed esportazioni, in questi termini: nel 1964, — 933; nel 1965, — 296; nel 1966, — 623; nel 1967, — 700; nel 1968, — 197; nel 1969, — 693: questo è l'unico dato che apparentemente — vedremo poi i dati successivi — sembra confermare la tesi di una crisi nel 1969.

Viceversa nel saldo delle partite invisibili abbiamo questi dati: nel 1964, +1.136 miliardi; nel 1965, +1.319 miliardi; nel 1966, +1.490 miliardi; nel 1967, +1.503 miliardi; nel 1968, +1.432 miliardi; nel 1969, +1.701 miliardi. Il che porta ad un saldo delle partite correnti in questi termini: 1964, +203 miliardi; 1965, +1.023 miliardi; 1966, +867 miliardi; 1967, +803 miliardi; 1968, +1.235 miliardi; 1969, +1.008 miliardi. Come i colleghi possono comprendere all'interno di questi dati ne abbiamo soltanto uno che può presentare caratteristiche patologiche, vale a dire l'improvviso accrescersi del disavanzo della bilancia merceologica. Quando esaminiamo però il saldo delle partite correnti abbiamo viceversa un segno positivo.

Bisogna poi confrontare questi dati con quelli relativi al movimento dei capitali, le cui cifre sono le seguenti: nel 1964, — 280 miliardi; nel 1965, — 26 miliardi; nel 1966, — 432 miliardi; nel 1967, — 601 miliardi; nel 1968, — 843 miliardi; nel 1969, — 1.877 miliardi.

Complessivamente, abbiamo una bilancia dei pagamenti che ha seguito, nei sei anni corrispondenti, questa strada: +483, +997, +435, +202, +392, — 869 miliardi.

Nel sessennio compreso fra il 1964 e il 1969, cioè, abbiamo uno sbilancio determinato fondamentalmente dall'esodo dei capitali che, proprio nel 1969, ha toccato il massimo. Le voci, infatti, che hanno maggiormente determinato l'inversione di tendenza sono state il saldo merci, che in termini valutari ha accusato un passivo di 693 miliardi di lire, e soprattutto il movimento dei capitali, che ha fatto registrare un *deficit* di 1.887 miliardi.

Le partite invisibili, come abbiamo visto, hanno avuto invece un andamento sensibilmente crescente, passando da un attivo di 1.432 miliardi di lire nel 1968 ad uno di 1.701 miliardi nel 1969. Va ricordato che, come di consueto, notevole è stato l'apporto offerto dal turismo attivo, che nel 1969 ha registrato entrate per 1.020 miliardi di lire italiane (1.632 milioni di dollari), superiore del 10,6 per cento a quello del 1968 (pari a 922 miliardi di lire italiane, corrispondenti a 1.475 milioni di dollari).

Il turismo passivo sta invece assumendo proporzioni sempre più ampie. Nel 1969, infatti, le sue uscite sono state pari a 308 miliardi di lire (493 milioni di dollari), contro 227 miliardi di lire (pari a 363 milioni di dollari) dell'anno precedente, aumentando così dal 4,3 al 5,7 per cento.

In pratica, il fenomeno più serio è quello dell'esodo dei capitali, che sottrae al sistema economico italiano un essenziale strumento di sviluppo e di espansione.

In rapporto a tutto quanto precede, le riserve ufficiali nette, alla fine del 1969, risultavano pari a 2.958 miliardi di lire.

Nel luglio del 1970 la Banca d'Italia, però, segnalava già, con un primo avviso, che viceversa il primo semestre del 1970, per quello che riguarda la bilancia commerciale, tendeva a pareggiarsi (nel 1969, invece, vi era stato uno sbilancio molto forte).

Se andiamo ad analizzare le singole voci vediamo che nel primo semestre dell'anno in corso le partite correnti hanno registrato un *deficit* di 350 miliardi, contro un attivo di 391 miliardi nei mesi corrispondenti del 1969.

In pratica i movimenti di capitale hanno controbilanciato, nel conto totale, il *deficit* delle partite correnti; ma per quel che riguarda queste ultime, vi è da rilevare che il *deficit* risultava inferiore del 50 per cento a quello che interessati profeti di sciagura avevano annunciato. Depurando poi il dato delle caratteristiche stagionali, come usa fare la Banca d'Italia, risultava già a quell'epoca (e cioè proprio nei mesi in cui si andava preparando il « decretone », desidero sottolinearlo) che per la fine dell'anno vi sarebbe stato non un passivo ma un attivo o comunque un disavanzo esiguo. Si trattava, ripeto, di una valutazione fatta prima del « decretone » e quindi non si può neppure affermare che, una volta emanato il provvedimento, si sia scoperto che la realtà era diversa... Si sapeva già allora che dopo il 1969, caratterizzato nel modo che ho prima ricordato, il primo semestre del 1970 registrava questa inversione di tendenza.

La differenza fra il primo semestre del 1969 e il corrispondente periodo del 1970 registrava già, dunque, un miglioramento complessivo e una diversa collocazione delle varie voci, con particolare riferimento al movimento dei capitali e alle merci.

Negli ultimi due anni, 1968 e 1969, si è registrata un'importante fuga di capitali all'estero, che hanno portato in passivo la bilancia dei pagamenti. Il fenomeno oggi si è bruscamente attenuato e si registra anzi attualmente un rientro. È invece peggiorato il

rapporto tra esportazioni e importazioni, fenomeno che però ha un peso quantitativo molto minore.

Va ricordato che questo stesso peggioramento della partita commerciale è dovuto in parte all'aumento dei prezzi delle materie prime e dei semilavorati che si importano dall'estero, in parte invece a manovre speculative sui capitali che si celano dietro la compravendita di merci: in pratica, esportazioni di capitali mascherate dietro le importazioni di merci. Ed infine è dovuto al rallentamento produttivo, sul quale ci intratterremo in modo specifico più avanti, provocato dagli industriali che, con la loro prolungata, inutile resistenza alle giuste rivendicazioni contrattuali dei lavoratori, hanno danneggiato l'economia italiana.

Pertanto nel *deficit* pesano un fenomeno, l'esportazione dei capitali, che è in declino netto, una causa transitoria, quale il rallentamento della produzione, e manovre speculative alle quali per troppo tempo il Governo ha assistito passivamente, così come ha assistito passivamente all'esodo dei capitali. Ma, nell'insieme, non corriamo verso il baratro, e deve essere ricordato che avevamo ancora riserve monetarie (ho detto avevamo in quanto fra poco dirò quanto è accaduto nelle ultime settimane) tra le più alte del mondo.

D'altronde questo giudizio, successivamente, è stato confermato da quello che lo stesso ministro del bilancio, onorevole Giolitti, ha detto il 6 ottobre scorso alla Camera nella esposizione economica e finanziaria. Ma c'è di più, perché noi abbiamo anche un altro documento ufficiale, che è la relazione ministeriale che accompagna il bilancio di previsione del Ministero del commercio con l'estero per il 1971. La cosa interessante è che questa relazione ministeriale, di cui è responsabile l'onorevole Zagari, è una relazione certamente coeva nella sua stesura rispetto alla stesura del decreto.

Questa relazione dice testualmente: « Le importazioni hanno registrato un tasso di incremento del più 21,3 per cento, maggiore delle esportazioni, più 15,2 per cento, la cui flessione nel ritmo espansivo è stata, peraltro, causata dal vuoto di produzione verificatosi nel periodo autunnale per effetto delle prolungate vertenze sindacali, che hanno interessato vasti settori dell'industria, e non da una diminuita competitività dei prodotti italiani sui mercati esteri ».

Voglio sottolineare questo punto: la valutazione può essere discutibile, ma la fa il mi-

nistro del commercio con l'estero. Si tratta quindi di un fatto specifico legato alla resistenza padronale nei confronti delle rivendicazioni operaie.

« Una tale valutazione » — continua la relazione — « è suggerita non soltanto dal fatto che nei primi sette mesi dello scorso anno le esportazioni avevano mantenuto un ritmo di espansione notevolissimo (più 23 per cento) rispetto al corrispondente periodo del 1968, ma anche dalla contestazione che la ragione di scambio, dopo un lungo periodo di continuo deterioramento, ha ripreso a salire proprio nel corso del 1969, riguadagnando una posizione di notevole rilievo, come si evince dal seguente prospetto: 1966 uguale a 100, 1967 uguale a 99,9, 1968 uguale a 98,5 e ottobre 1969 102,2. Non deve pertanto indurre ad eccessivi allarmismi il *deficit* di 450 miliardi con cui si è chiusa la bilancia commerciale del 1969. È noto, del resto, che la stessa è stata sempre strutturalmente passiva, e che lo stesso occasionale sviluppo delle importazioni, registrato nel decorso anno, è stato dovuto a una particolare congiuntura del mercato interno nel settore della produzione ».

« Sarebbe errato, perciò, credere che siamo entrati in una fase recessiva (è sempre il ministro del commercio con l'estero che parla); se nel corrente anno il ritmo degli investimenti sarà sostenuto l'industria italiana potrà recuperare, in termini di produttività, quello che ha recentemente perduto dal lato dei costi per effetto dell'aumento quasi generale del prezzo dei fattori produttivi. Non è pertanto utopistico affermare che una volta ripristinato il normale ritmo produttivo, anche il flusso delle esportazioni riprenderà a crescere. D'altro canto occorre sottolineare che il 1969 è stato per le importazioni un anno del tutto particolare perché ha fatto seguito ad una fase di ristagno: nel 1968 le importazioni erano cresciute del 4,3 per cento soltanto rispetto al 1967 in cui verosimilmente si era dato fondo anche a buona parte delle scorte ».

Un discorso analitico fa emergere naturalmente, a proposito della bilancia dei pagamenti, considerazioni più approfondite ed anche più critiche. Sarebbe necessario, ad esempio, valutare attentamente cosa significano, nell'economia dei conti con l'estero, in prospettiva, i prestiti privati e soprattutto pubblici (ENEL, ecc.) contratti con l'estero. L'abbiamo già chiesto, ma dal Governo risposte non ne vengono; su ciò chiediamo ancora esplicitamente che il Governo raggugli il Parlamento nel corso del dibattito. Il ministro Ferrari Aggradi mi aveva promesso delle ri-

sposte, ma più in là della propaganda non è andato.

Il *deficit* della bilancia commerciale suscita molti problemi in alcune sue voci, come ad esempio lo sbilancio così forte e sensibile nel settore dei prodotti alimentari (compriamo all'estero centinaia di miliardi di carne all'anno), proprio quando l'agricoltura è in crisi, la frutta viene fatta marcire sugli alberi, si scoraggia la zootecnia.

Non si capisce bene, poi, cosa sia accaduto nella siderurgia — o lo si capisce abbastanza bene — che era stata per molti anni un punto forte del nostro sviluppo e che oggi invece diventa una delle strozzature più significative.

L'analisi che sin qui ho fatto riguarda la situazione dei conti con l'estero, avendo riguardo allo stato delle conoscenze che le autorità economiche avevano nel momento in cui il decreto è stato fatto; cioè le cose che ho detto dimostrano che il Governo già allora, quando preparava il decreto e chiedeva, con l'articolo 1, 300 miliardi sulla benzina all'anno, lo faceva su un presupposto che sapeva falso, vale a dire con il dato di una situazione di crisi, che il Governo conosceva come falso.

Ma ammettiamo per un momento che tutto quello che ho detto non esista, che non sia vero; ammettiamo per un momento che il Governo, viceversa, sia stato tratto in inganno — e certamente alcuni ministri sono stati tratti in inganno — e che quindi non sapesse che le cose stavano come invece doveva sapere che stavano. Ebbene, sono passati tre mesi, l'articolo 1 viene oggi in discussione! E per quanto riguarda i conti con l'estero oggi abbiamo degli altri dati; se il Governo non li conosce, li apprende dalla Camera (ma io penso che li dovrebbe conoscere). Non può quindi continuarci a dire che ha bisogno di 300 miliardi, con la tassa sulla benzina, se questi 300 miliardi sono chiesti in base ad un presupposto, che già non c'era prima, ma che comunque oggi viene a mancare.

Vediamo cosa succede per i conti con l'estero. Secondo i dati provvisori rilevati dal Ministero del commercio estero — che è molto puntuale, e al riguardo devo rivolgere un elogio all'onorevole Zagari; sembra che con la sua relazione voglia proprio dare una mano all'opposizione, perché tale relazione smentisce puntualmente tutta l'analisi che gli altri colleghi fanno per giustificare il decreto — si comunica che la bilancia valutaria si è chiusa, nel settembre scorso, con un attivo di 164,4 milioni di dollari, contro un disavanzo di 428,8 milioni di dollari nel settembre 1969.

Se fosse vero che l'imposta sulla benzina è stata disposta per fronteggiare una situazione difficile globale (questo è un aspetto particolare), non un aumento dell'imposta, ma una diminuzione, rispetto al 1969, bisognerebbe praticare: è proprio vero quindi il contrario.

Questo risultato, oltre che dal normale *surplus* delle partite correnti, è stato determinato essenzialmente dall'apporto positivo del movimento dei capitali, il cui saldo, di 664,5 milioni di dollari, si contrappone al *deficit* di 428,8 milioni di dollari del settembre 1969.

Per quanto riguarda il periodo gennaio-settembre, la bilancia dei pagamenti ha accusato un disavanzo pari a 280 milioni di dollari, registrando quindi un notevole miglioramento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, che aveva presentato un *deficit* di 1 miliardo e 220 milioni di dollari.

Il settore merceologico ha presentato un passivo di 185 milioni di dollari nel settembre scorso e di 1 miliardo e 677 milioni di dollari nel periodo gennaio-settembre 1970.

Le riserve valutarie a fine settembre ammontano a 4 miliardi e 803 milioni di dollari.

Secondo i dati della Banca d'Italia, nel mese di settembre, la posizione sull'estero è migliorata di 116 miliardi di lire, quasi interamente per effetto dell'aumento delle disponibilità in valute convertibili. Nello stesso mese la posizione creditoria delle aziende di credito si è ridotta di 11 miliardi.

Ricordavo ieri, a proposito di un argomento collaterale, che il professor Carli, il Governatore della Banca d'Italia che è il nume tutelare del Governo, ha detto già in aprile che riteneva normale un *deficit* di soli 300 miliardi nella bilancia dei pagamenti.

Quindi, può essere preoccupato, ma per ragioni opposte, cioè per il fatto che vi sia una bilancia dei pagamenti che ha un equilibrio tale che i rischi che si corrono sono semmai di altro tipo.

E qui voglio mettere in guardia i colleghi della maggioranza, cominciando a ricordare un precedente del 1968. Nel 1968, prima delle elezioni politiche, proprio l'attuale Presidente del Consiglio, allora ministro del tesoro, negò un aumento delle pensioni, sostenendo che vi era una situazione di inflazione, di pesantezza e così via. Ed è capitato che, dopo alcuni mesi, le autorità comunitarie, le autorità economiche internazionali abbiano chiesto al Governo italiano di ridurre la posizione attiva sull'estero. Stiamo per andare ad una situazione di questo tipo. Questo è l'assurdo,

il ridicolo di questo decreto e dell'articolo 1 che oggi stiamo discutendo in particolare.

Ma anche un altro dato sulla situazione economica, quello della circolazione monetaria, smentisce completamente l'analisi del Governo. È vero, infatti, che nel corso del 1970 abbiamo avuto una creazione di liquidità cospicua da parte del Tesoro (abbiamo avuto complessivamente, dal settembre 1969 al settembre 1970, un aumento del 57,1 per cento), però bisogna stare molto attenti, perché in realtà queste operazioni del Tesoro sono state controbilanciate nell'insieme del mercato monetario dalla deflazione bancaria che è stata realizzata. L'onorevole Ferrari Aggradi minacciava ieri la restrizione dei crediti, la continuazione del blocco dei crediti. L'onorevole Colombo ce ne voleva addossare la responsabilità. Ma la verità è che la deflazione bancaria, come giustamente diceva ieri il compagno Raffaelli, è cominciata da un pezzo ed ha controbilanciato la creazione di liquidità del Tesoro. Il risultato complessivo, pertanto, è che, facendo la differenza tra l'ammontare delle voci riguardanti la creazione di liquidità (10.142 miliardi nel settembre 1970) e quello delle voci riguardanti la raccolta di liquidità (4.277 miliardi, di cui 3.475 derivanti da depositi delle banche e 802 da altre operazioni), l'ammontare della circolazione monetaria nel mese di settembre testé trascorso è ritornata a 5.865 miliardi, cioè — come dice la Banca d'Italia — a livelli del tutto normali. Se la situazione è normale, allora non vi è una crisi da fronteggiare.

Bilancio statale. Anche qui le affermazioni del Governo non hanno alcuna rispondenza con la realtà. Se è vero che il rapporto tra l'aumento dell'imposta di fabbricazione sulla benzina, stabilito dall'articolo 1 del decreto-legge, e gli altri dati che ho qui fornito è un rapporto indiretto (ma io credo che sia invece direttissimo), è altrettanto vero che il passivo del bilancio statale è stato, nel 1969, di 1.699 miliardi ed è preventivato, per il 1970, in 1.866 miliardi. Dunque, vi è un aumento; ma, se tenete conto della svalutazione della lira, dell'aumento del reddito nazionale e così via, siamo allo stesso livello.

Il bilancio di previsione per il 1971, che non è stato né smentito né corretto (altrimenti il Governo dovrebbe venire qui a dirci che il Parlamento sta per discutere un bilancio di previsione di cui talune cifre non sono valide, ed invece il Governo le conferma e ci chiede il voto), può sintetizzarsi nelle seguenti cifre: spese 14.000 miliardi; entrate 12.147 miliardi; differenza passiva 1.866 mi-

liardi. Si tratta di una cifra, quest'ultima, con la quale l'onorevole La Malfa può impressionare soltanto le massaie sprovviste di conoscenze economiche, le quali, dovendo fare i conti con la spesa ogni giorno, quando sentono dire che lo Stato ha un *deficit* di 1.866 miliardi, si spaventano. Ma chiunque sappia come stanno le cose, non si spaventa affatto. Anche ella, onorevole Azzaro, non credo che si spaventi.

AZZARO, *Relatore per la maggioranza*. Ai fini del voto valgono più le massaie.

LIBERTINI. Valgono più le massaie finché rimangono prive di conoscenze. Ma siccome noi con questo dibattito gliele forniamo, a questo punto aprono gli occhi e cambiano idea.

AZZARO, *Relatore per la maggioranza*. Non sapevo che questo dibattito servisse ad addottrinare le massaie.

LIBERTINI. Sì, visto che, onorevole Azzaro, i deputati della maggioranza sono indottrinabili dal momento che sono assenti, non ascoltano, non dibattono. Invece all'esterno le cose filtrano, la gente sta a sentire, pone molto interesse in questi problemi perché paga di tasca propria: questo è il problema.

Il disavanzo di cui ho parlato si presenta pressoché immutato rispetto a quello previsto per il corrente esercizio, e si ragguaglia al 13,3 per cento della spesa complessiva, coprendo le entrate l'86,7 per cento della spesa stessa.

Il risparmio pubblico costituito dalla differenza fra entrate tributarie ed *extra-tributarie* da un lato e le spese correnti dall'altro ammonta a miliardi 462, assorbendo le spese correnti il 96,1 per cento delle entrate predette rispetto al 95 per cento del 1970. Si deve sottolineare che la previsione ufficiale per il 1971 è quella di un aumento nel risparmio pubblico, anche se poi questo aumento si vanifica nella considerazione generale del *deficit*.

Nel 1971 rispetto al 1970 il volume delle entrate crescerà globalmente di 1.189 miliardi, con un aumento, cioè, del 10,85 per cento, per cui si raggiungerà la cifra complessiva di miliardi 12.147 contro miliardi 10.958 del 1970.

Osservando l'incremento del gettito nelle sue varie componenti, si rileva che le entrate tributarie passano da 1.300 miliardi nel 1970 a 11.400 miliardi nel 1971, con un incremento

di oltre 1.100 miliardi. Le entrate *extra-tributarie* salgono da 514 a 606 miliardi, con un incremento di oltre 90 miliardi; quelle riguardanti l'alienazione e l'ammortamento di beni patrimoniali e i rimborsi di crediti salgono da 58 a 62 miliardi.

Per quanto riguarda particolarmente le entrate tributarie, che rappresentano la componente più significativa del complesso delle entrate, l'incremento percentuale tra il 1970 e il 1971 viene ad essere del 10,78 per cento. Se si tiene conto che queste cifre vanno raffrontate ad un reddito nazionale, in continuo aumento di anno in anno, superiore ai 50 mila miliardi, si deve concludere che la situazione non è alla vigilia della catastrofe.

D'altro canto queste cifre vanno lette non certo come si leggono i conti privati della spesa bensì, come ho spiegato, con una visione tecnica di politica economica nella quale il *deficit* statale, quando è contenuto entro certi limiti, costituisce uno strumento importante della politica economica moderna in uno Stato capitalistico. Esso è infatti un mezzo per stimolare la domanda nelle fasi di stanca, e contraendosi è un elemento di stabilizzazione contro l'inflazione. La misura del *deficit* statale italiano non è in alcun modo allarmante se la si confronta con i dati degli ultimi 40 anni, con i dati di altri paesi e con il reddito nazionale.

Altro discorso, che qui non farò perché l'ho già fatto in altra sede, in un altro dibattito (comunque lo do per acquisito), è quello che riguarda il resto della pubblica amministrazione. Ma qui il discorso è diverso: il *deficit* statale è quello che è.

Ma noi non abbiamo oggi, a questo punto, soltanto le previsioni per il 1971 ed il consuntivo per il 1969: abbiamo avuto infatti in questi giorni i dati che riguardano le entrate tributarie di quest'anno. Tali entrate tributarie rivelano che si è avuta, per i primi nove mesi di quest'anno, rispetto alle previsioni del bilancio preventivo non rispetto alle previsioni fatte dal Governo nei mesi dell'allarmismo e del terrorismo economico allo scopo di varare il decreto, una minore entrata, molto ridotta; per altro (siamo nell'ordine di poco meno di 200 miliardi) dovuta però a due motivi ben precisi: innanzi tutto al fatto che nei primi mesi di quest'anno vi sono state interruzioni della produzione a causa degli scioperi giustamente proclamati dai lavoratori per piegare l'assurda intransigenza padronale; e in secondo luogo al fatto che si è avuto lo sciopero degli esattoriali, per cui le somme non sono state riscosse allora, ma sono state riscosse

successivamente. In conseguenza di questo nei primi mesi dell'anno abbiamo avuto veramente un calo del gettito. Però successivamente il gettito è aumentato rapidamente e negli ultimi mesi i versamenti che dagli uffici esattoriali sono stati fatti all'erario sono molto superiori a quella che doveva essere la media mensile. Per cui, per esempio, nel settembre di quest'anno noi abbiamo avuto un aumento del 13,8 per cento delle entrate rispetto al corrispondente mese del 1969. Ed io faccio qui una previsione che sfido il Governo a contestare e cioè che alla fine dell'anno avremo un gettito fiscale complessivo che sarà pari o superiore al gettito preventivato dal bilancio 1971.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Mi auguro che le sue previsioni corrispondano a verità.

LIBERTINI. Però, onorevole Macchiavelli, se ella si augura questo, il giorno che queste previsioni si realizzeranno non potrà chiedere a me, come cittadino italiano e contribuente, 300 miliardi come provento della tassa sulla benzina per saturare una minore entrata che non esiste. Questo è il nodo della questione. Voi chiedete dei sacrifici inutili ai contribuenti italiani.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Proprio inutili no, perché sono legati alle riforme, che sono utilissime.

LIBERTINI. Di questo parleremo dopo, onorevole Macchiavelli. Voi non potete saltare — non mi riferisco a lei specificamente — da un argomento all'altro. Gli argomenti io li esamino tutti. Voi dite che la situazione economica è grave, e si dimostra che non lo è. Voi dite che le entrate statali sono insufficienti e che dovete integrarle, e si dimostra che non è vero.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Si tenta di dimostrarlo.

LIBERTINI. Dunque i vostri argomenti cadono. Ella, onorevole Macchiavelli avanza una questione che io ho sentito porre anche dall'onorevole Ferrari Aggradi. Cioè si dice: « Questa imposta sulla benzina ci cresce ». Come uno che è andato da un amico e gli ha detto: « Guarda, io ho soltanto 500 lire in tasca e poiché il pranzo costa 1.500 lire, prestami mille lire perché altrimenti non posso mangiare ». L'amico gli

dà le mille lire. Ma poi l'interessato scopre che le 1.500 lire le aveva e dice: « Le mille lire non te le restituisco, me le tengo, non più per il pranzo ma per le sigarette ». Al che l'altro gli risponde: « Le mille lire io te lo ho date per pranzare e tu le avevi. Ora affermi che le vuoi trattenere per comprare le sigarette. Vediamo se per questo fine le devi prendere da me o da un altro ». Non so se l'esempio che ho fatto regge.

Io voglio ribadire semplicemente che non si può dire al contribuente italiano: « Mi mancano 300 miliardi, dammeli pagando la benzina più cara (al livello più caro che si sia in Europa) » e poi affermare: « Guarda, mi sono sbagliato, non mi mancavano, però visto che me li hai dati me li tengo per altre cose ». Questo veramente è un metodo che, pensando al sindaco, direi palermitano, ma pensando ai lavoratori palermitani non posso chiamarlo così.

E poi la cosa interessante è un'analisi, che ora non faccio ma che farò nel corso dell'illustrazione di altri emendamenti, sulla composizione delle imposte. Perché nei primi nove mesi di quest'anno noi non abbiamo avuto soltanto questo andamento globale delle imposte che io ho descritto, ma abbiamo avuto anche un andamento differenziato al loro interno. E la cosa di cui ci accorgiamo e che ha attinenza con il discorso che facciamo, è che le entrate sono inferiori alle previsioni e rimangono inferiori alle previsioni nel settore delle imposte sul patrimonio e sul reddito. Cioè avviene che lo Stato, credendo che gli mancassero dei soldi che non gli mancavano, li ha chiesti a quel settore di contribuenti che fanno il loro dovere ed ha evitato di chiederli a settori di contribuenti che il loro dovere non fanno. Questo è quello che è accaduto. Il discorso che viene portato avanti con l'imposta sulla benzina è veramente assurdo.

Fino a questo momento ho dimostrato, credo in modo inattaccabile, che due presupposti, che poi si fondono insieme, dell'imposta di fabbricazione sulla benzina stabiliti dall'articolo 1, non esistono. Colleghi della maggioranza, voi potete chiederci di introdurre questa imposta ma dovete inventare degli altri motivi per giustificarla perché quelli che avete addotto in realtà non sussistono.

Ma andiamo più avanti, perché qui ora tocchiamo la questione più grossa. Io so che la Camera segue con indifferenza il dibattito perché qui vale il voto, si alza la mano. Sono carri armati? Sono noccioline? È lo stesso. Però, l'argomento che ora affaccio, che non abbiamo finora introdotto nel dibattito, di cui

non abbiamo fatto un cenno, è enorme per la sua portata e per le sue conseguenze.

Abbiamo un aumento dei prezzi. A parte il discorso sulle cause, questa inflazione dei prezzi, che inflazione è? Inflazione da domanda o inflazione da costi? La tesi governativa mi pare sia quella di una inflazione da domanda. Quando si dice: l'autunno caldo ha gonfiato i portafogli dei lavoratori italiani e contemporaneamente ha diminuito il serbatoio della produzione disponibile per il mercato, si dice che c'è una situazione di inflazione da domanda, una domanda in eccesso. Infatti, ieri l'onorevole Ferrari Aggradi lo confermava. Ma le cose stanno così? Se noi andiamo a fare una analisi delle ragioni degli aumenti dei prezzi, ci accorgiamo che le cause degli aumenti dei prezzi sono connesse strettamente, viceversa, a una lievitazione dei costi. Cioè, che cosa abbiamo avuto fra le cause vere di questo processo di aumento dei prezzi? Abbiamo avuto un ordine di cause esterne, cioè si è trasferita in Italia, attraverso la guerra dei tassi di interesse, attraverso le importazioni di materie prime, di semilavorati, l'inflazione galoppante in altri paesi, in particolare l'inflazione americana. Abbiamo avuto cioè tutta una lievitazione sostanziale dei prezzi esterni che si è riprodotta sui prezzi interni. Questa è la prima causa. La seconda è che i prezzi interni sono cresciuti e, come dimostrerò più avanti, sono cresciuti anche, a parte l'aumento dei prezzi esterni, a causa di strozzature nella produzione e nell'assetto generale della società. Cioè, se queste affermazioni sono vere — ed io, d'altra parte, le ho largamente documentate nella relazione — siamo di fronte non ad una inflazione da domanda, ma ad una inflazione da costi.

Ora, curare una inflazione da costi come una inflazione da domanda, è come un medico che cura una malattia come se venisse dal fegato, quando, invece, viene dal cuore. Abbiamo esattamente questo tipo di intervento, cioè un tipo di intervento assurdo. Infatti (ecco l'argomento nuovo che voglio introdurre), noi non possiamo ignorare che un ministro di questo Governo (e so che quando si fa il nome di questo ministro immediatamente da certi banchi della maggioranza si alza un coro di proteste, sembra quasi che questo ministro lo abbiamo messo in lista noi, lo abbiamo messo noi a fare il ministro; lo avete eletto voi deputato e lo avete designato voi a fare il ministro), ossia l'onorevole Donat-Cattin, che fino a prova contraria è ministro di questo Governo di centro-

sinistra ed anche uno dei firmatari del decreto-legge, ha fatto scrivere addirittura nella relazione che accompagna il bilancio del suo dicastero e ha dichiarato recentemente in più sedi una cosa che occorre prendere in considerazione. Infatti, o l'affermazione è sbagliata, e allora il Governo deve obbligare l'onorevole Donat-Cattin a fare l'autocritica e dire che è sbagliata, o è vera e allora cambia tutto l'asse della discussione.

L'onorevole Donat-Cattin dunque ha detto che, secondo gli indici di cui disponiamo, nei prossimi sei mesi corriamo il rischio di una seria crisi di deflazione. Il rischio è un « serio vuoto deflattivo nell'economia italiana », per usare i termini esatti usati nella relazione citata.

Comprendete che cosa vuol dire questo? Qui il Governo deve mettersi d'accordo con se stesso. Non può il ministro Ferrari Aggradi venire qui e dirci: dateci 300 miliardi di lire con l'aumento della benzina perché c'è l'inflazione determinata dall'aumento dei prezzi, se poi arriva l'onorevole Donat-Cattin e ci dice: stiamo attenti perché qui c'è un vuoto deflattivo. Vuoto deflattivo vuol dire che la domanda è troppo povera, bisogna sostenerla. Allora: bisogna sostenerla o bisogna comprimerla? Questa è una domanda a cui non ci si può sottrarre. Il Governo vuole rispondere a questa domanda? Se l'onorevole Colombo ieri invece di fare la propaganda sugli ospedali, propaganda falsa...

GITTI. Vera.

LIBERTINI. Falsa, onorevole collega, completamente falsa. Noi abbiamo fatto questa mattina un comunicato, che veramente inchioda il Presidente del Consiglio. Se delle somme vengono date agli ospedali è perché noi, con la nostra lotta, abbiamo imposto che nel decreto fosse inserito un emendamento, con il quale si riservano quei fondi, invece che alle mutue, agli ospedali. Il Governo poi, se vuole, quei soldi può darli subito agli ospedali, perché in Commissione VI, tutti l'abbiamo sollecitato in tal senso.

Se, quindi, quei fondi non vengono corrisposti, è un fatto che appartiene al Governo, è solo una manovra speculativa, agitatoria e propagandistica, di quelle che un Presidente del Consiglio non dovrebbe mai fare.

Il Governo, invece di ricorrere a questa propaganda di basso conio, avrebbe dovuto rispondere su questo problema essenziale, nel senso di dirci a cosa servono i 300 miliardi

richiesti dall'articolo 1 del « decretone ». Non può un ministro affermare che questi miliardi servono per combattere l'eccesso di domanda, quando un altro ministro, Donat-Cattin, ci informa che esiste un vuoto di domanda. La mia opinione è che abbia ragione Donat-Cattin: il problema consiste realmente in un vuoto di domanda.

Quando affrontiamo il discorso sul vuoto della domanda, noi troviamo sui banchi della maggioranza dei colleghi, che sono insensibili ad un discorso di carattere generale, ma che per la loro collocazione nel mondo produttivo (essendo legati al mondo imprenditoriale, al piccolo mondo imprenditoriale, perché il grosso ha altre regole) si agitano subito e dimenticano di essere, in altra sede, sostenitori del decreto-legge. Essi sono a conoscenza del fatto che le banche hanno chiuso i rubinetti; e non c'è dubbio che la Banca d'Italia abbia fatto in questi mesi una politica deflattiva. Seguiti pure l'onorevole Ferrari Aggradi a dire che si è usato uno strumento moderno (accidenti alla modernità: queste sono tasse medioevali); a dire che si è usata la leva fiscale per non essere obbligati a chiudere i rubinetti delle banche: la verità è che il Governo contemporaneamente ha chiuso i rubinetti delle banche e attinge 300 miliardi. La concomitanza di questi due fattori è stata denunciata da parecchie parti, perché non è solo l'onorevole Raffaelli, che, da comunista, ha portato un contributo molto serio e meditato, ma altri deputati, come l'onorevole Riccardo Lombardi e l'onorevole Vittorino Colombo, hanno contribuito a chiarire bene alla Camera questo punto. Quando voi sommate una politica di restrizione monetaria ad una politica di prelievo fiscale così forte sulla domanda, voi create un processo che alla fine vi farà cadere dentro la deflazione. Questa è la verità! Poi, tra qualche mese, ci verrete a dire che c'è una crisi di deflazione e troverete il modo di far pagare sempre quelli che non devono pagare.

La situazione bancaria la conoscete: abbiamo anche dei dati riassuntivi al 30 settembre 1970, che sono estremamente chiari. Abbiamo ormai un totale di depositi nelle banche di 36 mila miliardi. La verità è che siamo arrivati ad una cifra *record*.

L'onorevole Scalfari, invece, fa l'umorista, dicendo che « il cavallo non beve ». Gli hanno chiuso i rubinetti, per questo non beve. E da dire però che la raccolta di risparmio è canalizzata in modo distorto, perché i conti correnti si sono gonfiati per l'assurda politica svolta dai direttori delle banche, sui quali il

signor Carli si è guardato bene dall'intervenire, coperto come è dalla solidarietà a bocca chiusa del Governo.

Questo è il problema che abbiamo davanti, dal quale voi non potete uscire con un'alzata di spalle. Voi potete farci votare l'articolo 1, voi potete respingere l'emendamento che sto illustrando e imporre la soprattassa sulla benzina. Però, siccome i fatti hanno la testa dura (come diceva Marx), tra quattro mesi voi verrete in quest'aula a fare un discorso totalmente rovesciato. E queste profezie, che hanno il carattere di previsioni scientifiche, più volte le abbiamo fatte. Allora noi vi chiederemo conto di un voto che oggi forse potrete dare con leggerezza.

Io sono lieto che il voto non segua immediatamente all'illustrazione, perché spero che in questi giorni vi sia un momento di riflessione. State attenti che la peggiore delle cose che potreste fare, ve lo dico chiaramente, è questa: che siccome ci sono dei motivi politici (perché il contrasto ormai ha questo significato), c'è una destra della democrazia cristiana e degli altri partiti del Governo che non vuole modificare il decreto, e c'è un'altra parte che ha la propensione a modificare il decreto; e si fa a « braccio di ferro » tra queste forze (non fra voi e noi, ma all'interno della maggioranza). Ma questo « braccio di ferro » non può non tener conto dei dati concreti dell'economia, perché, se non ne tiene conto, poi la testa ce la sbattete contro, non ora, ma a breve distanza. Ecco perché ho creduto di dover introdurre questo discorso, che è molto serio e sul quale invito i colleghi a riflettere, a proposito della situazione economica e della prospettiva e di come quindi in questa situazione incide l'articolo 1 che noi chiediamo di sopprimere.

Ma vengo al terzo argomento che il Governo, o meglio una parte del Governo, quella più sincera vorrei dire, ma più sprovveduta (perché l'esperienza di Governo non si fa presto), cioè la parte socialista, ha addotto come motivazione dell'imposta di fabbricazione: scoraggiamo la motorizzazione privata. Ieri l'onorevole Ferrari-Aggradi ha ripreso questa motivazione, ma vorrei dire che, se egli avesse i baffi, avrebbe riso sotto i baffi mentre parlava. Cioè, la motorizzazione privata è un danno, la crisi dei trasporti è arrivata al suo acme, non si circola più, le strutture sono enormi, lo spreco di danaro è enorme, e la cosa è diventata tale che ieri l'onorevole Emilio Colombo puntava il dito contro di me per indicarmi come responsabile della politica della motorizzazione privata. Ed io

quasi quasi non mi rendevo conto se a fare il programma autostradale, a favorire la politica della FIAT, a garantire i finanziamenti alla FIAT in quella direzione non ero stato proprio io.

VILLA. No, ha detto qualcosa di diverso: mentre voi perseguite una politica contraria ai trasporti privati, all'uso della macchina, e così via, qui sostenete il contrario, di fatto sostenete il contrario.

LIBERTINI. Onorevole Villa, io la ringrazio della sua interruzione ed avrei voluto che l'onorevole Colombo (forse era dovuto al fatto che ieri era molto nervoso, e capisco perché) avesse fatto una interruzione di questo tipo e ci avesse dato modo di chiarire il punto. Questo è proprio l'argomento che sto svolgendo. Io sono convinto e ribadisco che la politica, che noi da tempo seguiamo, di blocco della motorizzazione privata è una politica necessaria, sempre più necessaria.

Cos'è una politica di blocco della motorizzazione privata? Parliamoci chiaro: essa non è la politica dei sensi unici o dei divieti di sosta. No, è una politica che cambia organicamente la piattaforma generale della struttura dei trasporti.

Noi abbiamo un tipo di sviluppo della infrastruttura dei trasporti che è il più assurdo e il più antieconomico; perché, se andassimo ad esaminare questa questione (che poi discuteremo in sede di esame della parte finale del decreto perché abbiamo presentato in proposito degli emendamenti e voglio solo riassumerne qui i principi), noi ci accorgemmo che nel mondo moderno, allo stato attuale del livello tecnologico, i mezzi più moderni di trasporto sono due: l'aeroplano, oltre una certa distanza (io discuto molto anche una politica che ora viene avanti da parte delle società consociate dell'Alitalia, la politica sui brevissimi tratti), e, sotto questa distanza, la ferrovia, come trasporto di merci e di persone (non ovviamente la ferrovia che abbiamo in Italia).

Questo è oggi un tipo di trasporto moderno che noi invece abbiamo rovesciato.

C'è poi il problema dei canali, che sta a parte, perché il trasporto su canali, il trasporto per via d'acqua su cui oggi si fa molto chiasso, è un trasporto estremamente conveniente ma in rapporto alle infrastrutture che già esistono.

Io ho parecchi volumi che il dottor Bassetti, presidente della regione lombarda, e i suoi amici mi mandano a casa per persuader-

mi del contrario. Io questi volumi li guardo, guardo le statistiche: si capisce, il trasporto per canali (se si prende la tonnellata-chilometro) ha il più basso costo. Su questo non c'è dubbio. Però questo è il modo di fare i conti tipico degli industriali. Anche Agnelli ci dimostra che a fare la FIAT a Rivalta e a concentrare nel nord le industrie ci ha guadagnato. Io non ho dubbi su questo. Però, per fare la FIAT a Rivalta e le industrie nel nord, lo Stato ha sopportato un maggior costo che è stato stimato dalla SVIMEZ, secondo un calcolo accurato, in 3 mila miliardi di infrastrutture. Ma queste, siccome Agnelli non le paga, ma le paghiamo noi, naturalmente per lui non esistono. Ma se io sommo alle spese che lui ha sopportato per la seconda FIAT a Rivalta eccetera, i 3 mila miliardi, e se questi 3 mila miliardi li avesse dovuti pagare lui, vi assicuro che Rivalta l'avrebbe fatta a Napoli o a Bari, non a Torino.

Così è il problema dei canali: se noi sul costo del chilometro-tonnellata carichiamo le spese di costruzione dei canali, che le paga Pantalone, allora il discorso cambia, il discorso diventa diverso, perché il punto dove si sbaglia è che il paragone con la Francia e con la Germania, è il paragone con paesi che attraverso i secoli, per una storia che noi non possiamo certo rifare, si sono dati un patrimonio di attrezzature idrovie che noi non abbiamo e che dovremmo rifarci da zero.

GITTI. Ma se noi le facciamo, poi si ammortizzeranno.

LIBERTINI. Ma onorevole collega, ella pensa davvero che noi possiamo ripartire dal 1700? Quei canali furono costruiti in una particolare situazione. Ormai andiamo ad una nuova tecnologia dei trasporti, per cui in realtà oggi, e non in ammortizzazioni che sono secolari, la ferrovia è quella che ha costi globali più bassi, se la ferrovia ha le attrezzature adeguate e se alla ferrovia non si fa una assurda concorrenza di spreco con reti stradali e autostradali che in realtà minacciano di rimanere come monumenti faraonici, inutili. Questo è il problema che abbiamo davanti.

Ma se questo è il problema, una politica di trasporti lei la fa se cambia queste scelte di infrastrutture, cioè se smette di costruire autostrade, se quadruplica i binari ferroviari, se raccorda il trasporto aereo con il trasporto ferroviario in maniera che non vi siano duplicati, cioè se lei organizza una politica generale dei trasporti: se nelle città chiude il trasporto privato delle macchine, organizza un

diverso sistema di auto pubbliche, costruisce le metropolitane seriamente, senza distruggere le città, possibilmente, come accade a Roma, dove la metropolitana non va avanti e la città va indietro. Vi mettete su questa strada? No, perché ogni giorno votate provvedimenti che vanno in una direzione opposta (ce n'è anche uno nel decreto con misure che per i concessionari - poi il discorso lo faremo - sappiamo che cosa significano) e poi pretendete di farci credere (ma ormai non ci crede più nessuno perché l'onorevole Ferrari Aggradi è stato leale, l'ha riconosciuto in Commissione finanze e tesoro) che con l'aumento del prezzo della benzina, cioè con questi 300 miliardi, la gente smetterà di andare in automobile.

Invece l'onorevole Ferrari Aggradi ha detto che ha continuato ad andarci, anzi ci va più di prima non perché gli piaccia, ma perché finché non si cambia il sistema generale dei trasporti, l'uso della macchina (che diverte per i primi due anni - l'uomo è un po' bambino dietro un volante - ma dopo no) è una necessità.

Questa è la verità, per cui è una ipocrisia dire che il Governo vuole combattere la politica dei trasporti privati mediante l'aumento del prezzo sulla benzina. Il trasporto privato si può combattere o, per meglio dire, si può combattere una scelta sbagliata di politica dei trasporti soltanto facendone una diversa. Supponiamo che il Governo oggi decida di aumentare l'imposta di fabbricazione sulla benzina di altre 100 lire. La benzina costerebbe 270 lire al litro. Credete forse che il sistema dei trasporti ne sarebbe cambiato? Si avrebbe soltanto una situazione di crisi spaventosa perché molta gente non riuscirebbe più a pagarsi il trasporto per andare a lavorare. Ci sarebbe al massimo una paralisi, ma non una diversa politica dei trasporti. Perciò quello che voi fate è una vera e propria ipocrisia, dato che i fatti dimostrano che il consumo della benzina è un consumo anelastico.

Vuole il Governo fare una politica dei trasporti diversa? Noi siamo a sua completa disposizione. Nello stesso decreto sarebbe possibile adottare tutte le misure necessarie. Del resto, una parte dei nostri emendamenti è rivolta a promuovere una nuova politica dei trasporti.

Altra questione relativa ai 300 miliardi di cui all'articolo 1. Si tratta di una questione che ho avuto già modo di trattare e perciò sarò molto rapido. Il Governo dovrebbe spiegarci come si possa tutti quanti noi, il Parlamento, rivoiugerci al contribuente italiano - messi da parte tutti gli altri argomenti -

invitandolo a stringere la cinghia, come capita ad esempio ad un lavoratore medio del nord che deve spendere 6.400 lire al mese in più per la sola benzina, sottratte a stipendi che si aggirano sulle 100 mila lire mensili, invitandolo a fare sacrifici quando questi sacrifici devono servire a rimpolpare un bilancio statale nel quale ci sono non 300 miliardi ma molti di più buttati dalla finestra.

Ieri il ministro Ferrari Aggradi ha sbrigato subito la questione. Noi avevamo presentato un ordine del giorno con il quale si proponeva di ridurre del 50 per cento le auto ministeriali. Il ministro Ferrari Aggradi lo ha sbrigativamente respinto dicendo che l'ordine del giorno era sommario. In realtà la questione delle macchine ministeriali è un autentico scandalo, uno scandalo che mette in evidenza l'esistenza di vizi che si potrebbero chiamare neroniani.

C'è un generale che addirittura, con la macchina dello Stato, manda sua figlia da Milano a Roma quattro volte la settimana. E non è certamente il solo caso. Alcuni di questi casi li abbiamo sollevati con la presentazione di interrogazioni e dichiaro fin da ora che intendiamo denunciare tutti questi scandali, scatenando una vera e propria offensiva.

L'onorevole Ferrari Aggradi ha detto però che l'ordine del giorno era sommario! Bene, se ne faccia uno che non sia sommario. Si fosse alzato uno di voi a proporre che se non era possibile la soppressione totale, si riducessero quelle spese almeno del 50 per cento!

Non è possibile ridurle del 50 per cento? Riduciamole del 30 per cento, riduciamole del 20 per cento. Invece no. Questa è una cosa che non si tocca.

Lo stesso dicasi per la questione dei carri armati *Leopard* dei quali si è parlato in un nostro ordine del giorno. Che se ne fa il Governo di questi carri armati? Il ministro della difesa, se ha già preso pratica (che non aveva) delle cose militari, dovrebbe saperci spiegare che cosa se ne fa l'Italia di questi carri armati.

BRONZUTO. Servono per la parata del 2 giugno.

LIBERTINI. Forse non tutti i colleghi lo sanno, ma sono stati pubblicati articoli su giornali tedeschi, anche specializzati, con i quali ci hanno ridicolizzato a proposito di questi acquisti.

C'è poi la questione degli enti inutili. Si potrebbe benissimo incaricare del problema

una commissione di deputati, che non in venti mesi ma in dieci giorni, prima ancora che il decreto sia definitivamente approvato, pur senza risolvere definitivamente la partita relativa agli enti inutili, che sarebbe cosa impossibile, perché è una giungla, farebbe saltare fuori certamente 50 miliardi. Chiunque abbia una certa conoscenza del bilancio statale sa benissimo che 100 o 150 miliardi di economie complessive si tirano fuori, se si vuole. Se si vuole, perché se non si vogliono toccare i privilegi, allora no; questo è il problema. E queste cose, gli italiani le sanno. Fino a ieri io parlavo di qualunquismo, ma ora sono stanco e non posso più parlarne. Quando la gente dice che a Roma tutti sono uguali, e che non si fa che mangiare, dice cose giuste; è vero, ci sono cose che gridano vendetta. La gente non conosce le cifre, ma questa protesta che c'è, è nel vero.

Quando l'onorevole Emilio Colombo o l'onorevole Ferrari Aggradi con l'aria da piagnoni si presentano alla televisione per dire che si è in difficoltà, nessuno in Italia ci crede; e la gente ha ragione di non crederci. Perché se ci fosse stata veramente necessità di questi 300 miliardi in più, che si vogliono reperire attraverso l'articolo 1 (ed io ho dimostrato che non c'era, questa necessità), una parte notevole di questi soldi si sarebbe potuta reperire facendo economie. Ed invece il danaro dello Stato si butta a piene mani; questa è la verità.

C'è poi una questione particolare che ho già in parte trattato, e riguarda il rapporto tra l'imposta di fabbricazione e i prezzi. Abbiamo i dati, che sono stati resi noti nei giorni scorsi, e che sono divertentissimi. Sapevate cosa vi apprendiamo? Apprendiamo che dal mese di aprile al mese di luglio, cioè nel periodo della crisi, i prezzi all'ingrosso, in Italia, sono rimasti fermi. Quando poi è intervenuto il decreto, che doveva fermare i prezzi, i prezzi all'ingrosso dall'agosto al settembre, sono cresciuti.

Non ricambierò demagogia con demagogia e non dirò che sono cresciuti per il decreto. Il decreto però è certamente una concausa. L'aumento dell'imposta sulla benzina certamente incide, perché contribuisce a far rialzare i costi; le automobili non servono soltanto per divertirsi ma sono un mezzo di lavoro, e l'aumento del prezzo della benzina viene traslato sui costi. Ci sono anche altre cause, però è sintomatico che il decreto sia stato varato dopo un periodo di mesi nel quale vi era stata la stabilità dei prezzi al-

l'ingrosso. Non parlo dei prezzi al minuto, che sono un'altra cosa.

Subito dopo il decreto, ripeto, i prezzi all'ingrosso sono saliti. Tutta la dimostrazione che è stata fatta in merito al decreto — si è detto per stabilizzare i prezzi — viene addirittura rovesciata nel suo contrario. I prezzi al minuto sono saliti, e continuano a salire; quando si dice che possiamo essere soddisfatti dell'aumento del 5 per cento annunciato per l'ultimo periodo, io sono terrorizzato.

La verità è che noi abbiamo ancora una pressione che è, badate, non solo globale, ma particolare, perché incide particolarmente sul livello di vita dei lavoratori, sul costo della vita dei lavoratori.

Questa è la verità. Nel corso di questo dibattito, ho ricevuto molte lettere, e credo le riceveranno tutti i colleghi, di gente che non conosco. Ho la cassetta postale piena di lettere. Queste lettere contengono veri e propri gridi di disperazione. Non credo sia il caso di farlo, ma vorrei leggere qualcuna di queste lettere. C'è gente che non mi conosce e che mi scrive che non ce la fa più a vivere, che sta morendo di fame.

VAGHI. Gli artigiani sollecitano invece la approvazione di questo provvedimento per poter usufruire dei benefici previsti nello stesso.

LIBERTINI. Onorevole Vaghi, ella sa benissimo che non può fare questo discorso.

VAGHI. Lo posso fare; e posso darle la dimostrazione di quanto dico.

LIBERTINI. Non lo può fare, e l'ho già detto ieri; il decreto contiene alcune parti positive, che abbiamo introdotto noi. Il blocco degli affitti, la sovvenzione agli ospedali, sono cose che abbiamo introdotto noi; ed io difendo il blocco degli affitti e la sovvenzione agli ospedali. Però non si può usare il metodo usato ieri dall'onorevole Ferrari Aggradi, che diceva che se io parlavo molto, lui parlava poco. Che razza di ragionamento è per un ministro del tesoro? Vuol forse fare i dispetti come i bambini?

Non ci si può dire: voi dovete prendere l'olio di ricino, perché se no non vi diamo lo zucchero. Se il provvedimento contiene parti positive, possiamo benissimo varare quelle e le altre no. Infatti noi questa mattina vi chiediamo la soppressione dell'articolo 1, e non certo la soppressione dell'articolo sugli artigiani. Noi vi chiediamo di non

votare l'articolo 1, di cui ho dimostrato la totale inutilità; e quando arriveremo all'articolo che dà i soldi agli artigiani, vi chiederemo di votare a favore. Se voi non ci fate perdere tempo con la benzina, se il Governo cessa dall'ostruzionismo che mira ad impedire il passaggio dei provvedimenti utili, e tende a ricattare la Camera, imponendo provvedimenti inutili per poi passare a quelli utili, noi possiamo fare prestissimo a dare questi soldi agli artigiani, a dare i soldi agli ospedali. È sufficiente che voi eliminate questa imposta assurda, inutile e ridicola.

Voglio terminare, perché so che altri debbono parlare e non voglio prendere molto tempo. Tra l'altro, debbo dire che parlando oggi non compio un'attività ostruzionistica, ma di sostegno, perché abbiamo il problema di arrivare fino a martedì. Non è un problema dell'opposizione, ma di tutti. La maggioranza ha bisogno (mi pare che questo sia il senso della sua decisione) di arrivare a martedì per decidere che cosa fare, e noi la aiutiamo ad arrivarvi.

PRESIDENTE. Questa è una sua opinione personale, evidentemente.

LIBERTINI. Certo, è una opinione mia personale, ma non credo che ci prendiamo in giro.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Anche se « stringe » i tempi, non c'è niente di male!

LIBERTINI. Io sono deciso ad appoggiare il Governo, in questo senso e in questi limiti.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Appoggi anche il povero sottosegretario, onorevole Libertini!

LIBERTINI. Io non voglio, onorevole Macchiavelli, il « tanto peggio, tanto meglio ». Quindi, se la notte porta consiglio, e se cinque giorni portano consiglio e indurranno la maggioranza a modificare il decreto profondamente, in maniera da dare ai lavoratori finalmente quello che va loro dato, non posso che essere favorevole: mi sono battuto e mi batto per questo. È chiaro, comunque, che i discorsi che facciamo oggi non sono ostruzionismo, ma sono la copertura di un accordo che ha stabilito una tregua di cinque giorni. Questo è, infatti, quanto è accaduto ieri sera. Non prendiamoci in giro. Nes-

suno può pensare che questa mattina noi sbrighiamo una parte. Infatti, se ricomincia la battaglia e il Governo non dà niente, da martedì siamo in condizione di ricominciare daccapo. Questo deve essere chiaro. Mi auguro, invece, che entro lunedì sera prevalga tra di voi la ragione, che è quella di non imporre un decreto inutile e negativo con la forza, ma è quella di trattare...

SPERANZA. Questa sarebbe la dittatura della minoranza !

LIBERTINI. ...per un miglioramento positivo. Questo è quanto vi si chiede.

Dicevo dunque — e vengo alla conclusione — che l'altra questione che si pone a proposito dell'articolo 1 è la seguente: l'imposta di fabbricazione sulla benzina è in contraddizione con la riforma tributaria. Infatti, quest'ultima si ispira (o dovrebbe ispirarsi, anzi, si ispira come dichiarazione e non come realizzazione) al criterio fondamentale di uno spostamento del gettito delle imposte dalle imposte indirette alle imposte dirette. I concetti sono quelli dell'imposta diretta e della sua progressività accentuata.

MACCHIAVELLI, Sottosegretario di Stato per le finanze. Ai sensi dell'articolo 53 della Costituzione !

LIBERTINI. Di cui vedo, onorevole Macchiavelli, che ella è attento custode. Tuttavia, se ciò è vero, nella sua funzione ella dovrebbe essere preoccupato almeno quanto lo è il suo collega di Governo onorevole Donat-Cattin circa una riforma tributaria che, da questo punto di vista, è ormai un colabrodo, un formaggio « gruviera ». Infatti, si è stabilito che la riforma tributaria deve andare in una direzione; però, poi, il punto 1) va in una direzione, il punto 2) in un'altra e il punto 3) in un'altra ancora. Alla fine non resta niente. A furia di esenzioni, rimangono solo i buchi: i pieni sono finiti. Questo è il tipo di riforma tributaria !

Inoltre, con questa imposta di fabbricazione, fate un buco che non finisce più. Infatti, come ho dimostrato, stabilite di prelevare 310 miliardi (che saranno di più ogni anno: 340, 380, 400) senza termine di data; così lo avete rifiutato, anche se eravate disposti a fissarlo, perché l'onorevole La Malfa ha abbaiato, e quando l'onorevole La Malfa ulula alla luna il Governo si ferma.

Questo è il fondo di tutta la questione: non si tocca la benzina, abbiamo l'uomo che fa la

guardia alla sovrattassa di fabbricazione della benzina ! Vi accingete, dunque, a prelevare dall'economia italiana da 3 mila a 5 mila miliardi (e forse anche di più) in dieci anni, che stanno fuori della riforma tributaria e che la contraddicono. Poi, qualche collega ci viene a dire: abbiate pazienza, che deve arrivare la riforma tributaria ! Come sarebbe a dire ? Dopo non viene proprio niente ! E non mi si parli di riforme, non solo per il motivo cui accennavo prima, e cioè che non ci si può chiedere dei soldi per uno scopo e poi usarli per un altro, ma anche perché le riforme, se vogliono essere tali, non possono essere autopagate dai lavoratori. Infatti, se io vado nel biellese da un operaio tessile e gli dico: vuoi un ospedale ? Vuoi una casa migliore ? Benissimo. Cosa guadagni ? 75 mila lire ? Dammene 20 mila e ti faccio la casa. Lui, che è una formichina, che ha lavorato sempre e si è costruito da sé quel poco che ha, fa questo discorso: ma non mi si dica che questa è una riforma. Questa non è una riforma. La riforma si ha se io vado da Zegna e gli tiro fuori i soldi per fare l'ospedale o la casa agli operai.

Se voi, quindi, usate i soldi della benzina per fiscalizzare gli oneri sociali o per la riforma della casa o della sanità, obbligate i lavoratori soltanto a pagarsi questi miglioramenti lasciando immutati la distribuzione del reddito e i rapporti di forza e di potere fra le classi. A questo noi ci opponiamo e ci opporremo in maniera decisa.

Esiste uno strumento per finanziare le riforme, l'imposta patrimoniale.

TEMPIA VALENTA. Secondo l'onorevole Azzaro i capitalisti non hanno più profitto: più « falliti » di così.

LIBERTINI. Hanno soltanto i soldi che hanno portato all'estero !

Noi torneremo sull'argomento dell'imposta patrimoniale. Anche ieri l'onorevole Ferrari Aggradi ha scartato il ricorso all'imposta patrimoniale dicendo che è impossibile. Quando affronteremo l'argomento citerò i pareri che sono stati dati da tutti gli esperti di finanza in Italia. Un accenno l'ho già fatto in Commissione, sarò larghissimo nella documentazione qui in aula. Citerò i giudizi di Cosciani, che è stato il padre della riforma tributaria, del professore Steve, professore di scienza delle finanze all'università di Roma, la maggiore autorità in materia. Tutti gli esperti che hanno concorso alla riforma tributaria dicono che ci vuole l'imposta patri-

moniale, compreso il professore Francesco Forte, quello del *Giorno*, che fa — anche lui — il cane da guardia al centro-sinistra. La riforma tributaria senza l'imposta patrimoniale non è una riforma tributaria.

Questi i motivi del nostro emendamento. Chiedendo la soppressione dell'articolo 1 vi chiediamo quindi la soppressione di una tassa che è inutile, arretrata dal punto di vista della tecnica fiscale e basata su calcoli errati o peggio falsati deliberatamente.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Mi si permetta di respingere quest'ultima affermazione.

LIBERTINI. Ho fatto due ipotesi: o i dati sono mal calcolati e quindi vi è la buona fede ed allora si fa presto a ricalcolarli e cambiare le conclusioni; se invece non si vuole riconoscere che i calcoli sono errati vuol dire che sono stati fatti apposta. Ho fatto una alternativa: o mal calcolati o calcolati in modo artificioso per ingannare il contribuente e la Camera.

Dicevo che la tassa sulla benzina è ingiusta, antipopolare e apertamente contraddittoria con una politica di riforme. A nostro avviso votando la soppressione dell'articolo 1 si aprirebbe la strada in questa Camera alla discussione su provvedimenti seri e davvero utili per la nostra economia. Il suo rigetto inasprirebbe lo scontro politico che qui esiste, inasprirebbe lo scontro politico nel paese e porterebbe la maggioranza ad addossarsi responsabilità di cui un giorno sarà comunque chiamata a rendere conto. (*Applausi dei deputati del gruppo del PSIUP*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ZACCAGNINI

PRESIDENTE. Gli onorevoli Bronzuto e Milani hanno proposto di sopprimere l'articolo 1 (1. 40).

L'onorevole Bronzuto ha facoltà di svolgere questo emendamento.

BRONZUTO. È indubbio che l'articolo 1 di cui chiediamo la soppressione è uno dei pilastri, uno degli assi portanti, come si suol dire, di tutto il decreto, o perlomeno è il pilastro fondamentale di tutto il titolo I del decreto-legge.

Con esso si registra l'aumento dell'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine sulle benzine speciali diverse dall'acqua ragia... da lire 13.295 a

lire 15.889 per quintale; dell'aliquota ridotta d'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine... da lire 5.250 a lire 7.844 per quintale; dell'aliquota ridotta d'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine prevista dalla lettera E) per quanto riguarda la benzina per aerei (è importante poiché determinerà fondamentalmente l'aumento del gettito) da lire 1.329,50 a lire 1.588,90 al quintale; inoltre, l'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di confine sui gas di petrolio liquefatti viene aumentata da lire 5.430 a lire 9.889, viene cioè quasi raddoppiata. Quando discuteremo gli specifici emendamenti potremo meglio approfondire la portata di questa norma.

Io credo — a differenza del compagno Libertini — alla buona fede del Governo (mi riferisco alla buona fede iniziale, allorché il primo decreto-legge venne emanato) quando esso afferma che il ricorso a questo provvedimento si prefiggeva lo scopo di incassare 270 miliardi di lire di nuovi tributi sulla benzina.

Evidentemente, però, i conti del Governo dovevano fondarsi su previsioni fondamentalmente sbagliate (sarebbe altrimenti incomprendibile tutto il discorso del ministro del tesoro, sul quale fra breve mi soffermerò) e quindi occorre rifare quei calcoli.

La previsione di un maggiore introito di 270 miliardi si fondava sull'ipotesi che, a seguito dell'introduzione della sovrimposta, vi sarebbe stata una contrazione del consumo della benzina. Per 83 giorni, quanti ne sono trascorsi dall'emanazione del primo decreto ad oggi, i signori del Governo ci hanno ripetuto che l'aumento di questa imposta doveva servire anche a determinare una contrazione dei consumi, per cui la previsione delle maggiori entrate doveva essere fondata sul presupposto di una contrazione dei consumi.

A distanza di 83 giorni dall'entrata in vigore del decreto si ha tuttavia conferma di un fatto emerso, in verità, già nelle sue prime settimane di applicazione, e cioè che quello della benzina è un consumo anelastico e che pertanto non si è verificata nessuna contrazione. È evidente, quindi, che il gettito della sovrimposta deve essere valutato in misura superiore ai 270 miliardi previsti dal Governo sino a 300 o a 310 miliardi, se ci si vuole attenere ad un calcolo prudenziale, o forse ad una cifra ancora superiore, tanto più che come il compagno Libertini ci ha ricordato (e non ripeterò le sue argomentazioni per non

tediare la Camera), si prevede addirittura un ulteriore incremento dei consumi.

Mi sia consentito ricordare, sia pure rapidamente, gli argomenti in base ai quali il Governo e la maggioranza hanno proposto, sostenuto e difeso questa nuova imposizione sulla benzina, argomenti ai quali si è riferito ancora ieri nella sua replica il ministro Ferrari Aggradi.

Si è dipinta a fosche tinte la situazione determinatasi nell'agosto: Annibale alle porte, aggressione alla lira, situazione economica disastrosa, la « grande madre » ammalata, la patria in pericolo... Raccogliamo dunque — ha proclamato il Governo — non gli eserciti, ma le lire dalle tasche dei lavoratori, veniamo in soccorso della patria in pericolo, sconfiggiamo l'aggressore della lira; e poiché si impone l'austerità e sono necessari sacrifici, cominciamo dalla benzina, perché si tratta (è questa la teoria sulla quale insiste il Governo) di un consumo non necessario.

Noi non abbiamo voluto colpire — dice il Governo — i consumi popolari, primari e necessari; abbiamo adottato una manovra fiscale (vedremo poi nel corso degli altri emendamenti la complessità di questa manovra) tale da frenare una spinta verso consumi, non necessari e non compatibili con le esigenze del paese, che stavano sconvolgendo l'economia. Ora questa spinta ai consumi di lusso e non necessari ha riguardato la benzina, le banane, l'alcool, eccetera; chissà, anche la carta bollata è un consumo di lusso, e la spinta verso di essa, secondo il Governo, deriva dalle lotte dell'autunno scorso.

Una manovra fiscale, quindi, che colpisca, che contragga, che freni questa spinta ai consumi non necessari e non compatibili con le esigenze del paese, e che, come è detto espressamente nella relazione al decreto-legge numero 621, ha deliberatamente escluso di colpire le persone fisiche. Naturalmente, non le persone fisiche ma il reddito di queste, perché vorrei vedere che il Governo adottasse una manovra fiscale tale da colpire le persone fisiche, anche se questa avviene, in altri campi, con la polizia.

Non si è colpito, quindi, il reddito delle persone fisiche e, soprattutto, il reddito delle imprese che, come ricordava il collega Libertini, sono alla fame e debbono chiedere l'elemosina (chissà come farà il povero Agnelli con l'aumento del costo della vita, a provvedere alla sua famiglia!).

Si tratta di una manovra nuova per la quale l'onorevole Ferrari Aggradi, come ci ha detto, ha riscosso il plauso nelle riunioni in-

ternazionali e in particolare nelle riunioni dei paesi del mercato comune dove è stato detto che l'Italia era fortunata ad avere un ministro del tesoro bravissimo per quanto concerne le manovre.

Ora, questa manovra fiscale parte dalla benzina e, come ci ha detto sempre il ministro del tesoro, non comporterà una spinta inflazionistica, nessun aumento dei prezzi e quindi nessun aumento del costo della vita.

Io per il momento voglio limitarmi alle questioni inerenti alla benzina, perché altre considerazioni le diremo sugli altri emendamenti. A questo punto, ritengo che, forse, valga la pena di dire qualche cosa su questa novità che il ministro del tesoro pretende di avere introdotto. Vorrei ricordare alcuni dati che si riferiscono a tempi abbastanza recenti; ed a questo proposito vorrei chiedere scusa ai colleghi ed alla Presidenza se non sono stato molto diligente nel raccogliere dati più vecchi. L'ho fatto senza malizia, ho voluto vedere la novità della manovra relativamente al periodo, potrei dire, del centro-sinistra « pulito », cioè con i socialisti al Governo; ho quindi fatto riferimento al periodo dall'11 settembre 1963 ad oggi. Ebbene, è tanto nuova la manovra fiscale dell'onorevole Ferrari Aggradi — per cui è stato applaudito ed ha suscitato esclamazioni di ammirazione tra i dirigenti dei paesi del mercato comune — che, soltanto dall'11 settembre 1963 ad oggi, di manovre di questo tipo se ne sono avute un numero rilevante. Soltanto per la benzina, dal 1950 ad oggi vi sono state 17 manovre: non dico simili, ma identiche. Per ben diciassette volte i ministri del tesoro che hanno preceduto lo onorevole Ferrari Aggradi hanno scoperto questa grande « ruota » di cui egli chiede il brevetto.

CARRARA SUTOUR. Ma ora va oltre ogni limite.

BRONZUTO. Sì, la novità forse sta nelle dimensioni della « ruota », non nella « ruota » in sé; perché questo è un aumento come precedentemente non se ne erano mai avuti. Prima si aumentava di 5 o di 10 lire: pare che questa sia la prima volta che, tutto di colpo, si decide un aumento di 22 lire al litro sulla benzina.

Soltanto 17 volte, quindi, è aumentata la benzina dal 1950 ad oggi. Vorrei farvi grazia, onorevoli colleghi, della lettura di tutti i decreti-legge — soltanto i decreti-legge, non le leggi ordinarie — che hanno adottato la manovra fiscale « nuova » dell'onorevole Ferrari

Aggradi. Ho considerato solo i più importanti ed ho trascurato le manovre fiscali contenute, ad esempio nei decreti-legge relativi ai provvedimenti contro le alluvioni, contro i terremoti o altro.

Stavo dicendo « contro i terremotati » ! Si dice che sono provvedimenti a favore dei terremotati, ma vedete in quali condizioni si trovano i terremotati del Belice; ed anche quelli del Sannio. Domenica scorsa sono stato in provincia di Avellino, a Mirabella Eclano, dove si è avuto un terremoto che risale addirittura agli anni precedenti al 1950, mi pare al 1948 (non mi riferisco al terremoto elettorale). Si sono adottati dei provvedimenti e attraverso una manovra fiscale sono state aumentate talune imposte; ma le baracche stanno lì, i terremotati stanno lì, e stanno anche qui a chiedere la soluzione dei loro problemi concreti.

Soltanto dal 1963 ad oggi, dunque, si sono avute 32 manovre simili, alcune proprio identiche a questa. Ecco la novità della manovra !

Vediamo ora cosa prevede l'articolo 1 del decreto. Ho già detto che intendo limitarmi a discutere proprio di questo punto rinviando le altre osservazioni di carattere fiscale più generale ad interventi che farò su altri articoli dello stesso titolo. Al primo comma dell'articolo 1 troviamo l'aumento dell'imposta di fabbricazione da 13.295 lire a 15.889.

Ebbene, ho avuto la curiosità, onorevole sottosegretario Macchiavelli, di capire complessivamente a quanto ammonta questa imposta e a quanto ammonta il costo della benzina. Infatti, quando un cittadino italiano paga la benzina 152 o 162 lire al litro, ha il dovere di sapere perché la paga tanto, a che cosa è dovuto questo costo. Ho fatto quindi tutto un calcolo, direi un po' « artigianalmente », e ne ho ricavato qualche lume. Facendo la differenza tra 15.889 e 13.295 si ha un aumento a quintale di 2.594 lire: dato che sappiamo anche che l'aumento è di 22 lire al litro, questo significa che un quintale di benzina corrisponde pressappoco a 118 litri. Dividendo l'ammontare complessivo della sovrimposta per 118, abbiamo che su un litro di benzina incidono imposte e sovrimeposte per 135 lire, se non vado errato.

Onorevoli colleghi, ho voluto fare anche questo calcolo per contraddire uno degli argomenti del Governo, un argomento secondario, che però acquista un certo rilievo. Mi riferisco all'affermazione del Governo, secondo cui non era possibile adottare una manovra tributaria diversa, cioè non era possibile colpire il reddito delle persone fisiche e delle im-

prese con imposte dirette, perché si sarebbe andati molto al di là nel tempo per la loro riscossione. E già ! Le imprese si difendono bene ! Il povero contribuente che usa l'automobile o che va a fare la spesa (non è aumentata, infatti, solo l'imposta sulla benzina), non può difendersi. Non può difendersi chi va a comprare la benzina di volta in volta per andare a lavorare; non può difendersi chi compra le banane di volta in volta, perché non può contendere con il fruttivendolo e poi decidersi se acquistare o no le banane.

Ho voluto fare questo calcolo per vedere se è vero che questo sistema è uno dei più rapidi ai fini di mettere l'erario in grado di entrare in possesso di queste somme. Chi viene subito in possesso di queste somme è il gestore della pompa di benzina, il quale incamera subito le 135 lire al litro che dovrebbero, invece, essere riscosse immediatamente dall'erario per pagare gli ospedali, come dice l'onorevole Ferrari Aggradi. Dunque, le 135 vengono incassate dal gestore e vanno a finire alle società petrolifere e non immediatamente nelle casse dello Stato. E quando ne verrà in possesso l'erario ? Se tutto va bene, l'erario ne entrerà in possesso dopo tre mesi.

L'onorevole Macchiavelli ci ha spiegato molto gentilmente in Commissione la cattiveria, la ferocia del Governo nei confronti delle società petrolifere. Infatti, il Governo, dopo aver fatto approvare dalla sua maggioranza la legge n. 393 del 1968, che gli dava la facoltà di concedere una dilazione nel pagamento di sei mesi alle società petrolifere (la legge parla esattamente di 180 giorni: è meglio essere precisi), pare che abbia invece stabilito, con un atto di cattiveria nei confronti delle società petrolifere...

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Non è una cattiveria, ma solo una valutazione derivante dai suoi poteri discrezionali.

BRONZUTO. Ma sono i poteri discrezionali che fanno la generosità e l'avarizia, la cattiveria e la bontà, perché se la legge mi obbliga, il mio comportamento non dipende da me. Fortunatamente la maggioranza non ha approvato una legge che stabiliva che prima dei 180 giorni le società petrolifere non potevano pagare, perché domani ci potremmo trovare anche di fronte ad una norma del genere, dal momento che la maggioranza viene qui a votare secondo la volontà del Governo e molte volte non si rende neppure conto della gravità di quello che approva. Quindi nel-

la legge è previsto un termine massimo di 180 giorni, in ordine al quale l'onorevole sottosegretario ha parlato di facoltà del Governo, di poteri discrezionali del Governo. Ma questo era ovvio, onorevole Macchiavelli; comunque la ringrazio.

Dunque quel termine è stato ridotto a 90 giorni, e si badi che per i primi 30 giorni non devono essere neppure corrisposti gli interessi. Ecco: anche questo entra nella discrezionalità del Governo, perché non credo che la legge faccia divieto di imporre un interesse a chiunque trattenga denaro degli altri. Anche questo è un prestito grazioso che noi facciamo alle società petrolifere, perché sa, onorevole sottosegretario, che cosa succede in questo modo? Secondo i miei calcoli — sono sempre calcoli artigianali, perché non ho dati; li ho fatti poco fa mentre ascoltavo l'onorevole Libertini. Se non sono esatti, mi correggeranno i colleghi — se 22 lire di imposta danno circa 300 miliardi in un anno...

LIBERTINI, Relatore di minoranza. Io ho fatto il calcolo su 20 lire perché 2 lire vanno per altre destinazioni: nel 1969 si sono avuti 132 miliardi per ogni 10 lire.

BRONZUTO. Il risultato cambia di poco. Dicevo: se 22 lire danno circa 300 miliardi all'anno, 135 lire complessive d'imposta danno circa 2 mila miliardi all'anno, quindi si tratta di qualche cosa in più, non certo in meno, che riscuotono le società petrolifere per conto dello Stato. E poiché esse hanno la facoltà, concessa dal Governo attraverso una legge precisa, di trattenere queste somme per tre mesi, dal momento che 2 mila miliardi divisi per 4 (3 mesi sono un quarto dell'anno) danno 500 miliardi, vediamo che le società petrolifere trattengono costantemente nelle loro casse 500 miliardi di lire pagate dal contribuente italiano; 500 miliardi che non entrano nelle casse dello Stato; come li utilizzino, poi, le aziende petrolifere, lo discuteremo successivamente, quando parleremo di incentivi e di tutto il resto. Si parla tanto dei poveri industriali che non hanno soldi. Ebbene, almeno i petrolieri potranno manovrare tali somme. Questa è una nuova manovra: chissà se l'onorevole Ferrari Aggradi di questa manovra avrà parlato nel famoso consiglio del mercato comune dove il suo discorso è stato applaudito ed apprezzato.

MACCHIAVELLI, Sottosegretario di Stato per le finanze. Ella sa, onorevole Bronzuto, che ne ha parlato anche in Commissione, come

ne abbiamo parlato noi, indicando i motivi per cui la legge del 1968 è stata fatta, precisando come la pensa il ministro Ferrari Aggradi in tema di interessi, come la pensa per quanto riguarda la sua strutturazione generale il ministro dell'industria, come la pensa il ministero delle finanze.

BRONZUTO. Anche io l'ho ascoltato, onorevole Macchiavelli; ma poiché il discorso era un po' troppo raccolto nella Commissione, noi speriamo che, quando si tratterà di dare il parere sui nostri emendamenti, il ministro Ferrari Aggradi, l'onorevole Macchiavelli o il relatore per la maggioranza ci ripetano questi argomenti in modo che tutti i colleghi della Camera ne siano resi edotti e sappiano esattamente come vanno queste cose.

Non contesto che voi abbiate avuto i vostri buoni motivi per fare quella norma: non a caso siete un governo borghese in un paese capitalistico. Si tratta di vedere se questi motivi coincidono con i motivi dell'altra classe, della classe dei lavoratori, del popolo italiano. Questo è un altro discorso, ed è poi il discorso di fondo che in buona sostanza ci divide, non solo su questo provvedimento, ma su questioni più importanti di questa.

Comunque, mi avvio rapidamente alla conclusione perché non voglio far perdere molto tempo alla Camera illustrando questo emendamento, dal momento che un emendamento identico è già stato illustrato dall'onorevole Libertini e non voglio ripetere le sue stesse argomentazioni. Quindi con l'articolo 1 abbiamo detto: il Governo si ripropone di tirar fuori dalle tasche dei lavoratori italiani 300 miliardi che neanche entreranno, direttamente e immediatamente, nelle casse dello Stato e che non serviranno per l'uso di cui il Governo parla.

L'onorevole Colombo e l'onorevole Ferrari Aggradi ogni qualvolta noi parliamo della benzina ci aggrediscono e dicono che noi difendiamo la motorizzazione privata mentre loro difendono gli ospedali.

Noi non faremmo altro che mettere macchine sulle strade. Non vi resta che addebitarci anche la colpa degli incidenti stradali!

La verità è che di questo sviluppo abnorme, mostruoso, della motorizzazione privata, di quello che avviene nelle nostre città, siete responsabili voi. Ma chi ha fatto le autostrade per la FIAT? Chi ha avuto il coraggio di opporsi ad Agnelli quando ha detto: « È inutile che andate e venite, parlate, programmate, sprogrammate, tanto autostrade per 10

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

miliardi me le dovete costruire » ? Chi è andato da Agnelli, quando ha protestato per l'imposta per l'acquisto delle automobili ? Chi è corso in aereo a scappellarsi e a togliere questa imposta sull'acquisto delle automobili ? Chi è che oggi si oppone agli emendamenti nostri, del PSIUP, del partito comunista, emendamenti che propongono una tassa per l'acquisto delle automobili ?

Certo questa tassa non servirebbe molto a scoraggiare la motorizzazione privata, però sarebbe già una cosa diversa dall'aumento della benzina. Chi è, se non la vostra politica fino ad oggi e la disamministrazione delle vostre mutue, che ha portato alla situazione attuale sia nel campo dei trasporti pubblici sia nel campo dell'assistenza e degli ospedali ? Di provvedimenti noi ve ne abbiamo suggeriti tanti e molte lotte sono state condotte dalla classe operaia in questi anni per imporre una politica diversa, per scoraggiare la politica della motorizzazione privata e la politica della mancanza di assistenza e della non costruzione degli ospedali.

Qui non si tratta di scoraggiare la motorizzazione privata. E non voglio a questo proposito ripetere argomentazioni che sono state già portate a sufficienza. Ci torneremo in occasione della discussione di altri emendamenti.

Per questi motivi, mentre riteniamo necessaria una maggiore attenzione della maggioranza a questi problemi, alla loro gravità, a quello che sono e a quello che comportano e che hanno comportato, anche sull'aumento del costo della vita (e lo vedremo quando parleremo di altri emendamenti soppressivi di altri articoli) noi chiediamo e ci auguriamo che questo articolo sia soppresso.

Rimessione all'Assemblea.

PRESIDENTE. Comunico che il Governo ha chiesto - a norma del penultimo comma dell'articolo 40 del regolamento - che i seguenti progetti di legge, attualmente deferiti alle Commissioni riunite II (Interni) e XIV (Sanità), in sede legislativa, siano rimessi all'Assemblea:

ALBONI ed altri: « Provvidenze economiche e sanitarie per i mutilati e invalidi civili » (187);

DI GIANNANTONIO ed altri: « Provvidenze in favore dei mutilati e invalidi civili » (259);

MICHELINI ed altri: « Elevazione dell'assegno per gli invalidi civili ed estensione di esso agli invalidi civili per ragioni psichiche » (517);

RUFFINI ed altri: « Riordinamento delle provvidenze per gli invalidi civili » (1986).

I progetti di legge restano, pertanto, all'esame delle Commissioni stesse in sede referente.

Sospendo la seduta fino alle 16.

La seduta, sospesa alle 12,55, è ripresa alle 16.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BOLDRINI

Annuncio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

ERMINERO ed altri: « Istituzione di una sezione staccata della Corte di appello di Venezia con sede in Verona » (2844);

TEDESCHI ed altri: « Sospensione dell'efficacia delle disposizioni dei commi sesto e successivi dell'articolo 2 della legge 12 marzo 1968, n. 442, concernente l'istituzione di una università statale in Calabria » (2846).

Saranno stampate e distribuite. Avendo gli onorevoli proponenti rinunciato allo svolgimento, le proposte di legge saranno trasmesse alle competenti Commissioni permanenti, con riserva di stabilirne la sede.

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente disegno di legge, approvato da quel Consesso:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 ottobre 1970, n. 723, recante provvidenze in favore delle popolazioni dei comuni colpiti dalle calamità naturali verificatesi nei mesi di agosto, settembre e ottobre 1970 » (2845).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla competente Commissione permanente, in sede referente.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti riferiti all'articolo 2 del decreto-legge:

Sopprimerlo.

2. 11. Franchi, Santagati, Abelli, Delfino, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Servello, Sponziello.

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

Al primo comma, sostituire la cifra: 90.000 con la cifra: 65.000.

2. 12. **Franchi, Abelli, Delfino, Guarra, Menicacci, Marino, Pazzaglia, Santagati, Roberti, Servello, Sponziello.**

Al primo comma, sostituire la cifra: 90.000, con la cifra: 75.000.

2. 13. **Franchi, Abelli, Delfino, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

Al secondo comma, dopo le parole: di prima categoria, aggiungere le parole: ad eccezione del distillato di vinaccia (grappa) che viene equiparato al distillato di vino anche agli effetti dell'abbuono del cinquanta per cento di cui al decreto-legge 18 aprile 1950, n. 142, senza alcun limite di stagionatura.

2. 14. **Franchi, Abelli, Delfino, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

Dopo l'ultimo comma, aggiungere il seguente:

Sono esonerati dall'aumento, di cui al primo comma, i prodotti esistenti nei magazzini.

2. 15. **Franchi, Abelli, Delfino, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

Dopo l'ultimo comma, aggiungere il seguente:

Le disposizioni del presente articolo hanno efficacia fino al 30 giugno 1971.

2. 16. **Santagati, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Servello, Sponziello.**

Dopo l'ultimo comma, aggiungere il seguente:

Le disposizioni del presente articolo hanno efficacia fino al 31 dicembre 1971.

2. 17. **Santagati, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Servello, Sponziello.**

L'onorevole Pazzaglia ha facoltà di svolgerli.

PAZZAGLIA. Signor Presidente, l'articolo 2 del decreto-legge, sul quale oggi discutiamo, prevede, come è noto, che l'imposta di fabbricazione sugli alcoli (etilico, ed anche metilico, propilico ed isopropilico, che, agli effetti di questo decreto, vengono tutti equi-

parati all'alcole etilico di prima categoria) sia aumentata da 60 mila a 90 mila lire per ettanidro. In realtà, questo aumento è pari al 50 per cento dell'imposta che veniva percepita anteriormente all'entrata in vigore del decreto-legge.

Gli emendamenti che noi abbiamo presentato (intendo per ora affrontare il tema su un piano di carattere generale) partono tutti dalla considerazione che un aumento così elevato ha creato condizioni di particolare difficoltà, soprattutto per le piccole e medie imprese.

È noto infatti che l'imposta di fabbricazione in esame, a differenza di quella sui carburanti, deve essere corrisposta immediatamente; il che ha comportato, all'indomani dell'entrata in vigore del decreto, la necessità da parte delle piccole e medie imprese di provvedere ad una anticipazione di imposta per un ammontare che andava al di là della media di spesa che le imprese affrontavano a tale titolo, ed ha anche determinato per alcune notevoli difficoltà a far fronte a questi oneri.

Nello stesso tempo ci siamo anche preoccupati di un altro aspetto, in relazione a questo articolo 2. La volontà del Governo di determinare una riduzione di consumi, operando attraverso questi tributi, produrrà senz'altro come conseguenza una riduzione della produzione, alla quale seguirà a sua volta una ulteriore riduzione dell'occupazione, quale quella che già abbiamo paventato questa mattina, in occasione della discussione dell'articolo 1 del decreto-legge. Ma soprattutto si verificherà, attraverso tale riduzione, una minore utilizzazione di prodotti dell'agricoltura. L'alcole etilico - credo che questo sia un dato pacifico - viene prodotto con sostanze che derivano dalla produzione agricola, come per esempio la vinaccia.

Sono questi gli aspetti che abbiamo tenuto presenti nel proporre, in via principale, la soppressione dell'articolo 2 del decreto-legge; oppure, in subordine, la riduzione dell'imposta entro limiti maggiormente tollerabili.

Abbiamo anche proposto una particolare agevolazione, tenendo conto delle condizioni in cui versa la zona nella quale si produce questo bene di consumo, e cioè la riduzione del tributo per quanto riguarda la grappa che, come è noto, si produce prevalentemente nelle zone montane d'Italia.

La nostra proposta riguarda anche una esclusione dall'onere fiscale per le giacenze esistenti. Se proprio non vogliamo arrivare ad eliminare il tributo e quindi l'articolo 2

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

che stiamo discutendo, dobbiamo perlomeno — per le considerazioni che ho svolto circa le condizioni delle piccole e medie imprese — stabilire che per quella parte di giacenze che esistevano nei magazzini la maggior imposizione non operi.

Quanto ho detto può essere facilmente accertato dal Governo. Quelle imprese hanno dovuto ricorrere al credito. C'erano state delle modifiche, in un primo momento, a questa decisione governativa; ma in realtà il testo che abbiamo sott'occhio non considera tutte le esigenze che sono state fatte presenti dai produttori. Se almeno si giungesse — ripeto — ad esentare le giacenze esistenti al momento dell'entrata in vigore del decreto-legge e quindi, in virtù delle norme che dovremo adottare in relazione alla proposta di conversione del decreto, si eviterebbero per le imprese medie e piccole quelle conseguenze d'ordine finanziario che hanno costretto molte di esse a ricorrere al credito a condizioni non facilmente tollerabili.

MACCHIAVELLI, Sottosegretario di Stato per le finanze. Ma della esenzione delle giacenze verrebbero a beneficiare notevolmente coloro che hanno giacenze in magazzino, e sarebbe un'illecita concorrenza proprio nei confronti di quella agricoltura e di quella nuova produzione alla quale poc'anzi ella ha fatto riferimento.

PAZZAGLIA. Ella può anche avere ragione sotto alcuni aspetti, onorevole sottosegretario; però, se mi consente (e questa è una tesi subordinata che sosteniamo rispetto alla tesi principale), se ella ha delle preoccupazioni, quali queste che mi affaccia sia pure in sede polemica rispetto ad una determinata proposta, dovrebbe allora accettare la tesi principale che io ho sostenuto con la richiesta di soppressione dell'articolo 2, che indubbiamente è la più valida e ragionevole.

È vero che attraverso questa formulazione si potrebbe arrivare ad una disparità di trattamento, e me ne rendo perfettamente conto; però, mentre esistono gli svantaggi che ella ha indicato e che tra l'altro ci consentono di considerare come uno svantaggio generale l'introduzione di siffatto aumento del tributo, esistono perlomeno delle condizioni che consentono ad alcune industrie di non ricorrere (perché ella mi insegna che l'imposta di fabbricazione sugli alcoli deve essere pagata al momento della estrazione della merce dai magazzini), perlomeno — dicevo — non si verificherebbero quelle condizioni di difficoltà

nelle quali si sono venute già a trovare talune piccole e medie imprese.

Lo scopo di questo emendamento è proprio questo. Ci rendiamo conto che di fronte agli aspetti positivi esistono anche aspetti discutibili, ma non possiamo non mettere in evidenza — e quindi nella forma che ci è consentita, cioè attraverso la presentazione di un emendamento — che esistono situazioni che sollevano non poche preoccupazioni nei settori interessati, preoccupazioni alle quali mi pare che il Governo non abbia dato un giusto peso.

Noi raccomandiamo all'attenzione della Camera questi emendamenti che abbiamo sostenuto. Alcuni di essi riguardano il limite di efficacia del provvedimento. È una grossa discussione che è aperta su tutta la materia del « decretone » ed io non ho bisogno di ripetere gli argomenti che già stamane ho accennato in ordine ai limiti di efficacia nel tempo del provvedimento stesso. Credo comunque che altri colleghi riprenderanno l'argomento, ma mi pare di poter dire che da parte nostra non può essere accettata una permanente applicazione di questi tributi quale si evince dal contenuto del decreto-legge.

MACCHIAVELLI, Sottosegretario di Stato per le finanze. Vorrei farle presente, onorevole Pazzaglia, che la nostra imposizione fiscale in materia di spiriti è la più bassa tra quelle di tutti i paesi della CEE, la cui media è di 180 mila lire ad ettanidro di fronte alle nostre 90 mila lire.

PAZZAGLIA. Ella mi invita ad aprire un discorso che non vorrei aprire proprio per non dilungarmi oltre. Esistono da noi anche dei costi di produzione che sono ben diversi da quelli di altri paesi della CEE che portano, sommati con il tributo, a prezzi inferiori a quelli di altri prodotti della CEE. Esiste questo grosso problema, onorevole sottosegretario, ed è per questo che noi ci dobbiamo preoccupare di non aggravare la situazione della produzione mediante tributi che possono determinare appunto una somma di componenti del costo che porta poi ad un prezzo più elevato di quello degli altri prodotti.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti.

Sopprimere l'articolo 3.

3. 9. **Abelli, Guarra, Delfino, Franchi, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

Sostituire l'intero articolo 3 con il seguente:

Le disposizioni della legge 26 novembre 1969, n. 833, sono prorogate fino al 31 dicembre 1971.

3. 10. **Guarra, Abelli, Delfino, Franchi, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

Dopo l'ultimo comma dell'articolo 3, aggiungere il seguente:

I prodotti, di cui al precedente comma, sono esentati dall'obbligo della denuncia delle giacenze e quindi della tassazione.

3. 12. **Santagati, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Servello, Sponziello.**

Dopo l'ultimo comma dell'articolo 3, aggiungere il seguente:

Le disposizioni del presente articolo hanno efficacia fino al 30 giugno 1971.

3. 11. **Abelli, Guarra, Delfino, Franchi, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

Sopprimere l'articolo 4.

4. 8. **Guarra, Abelli, Delfino, Franchi, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

Sopprimere l'articolo 5.

5. 9. **Santagati, Abelli, Pazzaglia, Sponziello, Marino, Guarra, Franchi, Nicolai Giuseppe, Caradonna, Menicacci.**

Aggiungere, in fine dell'articolo 6, il seguente comma:

Restano immutati i prezzi dei predetti contrassegni per le acquaviti ottenute dai cereali e dalla canna nel territorio nazionale.

6. 10. **Pazzaglia, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Marino, Menicacci, Nicolai Giuseppe, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

Sopprimere l'articolo 8:

8. 47. **Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

Sopprimere l'articolo 9.

9. 2. **Guarra, Abelli, Delfino, Franchi, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

Sopprimere l'articolo 10.

10. 24. **Guarra, Abelli, Delfino, Franchi, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

Al secondo comma dell'articolo 10, sostituire le parole: 200, 300 e 400 per ogni foglio, con le parole: 150, 250 e 350 per ogni foglio.

10. 25. **Santagati, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Servello, Sponziello.**

Sopprimere l'articolo 11.

11. 9. **Santagati, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Servello, Sponziello.**

Dopo l'articolo 11, aggiungere il seguente:

ART. 11-bis.

Resta ferma l'imposta nella misura risultante dalle citate disposizioni per l'uso degli atti, di cui ai precedenti articoli, avanti tutti gli organi giurisdizionali.

11. 0. 1. **Santagati, Abelli, Delfino, d'Aquino, Franchi, Guarra, Marino, Menicacci, Nicolai Giuseppe, Pazzaglia, Roberti, Romualdi, Servello, Sponziello.**

Sopprimere l'articolo 12.

12. 4. **Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

All'articolo 12, primo comma, lettera a), sostituire le parole: aliquota del 7 per cento, con le parole: aliquota del 4 per cento.

12. 5. **Santagati, Abelli, Delfino, Franchi, Menicacci, Pazzaglia, Guarra, Roberti, Servello, Sponziello.**

All'articolo 12, primo comma, lettera a), sostituire le parole: aliquota del 7 per cento, con le parole: aliquota del 5 per cento.

12. 6. **Abelli, Franchi, Pazzaglia, Santagati, Nicolai Giuseppe, Guarra, d'Aquino, Roberti, Romualdi, Sponziello.**

All'articolo 12, primo comma, lettera a), aggiungere, in fine, le parole: L'aliquota è ridotta alla metà per i lavori, gli articoli ed i prodotti il cui prezzo non sia superiore alle lire 50.000.

12. 7. **Nicolai Giuseppe, Pazzaglia, Delfino, Abelli, d'Aquino, Marino, Menicacci, Roberti, Romualdi, Santagati, Servello, Sponziello.**

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

All'articolo 12, primo comma, lettera a), aggiungere, in fine, le parole: L'aliquota è ridotta alla metà per i lavori, gli articoli ed i prodotti il cui prezzo non sia superiore alle lire 30.000.

12. 8. **Pazzaglia, Nicolai Giuseppe, Delfino, Abelli, d'Aquino, Marino, Menicacci, Roberti, Romualdi, Santagati, Servello, Sponziello.**

All'articolo 12, primo comma, lettera b), sostituire le parole: aliquota 20 per cento, con le parole: aliquota 10 per cento.

12. 9. **Franchi, Pazzaglia, Abelli, Delfino, Guarra, Menicacci, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

All'articolo 12, primo comma, lettera c), sostituire le parole: aliquota 20 per cento, con le parole: aliquota 10 per cento.

12. 10. **Franchi, Pazzaglia, Abelli, Delfino, Guarra, Menicacci, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

All'articolo 12, primo comma, lettera d), sostituire le parole: aliquota 8 per cento, con le parole: aliquota 5 per cento.

12. 11. **Franchi, Pazzaglia, Abelli, Delfino, Guarra, Menicacci, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

All'articolo 12, primo comma, lettera e), sostituire le parole: aliquota 8 per cento, con le parole: aliquota 5 per cento.

12. 12. **Franchi, Pazzaglia, Abelli, Delfino, Guarra, Menicacci, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

All'articolo 12, primo comma, lettera f), sostituire le parole: aliquota 8 per cento, con le parole: aliquota 6 per cento.

12. 13. **Franchi, Pazzaglia, Abelli, Delfino, Guarra, Menicacci, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

All'articolo 12, primo comma, lettera g), sostituire le parole: aliquota 15 per cento, con le parole: aliquota 10 per cento.

12. 14. **Franchi, Pazzaglia, Abelli, Delfino, Guarra, Menicacci, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

Sopprimere l'articolo 21.

21. 5. **Santagati, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Marino, Menicacci, Nicolai Giuseppe, Roberti, Romualdi, Servello, Sponziello.**

All'articolo 21 sostituire le parole: al 4,5 per cento semestrale per le imposte erariali ed al 5 per cento semestrale per le imposte locali con le parole: al 3,5 per cento semestrale per le imposte erariali ed al 5 per cento semestrale per le imposte locali.

21. 6. **Santagati, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Marino, Menicacci, Nicolai Giuseppe, Roberti, Romualdi, Servello, Sponziello.**

All'articolo 21, aggiungere il seguente comma:

I predetti interessi decorreranno dal momento della definizione dell'obbligo tributario e precisamente dal momento del concordato o della pronunzia delle commissioni tributarie con decisioni divenute definitive.

21. 7. **Santagati, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Marino, Menicacci, Nicolai Giuseppe, Roberti, Romualdi, Servello, Sponziello.**

L'onorevole Santagati ha facoltà di svolgere questi emendamenti.

SANTAGATI. Io illustrerò gli emendamenti agli articoli 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 11-bis, 12 e 21 e cercherò di dare il più organico assetto possibile a questa materia, che è piuttosto complessa e varia, in riferimento al titolo I del decreto-legge.

Poiché l'onorevole Pazzaglia ha già illustrato gli emendamenti ai due primi articoli, ha esaurito l'argomento relativo alla benzina, che è quello di maggior interesse poiché dall'aumento dell'imposta sulla benzina l'erario riceve il maggior gettito tributario. L'articolo 2 inizia a disciplinare una materia cui si riferiscono successivi articoli e che per ragioni di affinità è stata avvicinata alla disciplina tributaria della benzina. È il problema degli alcoli: alcole etilico, alcole metilico, propilico, isopropilico. Noi, per quanto concerne l'articolo 3, intendiamo proporre talune soluzioni che, se venissero accolte dalla maggioranza, potrebbero sgomberare il terreno da diversi problemi. I nostri emendamenti mirano anzitutto, e questo è il fine principale, alla soppressione integrale dell'articolo. Perché noi chiediamo che venga soppresso l'articolo 3 che riguarda, in parole povere, le acquaviti da vino, dell'alcole destinato alla produzione del vermut e della marsala? Perché siamo convinti che l'attuale regime fiscale è talmente complesso e nello stesso tempo abbastanza ben determinato da non esigere un'ulteriore normativa e soprattutto perché le aliquote che gravano su questi prodotti sono già talmente robuste da non richiedere

ulteriori inasprimenti. Perciò praticamente il provvedimento non ha ragione di essere, perché non ritengo che si possa sperare che con l'inasprimento dell'aliquota si giunga ad una riduzione del consumo. Si tratta di prodotti che, ove si consideri la normalità dei consumatori e non certo i bevitori ad oltranza o gli alcolizzati, sono scarsamente influenzati dall'aumento del prezzo. Questo tipo di consumo è normalmente legato ad esigenze ambientali e atmosferiche e in ogni caso costituirebbe un provvedimento punitivo nei confronti di cittadini che hanno la sola colpa di risiedere a monte anziché a valle.

La cosa che più ci ha colpiti nella discussione svoltasi in Commissione, che io ricordo soltanto per attirare la benevola attenzione del sottosegretario Macchiavelli, è l'aspetto, per così dire, curioso del secondo comma dell'articolo 3 in cui, in sostanza, si fa riferimento ad alcuni tipi di verifica da effettuare periodicamente nei magazzini assimilati ai doganali, per cui si debbono fare controlli nei locali curando che non ci siano particolari sfasature nella produzione. Qualora queste sfasature si verificassero la norma prevede che esse non debbano superare il 4 per cento all'anno. Ciò in verità mi sembra esagerato, cioè mi sembra esagerata questa ricerca quasi pignolesca delle percentuali di tolleranza quando sappiamo che molte volte, per esigenze locali e ambientali, possono verificarsi differenze non volute e quindi del tutto scusabili.

Pertanto la nostra richiesta principale sulla quale desideriamo insistere è rivolta alla soppressione totale dell'articolo 3 che si ricollega dal punto di vista della organicità alle nostre proposte di soppressione degli articoli 1 e 2, lasciando praticamente in vigore l'attuale regime fiscale che è già abbastanza pesante per il contribuente e abbastanza remunerativo per il fisco. Qualora invece il Governo insistesse per regolare nuovamente questa materia, si dovrebbero almeno accogliere gli emendamenti migliorativi che noi abbiamo presentato in linea subordinata, tendenti a sostituire l'articolo 3 con il seguente articolo: « Le disposizioni della legge 26 novembre 1969, n. 833, sono prorogate fino al 31 dicembre 1971 ».

Si sottolinea, in altri termini, che la materia è stata già regolata con legge e trattandosi di una regolamentazione recente (non è passato nemmeno un anno dall'emanazione della legge) noi riteniamo che la normativa esistente abbia a sufficienza provveduto a regolare anche sul piano fiscale la materia di cui trattiamo.

Pertanto è superfluo stabilire, a meno di un anno di distanza, una nuova normativa, che oltretutto potrebbe increspare le acque perché, sia dal punto di vista del cittadino, sia dal punto di vista dell'erario, potrebbe rendere più complesse le operazioni di controllo e di applicazione della norma. Mi si dirà che essendo questo un decreto-legge, si è già provveduto; ed essendo anzi questo il secondo decreto in materia, si potrebbe obiettare che si è fatta già l'esperienza dei due mesi relativi al primo decreto, ed anche del primo mese, che è ormai quasi interamente trascorso, in relazione al secondo decreto, per cui già da 90 giorni il fisco ha applicato questa disciplina della materia.

Vi è comunque una grossa incognita in merito a questo secondo decreto, che non si sa se subirà la stessa sorte del primo, ragione per cui s'imporrebbe una maggiore severità, ed anche una maggiore prudenza. Rimane sempre il fatto, tuttavia, che le aliquote finiscono con il gravare in misura pressoché intollerabile nei confronti dei destinatari. Nella prima, o nella seconda ipotesi, sarebbe auspicabile che il Governo accogliesse il nostro emendamento. Con un ulteriore emendamento subordinato, noi sosteniamo che i prodotti di cui all'articolo 3 debbano essere esentati dall'obbligo delle denunce delle giacenze, e quindi dalla tassazione.

MACCHIAVELLI, Sottosegretario di Stato per le finanze. Ella sa, onorevole Santagati, che una sentenza della Corte di giustizia della Comunità economica europea, ha stabilito in modo preciso che la nostra legislazione si deve orientare sulla gradazione effettiva e non su quella forfettaria come avveniva per il passato.

SANTAGATI. Ne sono informato, onorevole sottosegretario; devo dire, tuttavia, che noi della Comunità economica europea stiamo facendo un uso che potrei definire il tipico uso all'italiana. Non dico questo per quanto riguarda l'argomento specifico che trattiamo, né per contraddirla, cosa che non è nelle mie intenzioni; lo dico in generale. Noi tiriamo in ballo la Comunità economica europea tutte le volte che ci fa comodo. Quando ci accorgiamo che secondo le vedute del Governo o in base ad una certa situazione contingente, è conveniente tirare in ballo la CEE, la tiriamo in ballo; quando non ci conviene, ce ne dimentichiamo, oppure eludiamo addirittura certe sue prescrizioni. Non richiamo qui episodi molto recenti di questo tipo, poiché ella

sa benissimo a che cosa intendo riferirmi; noi comunque abbiamo più volte eluso le indicazioni della CEE, tanto che molte volte di certi problemi si è dovuta occupare l'alta Corte di giustizia per le nostre inadempienze.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. In merito a questo problema, infatti, c'è una sentenza.

SANTAGATI. Non intendo discutere in questa sede di diritto comunitario, tanto più che una volta che facciamo parte della Comunità, è assai poco produttore, e anche assai poco intelligente, eluderne il diritto. Vorrei tuttavia che soprattutto la materia fiscale, che è quella che grava poi sulla pelle del contribuente, fosse regolata con criteri organici e non solo l'acquavite o i prodotti alcolici, ma tutto quello che dal punto di vista fiscale si sa essere di competenza del diritto comunitario. Per tutte queste materie si dovrebbe provvedere in maniera organica. Il discorso, allora, cade su quell'argomento di fondo che ella ben conosce: la riforma tributaria. È marginale il fatto che ci si preoccupi di rispettare le disposizioni della Comunità economica europea, in ordine ad episodi o materie molto limitati, se poi non provvediamo a rispettare il principio dell'introduzione dell'IVA, che come ella sa, onorevole sottosegretario, è operante in tutti i paesi della comunità, ad eccezione dell'Italia. Anche il Belgio, che come l'Italia era in ritardo, ha in un certo qual modo colmato questa sua inadempienza ponendosi in linea con gli altri Stati.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Ella conosce l'impegno con cui il Ministero ed il Governo lavorano perché si porti a compimento la riforma tributaria nei termini previsti.

SANTAGATI. Non muovo le mie accuse ad un ministero specifico, ma a tutto il Governo; sarebbe molto più produttore se noi invece di discutere il « decretone » discutessimo sulla riforma tributaria, che è già al nostro esame in Assemblea ed in merito alla quale si deve passare all'esame degli articoli. Se noi, anziché al « decretone » (tra l'altro, molto discutibile dal punto di vista giuridico), avessimo pensato di dedicare il nostro tempo all'esame della riforma tributaria, probabilmente avremmo già fatto dei grossi passi avanti, molto più importanti dei passettini che intendiamo fare con il rispetto di queste singole norme. Non dico che queste norme

non debbono essere rispettate, ma che sarebbe più produttore occuparci di materia più vasta ed importante di questi provvedimenti episodici.

A parte questa considerazione, proponiamo anche altri emendamenti che non contrastano con l'obbligo dei dettami comunitari. Ad esempio, proponiamo che almeno si limiti al 30 giugno 1971 la validità delle norme di applicazione dell'articolo, perché riteniamo che da ora a quella data dovrebbe verificarsi una schiarita in ordine a tutti i problemi, che potrebbero essere organicamente regolati con una legge apposita anziché con un decreto-legge che contiene un po' di tutto. Se il Governo non volesse accogliere i nostri precedenti emendamenti, potrebbe almeno accogliere quest'ultimo.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Ella sa che ciò contrasta con i principi che informano il provvedimento.

SANTAGATI. Direi che non contrasta, perché se il provvedimento è anticongiunturale non vedo per quale motivo dobbiamo prostrarlo a lungo nel tempo. Le singole norme dovrebbero essere rigorosamente contenute in uno spazio di tempo ben delimitato, che dovrebbe poi essere più che sufficiente per dispiegare quegli effetti incentivanti o anticongiunturali che, almeno, stando alle dichiarazioni rese dal Governo e ribadite non più tardi di ieri non soltanto dal ministro Ferrari Aggradi ma addirittura — sia pure solo in un incidentale intervento — dal Presidente del Consiglio Colombo, si intende raggiungere. Pare che l'aumento della benzina e dell'alcole sia dovuto solo all'intenzione di ridurre soprattutto i consumi privati.

Detto questo, penso che sull'articolo 3 non sia il caso di spendere altro tempo e mi sia consentito, perciò, di passare all'articolo 4. L'emendamento soppressivo 4. 8 è una conseguenza di quanto abbiamo detto in precedenza. Siamo infatti dell'avviso che le cose debbano rimanere come sono, e che la materia contemplata dall'articolo 4 non debba essere innovata, anche perché, essendo alcolica, è una materia che già brucia per conto proprio. Qualora il Governo insistesse per l'approvazione dell'articolo 4, dovremmo ripetere le doglianze già espresse per gli altri articoli.

Passando all'articolo 5, ne chiediamo la soppressione, in coerenza con quanto già detto a proposito degli altri articoli. Inoltre, non mi sembra che con l'articolo 5 del decreto-

legge possano essere sostituiti l'articolo 23 del testo unico 8 luglio 1924 e il quarto comma dell'articolo 2 del decreto-legge 6 ottobre 1948, n. 1200, convertito nella legge 3 dicembre 1948, n. 1388, che avevano già abbondantemente regolato la materia per quanto riguardava l'aspetto fiscale. Qualora questo non bastasse vi era anche l'elencazione dei requisiti fissati con la legge 3 ottobre 1957 ai fini dell'immissione al consumo in sede di ridistillazione o di rettificazione degli spiriti grezzi e delle teste e code di precedenti distillazioni. Non capisco quindi cosa possa entrarci, in un provvedimento anticongiunturale, quale almeno viene dichiarato nei propositi del Governo, un ulteriore rimaneggiamento di questa materia.

Per quanto riguarda l'articolo 6 si rinfaccia la storia della « canna gentile », per la quale l'onorevole sottosegretario ed io non ci siamo capiti e per cui sarebbe bene che ora sciogliessimo i nodi per sempre. Ricorderà l'onorevole rappresentante del Governo che rimasi colpito dalla faccenda che nel primo « decretone » si parlava in un articolo, quello che corrisponde all'attuale articolo 6 del secondo « decretone », di « canna gentile ». Mi meravigliai che il Senato avesse tolto l'aggettivo « gentile » e avesse lasciato soltanto la parola « canna ».

Si potrebbe fare dell'ironia e dire che il Governo vuole lasciare poveri... in canna i contribuenti, ma non è il caso di fare queste divagazioni di ordine umoristico. Andiamo invece alla sostanza della questione. Ricordo ancora un cortese chiarimento che ella, onorevole Macchiavelli, mi fornì in Commissione, con il quale mi spiegò che si era trattato di un errore degli uffici, per cui praticamente « canna gentile » e « canna » volevano dire la stessa cosa; in omaggio al principio, quindi, di raggiungere il massimo utile con il minimo sforzo si pensò di non far perdere tempo nel pronunciare una parola e un aggettivo qualificativo quando se ne poteva usare una sola.

Lungo la strada mi è parso di capire — può darsi anche che abbia capito male, e desidererei altri chiarimenti, speriamo questa volta definitivi, dal rappresentante del Governo — che invece la terminologia ha la sua importanza. Mentre, infatti, dalla « canna » si ricavano certi prodotti (ad esempio il rum), dalla « canna gentile » se ne ricavano altri; e credo — se ho ben capito — che mentre dalla « canna » si ricava soltanto un numero ridotto di prodotti, dalla « canna gentile » se ne ricava un numero più vasto; o forse è il

contrario. Comunque vi è una differenza tra i due termini e, quindi, ne derivano effetti fiscali diversi. Questo è il concetto che a me preme di mettere in evidenza. Se si trattasse di una questione puramente lessicale, in un arido « decretone » come questo non sarebbe il caso di perdere tempo dietro esercitazioni di natura lessicale o sintattica.

La verità, quindi, è che questa differenza normativa ha conseguenze di natura fiscale. Siamo arrivati al punto che nel « disegno » di legge n. 2791, che segue il « decretone », ad un certo momento si è avuta una proposta, caldeggiata dal Governo, e fatta propria, credo, perlomeno dalla maggioranza della Commissione, in cui è detto che nel regolare i famosi diritti maturati ai sensi del terzo comma dell'articolo 77 della Costituzione non si poteva trascurare questa vicenda della differenza tra le due « canne » e quindi bisognava provvedere di conseguenza.

Cosa c'è di vero in tutta questa impostazione? I suoi uffici, onorevole Macchiavelli, hanno completato finalmente queste ricerche, hanno stabilito la differenza che passa tra « canna gentile » e « canna », oppure tra questi due termini non passa alcuna differenza come ella in un primo momento pareva fosse orientato a sostenere? Se ella mi desse subito una cortese risposta, sgombrerei il terreno per la mia conclusione.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Ai nostri effetti la « canna gentile » non esiste; esiste soltanto la « canna ».

SANTAGATI. Quindi sarebbe un pleonismo. Ma, allora, perché nel disegno di legge n. 2791 si vuole inserire quell'articolo che regola i rapporti diversi maturati?

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Rapporti progressi.

SANTAGATI. Sta di fatto che vi fu un momento in cui il decreto-legge (e mi riferisco, ovviamente, al primo) è entrato in vigore con un testo nel quale si faceva riferimento alla « canna gentile ». Il Senato, per altro, tolse l'aggettivo « gentile » e nel nuovo testo, ossia nel secondo decreto-legge, si parla soltanto di « canna ».

Si tratta ora di vedere quali siano gli effetti giuridici dispiegati dal primo decreto-legge (seppure essi si sono effettivamente verificati, del che mi permetto di dubitare). Ora, con il disegno di legge n. 2791, che disciplina i rapporti giuridici sorti sulla base del primo

decreto-legge, la maggioranza si è preoccupata di inserire, come l'onorevole sottosegretario Macchiavelli ben sa, un emendamento che mira a regolare il trapasso dalla « canna gentile » alla « canna ». Infatti, nei 60 giorni in cui avrebbe dispiegato i suoi effetti giuridici il primo decreto-legge, ciò è avvenuto per la « canna gentile » e non per la « canna »; ed è appunto questo il punto che attende di essere chiarito. Mi auguro che il Governo voglia dissipare le mie perplessità.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Mi affretto, onorevole Santagati, a fugare le sue perplessità: l'imposizione è stata fatta sulla canna, e soltanto su di essa, in quanto la « canna gentile » non esiste. (*Commenti del deputato Bronzuto*).

SANTAGATI. La questione non è così semplice, onorevole sottosegretario, in quanto essa ha alcune implicazioni di ordine tributario che il Governo non ha ancora voluto rendere di pubblica ragione ma che ritengo mio dovere portare a conoscenza dell'Assemblea.

Se ho ben compreso quanto mi è stato riferito, il termine « canna gentile » inserito nel primo decreto-legge ha portato ad incamerare tributi minori rispetto a quelli percepibili ricorrendo invece al termine « canna ». Ora il Governo, con una norma transitoria, vuole incamerare egualmente i tributi che i contribuenti hanno pagato sotto la forma di cosiddetto « daziato sospeso ».

Una voce al centro. È proprio un « governo ladro », questo! (*Commenti*).

SANTAGATI. È certo, comunque, che in questo caso il Governo avrebbe dovuto applicare il principio *in dubio pro reo*; meglio, lo ha applicato, senonché il *reus* è il Governo... Nel dubbio sull'interpretazione della norma, il Governo ha deciso di incamerare i tributi sia sulla « canna » sia sulla « canna gentile », salvo stare a vedere che cosa sarebbe accaduto. Ora è successo che alcuni cittadini hanno pagato i tributi senza distinzioni fra i prodotti derivati dall'uno o dall'altro tipo di canna; altri cittadini hanno avuto il « daziato sospeso », per cui avrebbero ora diritto al rimborso, così come, del resto, ne avrebbero diritto anche coloro che hanno già versato l'imposta.

Senonché, con gli emendamenti che intende apportare al disegno di legge n. 2791, il Governo vuole stabilire il principio che chi ha pagato non ha più diritto di ripetere alcunché,

anche se abbia pagato indebitamente e ingiustamente. Ora ritengo non corretto (avremo modo di tornare sulla questione allorché sarà al nostro esame il disegno di legge n. 2791) che il Governo pretenda il pagamento di un tributo non dovuto, perché il riferimento ai prodotti derivati dalla « canna gentile » non poteva essere esteso anche agli altri derivati dalla « canna ». Ecco perché la questione non è di lana caprina, come apparentemente potrebbe sembrare.

Questo serve ancor più a rafforzare la bontà dell'emendamento soppressivo presentato dal mio gruppo; sarebbe, quindi, forse meglio che noi sopprimessimo questo articolo 6, evitando di dover disquisire a lungo se al Governo competa di trattenerne questi tributi indebitamente percetti.

Teniamo presente che per i prodotti della canna già si provvede al pagamento dell'imposta (l'erario ci fa pagare anche l'aria che respiriamo) e quindi per questa distillazione i contribuenti stanno già pagando con la vecchia norma e non ci sarebbe bisogno di ricorrere all'articolo 6 per poter ulteriormente aumentare i prezzi, anche perché essi non colpiscono soltanto il distillato, ma anche i recipienti.

Questa è la cosa più strana che giustifica, in certo qual modo, la pretesa del Governo di non restituire i soldi in quanto esso non sarebbe a conoscenza dei veri detentori dei recipienti. A parte che si potrebbe lo stesso giungere, attraverso l'individuazione dei recipienti, ai contribuenti, se volessimo ipotizzare questa impossibilità del fisco a restituire il maltolto, io ritengo che sarebbe sufficiente eliminare questo articolo, in modo che il problema non si ponga più per i futuri adempimenti; in tal modo, coloro che ingiustamente sono stati tassati, finirebbero per non subire una ulteriore ingiustizia.

Dell'articolo 7 non me ne occupo: se ne occuperà il mio collega Marino. Per quanto concerne l'articolo 8, il nostro gruppo ha presentato un emendamento soppressivo dell'intero articolo, e valgono al riguardo le stesse considerazioni che abbiamo fatto, in linea generale, per i precedenti articoli.

Noi non riteniamo che la materia delle imposte di registro ed ipotecarie debba subire ulteriori inasprimenti fiscali. Ma, se per gli altri prodotti le considerazioni che noi abbiamo fatto si limitano soltanto a questa enunciazione di principio, per quanto attiene invece alla materia che forma oggetto dello articolo 8, ritengo che, al di là della questione di principio di non inasprire i tributi, va-

dano aggiunte altre importanti considerazioni, strettamente legate alla peculiarità della materia.

In sostanza, nell'articolo 8 si parte da un primo comma con il quale si chiede di elevare le tasse fisse minime di registro ed ipotecarie a lire duemila. Ora, noi sappiamo che vi sono tasse minime di gran lunga inferiori a questo minimo che si vuole elevare; ma, a mio modesto avviso, vi è da fare anche un'altra considerazione: già dal 1961, e più esattamente con la legge 21 luglio 1961, n. 707, si è abbondantemente provveduto a regolare tutta questa materia che riguarda le tasse minime di registro ed ipotecarie. Per cui, francamente, non si vede il perché, mentre tante altre leggi fiscali emanate prima del 1961 sono rimaste invariate, si voglia ora invece ritoccare queste tasse di registro ed ipotecarie, che sono state già regolate organicamente, considerandone soltanto talune per regolarle in modo disorganico e disordinato.

E questo, a mio avviso, un metodo da criticare, da considerare inopportuno; la legislazione italiana in materia è già molto frammentaria e dispersiva, per cui se continuiamo con questo sistema di prelevare tributi qua e là, di fare ritocchi da una parte e dall'altra, a un certo momento non solo il contribuente italiano avrà l'amara sorpresa di dover pagare somme sempre più iperboliche, ma non saprà più che cosa deve pagare, non saprà più dove mettere le mani, e non avrà neanche la minima soddisfazione di sapere che cosa paga.

E non si dica che queste imposte sono di lieve ripercussione nei confronti del cittadino. Se infatti consideriamo il terzo comma di questo articolo 8, dove si parla già di una tassa fissa di registro ed ipotecaria elevata a 15 mila lire, vediamo che si vanno a colpire proprio talune categorie di contribuenti che probabilmente non riusciranno più, con una tassazione così esosa, a soddisfare certe loro aspirazioni.

Posso portare un esempio. Supponiamo che vi sia un lavoratore il quale sia orientato a contrarre un mutuo per costruirsi una casetta veramente modesta, economica, e quindi abbia ottenuto il finanziamento dalla banca o da qualche altro ente erogatore e si accinga all'operazione di acquisto della casa. È chiaro che l'ente erogatore che dà in prestito il denaro chiederà un'ipoteca sull'immobile: non si lascerà certo persuadere dalla buona fede o dalle buone intenzioni del futuro acquirente! Ecco quindi che costui dovrà provvedere a pagare le imposte ipotecarie.

Bisogna poi provvedere alla registrazione, per cui l'acquirente deve pagare un'imposta di registro; e molte volte deve anche provvedere ad una terza imposta, connessa con il meccanismo stesso del mutuo. Ecco perciò che si arriva praticamente già ad una spesa di 45 mila lire che, con gli arrotondamenti, i diritti e così via, possiamo tranquillamente sostenere che non sarà mai inferiore alle 50 mila lire, il tutto per l'acquisto di una casetta il cui valore potrà forse essere dell'ordine di qualche milione. E non è questa una ipotesi lontana dalla realtà: vi sono paesi della mia provincia in cui si può benissimo contrarre impegni, per l'acquisto di un immobile di tipo rurale, per 1 milione e mezzo o 2 milioni di lire, e già in partenza si devono pagare 50 mila lire; ma non basta, perché poi vi saranno le spese per l'atto notarile, per l'onorario del notaio, per cui chi deve acquistare una casetta il cui valore è dell'ordine di qualche milioncino, deve già in partenza disporre di un peculio liquido non inferiore alle 100-150 mila lire.

Non mi si dica, perciò, che questo congegno non grava in maniera sconsigliabile sul contribuente, soprattutto se il contribuente è un modesto lavoratore.

Continuando ad esaminare la materia, vediamo poi che vi è il raddoppio delle tasse fisse di registro per cui, mentre prima le tasse fisse per questi atti — i quali ne erano esonerati perché usufruivano delle agevolazioni fiscali — si limitavano a 2 mila lire, ora raggiungono le 4 mila lire; e, tenendo conto che spesso bisogna ripetere più volte il pagamento del tributo, dobbiamo aggiungere a quella previsione di spesa che abbiamo già fatto, non indifferente, qualche altra decina di migliaia di lire.

Ecco perché, a nostro sommo giudizio, l'articolo 8 andrebbe soppresso; a parte il fatto che il gettito di queste imposte non mi sembra possa dare notevole incremento alle entrate dell'erario, dal punto di vista della natura stessa del tributo ritengo non sia opportuno insistere sull'applicazione di provvedimenti così pesanti come quelli contenuti nell'articolo 8.

Lo stesso discorso, sia pure meno rigidamente, va fatto per l'articolo 9, anche del quale chiediamo la soppressione con apposito emendamento. Infatti, quando si afferma nell'articolo che «I trasferimenti a titolo oneroso e i conferimenti in società delle aree destinate alla costruzione delle case di civile abitazione, qualificabili di lusso ai sensi del decreto ministeriale 2 agosto 1969, nonché i

trasferimenti a titolo oneroso e i conferimenti in società delle case stesse sono soggetti all'imposta di registro nella misura del 7,50 per cento », mi pare che non si possa parlare di incentivazione edilizia, ma semmai di scoraggiamento, di disincentivazione edilizia.

Mi si dirà che questa è l'attuale linea del Governo, il quale intende proprio scoraggiare la gente dall'acquistare case di lusso. Allora, se è questa la linea del Governo, perché non cerchiamo di trasferire questo articolo in quel famoso « pacchetto edilizio » che il ministro Lauricella ha più volte annunciato e che non più tardi di due giorni fa, in sede di Comitato dei nove, ha ribadito di voler emanare, informando che sta predisponendo un testo organico in materia edilizia, che dovrebbe appunto regolare questo settore?

Insomma, non vedo perché l'edilizia, che è già in condizioni disastrose, debba essere ulteriormente negletta. Abbiamo sentito non più tardi di ieri le dichiarazioni responsabili dell'onorevole Azzaro, relatore per la maggioranza, il quale ha chiarito, con molta obiettività, secondo me, a proposito dell'articolo 64 (ma l'argomento è sempre attinente e pertinente), che l'edilizia è ridotta ai minimi termini, tanto è vero che siamo in fase di recessione. Gli ultimi dati ISTAT (e credo che li abbia letti) ci dicono che, in questa materia, non eravamo mai scesi a livelli così bassi come in questi ultimi tempi. Non mi sembra, pertanto, che questo sia un provvedimento che incoraggi l'acquisto di case.

Si dirà che il Governo non vuole le case di lusso. Ma esiste una legge che stabilisce quali sono le caratteristiche delle case di lusso. Se questa legge non piace, la si può cambiare; ma, allo stato attuale, non vedo che male vi sia nel dare la possibilità, con un tributo meno pesante, di acquistare case di lusso, invece di scoraggiarne l'acquisto. E qui mi sovvienne un argomento peregrino. Mi si dice (e credo che sia la verità, perché soprattutto le sinistre levano lamenti a questo proposito) che vi sono parecchie abitazioni di lusso invendute. Ma questo costituisce la riprova che, in questo settore, scoraggiare l'acquisto equivale ad aumentare sempre di più il mercato dell'invenduto e lasciare le cose in una condizione peggiore di quella in cui in atto si trovano.

Sono del parere, pertanto, che si debba lasciare in vigore la vecchia normativa, piuttosto che affidare la disciplina di questo settore ad un articolo immerso nel coacervo di

questo « decretone ». È per questi motivi, dunque, che chiediamo la soppressione dell'articolo 9.

E passo ad illustrare l'emendamento presentato dal mio gruppo, soppressivo dell'articolo 10, il quale riguarda l'imposta fissa di bollo. Questo è un argomento di grande attualità. Si tratta, in parole povere, come tutti sanno, della carta bollata, che oggi è gravata da un pesante tributo. Prima dell'emanazione del « decretone », l'imposta fissa di bollo era di 400 lire. Non voglio qui rifare la storia dell'*iter* attraverso il quale si è giunti all'imposta di 400 lire. Originariamente, si disse che era opportuno aumentare un certo tipo di carta bollata (si comincia sempre così); successivamente si stabilì che era meglio unificare i tagli, salvo a dover distinguere soltanto quella che noi avvocati, in termini spiccioli, chiamiamo la « carta con la bilancia » e quella « senza bilancia ».

Questa distinzione serviva solo a fini statistici, per stabilire quali tipi di carta bollata per usi extragiudiziali e quali tipi di carta bollata per uso giudiziale si consumassero in Italia. Oggi si è tornati alla differenziazione, cioè si è detto: non più 400 lire per tutte le categorie, ma 400 lire per quanto riguarda la materia giudiziale e 500 lire per quanto riguarda la materia extragiudiziale. In relazione a quest'ultima cifra vi è da dire che il primo « decretone » la fissava in 600 lire; poi la discussione dinanzi al Senato ha portato a diminuire il prezzo da 600 a 500 lire. Quindi, con questo articolo 10 del decreto-legge si vorrebbe dare alla carta bollata questa differenza di prezzo: 400 lire per la materia giudiziale e 500 lire per la materia extragiudiziale. Io sono facilissimo profeta se vi dico che passeranno solo pochi mesi e ci vedremo presentare dal Governo un disegno di legge, se non addirittura un altro decreto-legge, in cui si dirà: considerato che è meglio unificare i tagli della carta bollata, portiamoli tutti a 500 lire e non se ne parli più. E questo è il primo pericolo latente nell'aumento della carta bollata per usi extragiudiziali.

Ma il discorso va poi ampliato sotto un altro profilo. Secondo me è già abbastanza pesante il prezzo di 400 lire per la materia giudiziale, ma direi che è ingiusto, obiettivamente considerando l'argomento, far pagare 400 lire per la materia giudiziale e 500 lire per quella extragiudiziale, dal momento che il servizio che lo Stato rende in materia giudiziale è indubbiamente più pertinente, più valido di quello che lo Stato non renda

per gli atti amministrativi, cioè in materia extragiudiziale. Direi che, se mai, si sarebbe dovuto seguire il criterio opposto: 500 lire per la materia giudiziale, 400 lire per la materia extragiudiziale.

Per altro vi è un argomento che, a mio avviso, è valido; si dice cioè: non tocchiamo il prezzo della carta da bollo in materia giudiziale perché le 400 lire sono già abbastanza incidenti sulle spese generali dei giudizi. Ma allora, se è già troppo alto il prezzo di 400 lire per un servizio che lo Stato rende al cittadino, un servizio senza dubbio più consistente, più importante di quello che lo Stato medesimo rende attraverso l'atto amministrativo, non si capisce perché — e non basta una semplice giustificazione di natura fiscale — si debba aumentare ulteriormente il taglio della carta da bollo per gli atti amministrativi. Il che porta poi a delle conseguenze enormi, perché, in sostanza, l'atto amministrativo significa la domanda, qualunque tipo di domanda.

Qui è stato fatto l'esempio-limite: si è detto che, se per avventura non si provvederà, con un certo emendamento che abbiamo già approvato in Commissione, alla regolamentazione della restituzione delle 350 lire del bollo sulla patente pagate in più, si arriverà al paradossale che se il cittadino vuole il rimborso di queste 350 lire dovrà fare la domanda su carta bollata da 500 lire: in altre parole, dovrà spendere 500 lire, senza considerare il tempo e altre piccole spese accessorie, per farsene restituire 350. E in Italia — a parte l'episodio che ho voluto citare, di tutta evidenza e di palmare attualità — quello del bollo sulla patente — di richieste di questo genere ve ne sono a non finire, perché ormai non vi è adempimento amministrativo che non si faccia in carta bollata (la carta semplice quasi non si usa più in Italia).

Direi che il cittadino, quasi inconsciamente, data la pressione fiscale che subisce, è talmente abituato ad usare la carta bollata anche per le cose più semplici che la usa sempre, anche quando non ve n'è bisogno. Quindi, è talmente largo l'uso che si fa della carta bollata per usi extragiudiziali che è particolarmente disdicevole che il Governo insista nel tassare proprio un uso già di per se stesso così ben tassato.

Per tutte queste considerazioni io ho proposto, insieme con i colleghi del mio gruppo, la soppressione di questo articolo 10. Qualora non fosse possibile accogliere questa richiesta principale, noi saremmo disponibili anche per un'ipotesi subordinata, che prevederebbe la riduzione almeno di alcune di queste cifre

previste dal secondo comma dello stesso articolo 10, sostituendo alle 200, alle 300 e alle 400 lire, rispettivamente, 150, 250 e 350 lire. Abbiamo anche proposto di eliminare l'applicazione dell'imposta di bollo di lire 400 sul solo primo foglio (comma terzo dello stesso articolo 10) che io, scherzando, ho definito un *jus primi folii* in contrapposizione al *jus primae noctis* di medioevale memoria.

Per quanto riguarda l'articolo 11, noi chiediamo al Governo, una volta affrontato tutto questo argomento della carta bollata, di non insistere nel mantenimento di questo articolo perché la materia è già abbondantemente regolata dalla legge sul bollo e l'articolo stesso creerebbe soltanto ulteriori complicazioni, che finirebbero con il risolversi più in un danno che in un bene per lo stesso erario.

Ciò premesso, rimane da esaminare con maggiore attenzione la serie di emendamenti che il mio gruppo ha presentato all'articolo 12, concernente l'aumento delle aliquote dell'IGE. Non ripeto argomentazioni di carattere generale in quanto ho già avuto modo di esporle in Commissione e nella relazione di minoranza.

Mi limito soltanto a ribadire la parte concreta che attiene alle singole aliquote. Cioè noi, pur dando atto al Governo che nel passaggio dal primo al secondo decreto-legge c'è stato un contenimento del tributo (il Governo, infatti, si è accorto dell'errore commesso nello stabilire aliquote pazzesche, così almeno io le definisco — si tenga conto che nel primo « decreto » si stabiliva, ad esempio, un'IGE del 30 per cento e considerando che l'IGE è un'imposta a cascata, ad un certo momento si doveva arrivare alla conclusione che il tributo superava il valore stesso della merce colpita — e ha fatto precipitosamente marcia indietro) dobbiamo però rilevare che le aliquote tuttora rimaste non sono affatto eque. Questo è il motivo per il quale noi insistiamo perché esse vengano stabilite con una differente valutazione.

Poiché avevo annunciato, all'inizio del mio intervento, che mi sarei occupato anche di un articolo aggiuntivo e precisamente dell'articolo 11-bis, per seguire l'ordine dell'articolo dirò che noi insistiamo, qualora l'articolo 10 venisse approvato nel testo del Governo, perché si approvi almeno l'articolo 11-bis, che vuole resti ferma l'imposta nella misura risultante dalle citate disposizioni per l'uso degli atti, di cui al precedente articolo, avanti tutti gli organi giurisdizionali.

Mi si potrebbe dire che questo articolo 11-bis è pleonastico, in quanto già l'articolo 11

stabilisce la differenza tra gli atti giudiziari e gli atti stragiudiziali. Però, *quod abundat non vitiat*, e, per evitare che poi, soprattutto in certe categorie anfibe di atti, quali risultano da certe normative fiscali, possa accadere che taluni atti giurisdizionali non si considerino tali o vengano considerati tali solo nel senso di dover poi essere tassati con altra aliquota di bollo, è meglio chiarire questo punto. Faccio un esempio: dinanzi alle commissioni delle imposte che cosa si intende applicare, la carta bollata da 400 lire o quella da 500? Dinanzi a certi organi amministrativi, che cosa si intende applicare, la tassa da 400 lire o quella da 500? È meglio chiarire tutto questo; del resto, ciò non turba i sonni fiscali del Governo, il quale può dormire egualmente su quattro guanciali, dato che i soldi li prende comunque e, in fondo, si tratta soltanto di far sapere al contribuente quale tipo di tributo debba pagare in un senso o nell'altro.

Ritornando all'articolo 12, noi, in linea principale, ne chiediamo la soppressione perché riteniamo che le aliquote in atto siano più che sufficienti per colpire il contribuente e che quindi non sia il caso di inasprirle. Perché poi, oltre tutto, qui varrebbe un altro discorso. Se noi stiamo sostenendo la tesi che, al più tardi il 1° gennaio 1972, dobbiamo introdurre l'IVA in Italia e sopprimere quindi completamente l'IGE, che motivo vi è di creare queste altre specie di IGE, quando, invece, la tendenza direi globale, organica dovrebbe essere quella di sopprimere l'IGE e non di inasprirla? Questo è l'argomento di fondo che spiega la nostra richiesta di soppressione dell'articolo 12. Ma noi chiediamo anche determinate modifiche delle varie aliquote. Così, ad esempio, per quanto riguarda la lettera a) chiediamo — con un apposito emendamento — che l'ulteriore riduzione sia fatta sull'aliquota del 7 per cento, portandola al 4 per cento, in quanto non vediamo perché « per lavori in oro ed in platino », per « articoli con parti e guarnizioni di oro ed in platino compresi gli orologi da tasca e da polso », per « prodotti e lavori fatti esclusivamente in argento esclusi i lavori per uso industriale e di laboratorio », proprio dal momento che è esclusa la materia industriale e di laboratorio, si debba andare ad una aliquota al di là di quella normale del 4 per cento. Quindi, insistiamo per mantenere l'aliquota al 4 per cento. Nell'ipotesi, poi, che non si voglia accogliere questa riduzione al 4 per cento dell'aliquota, chiediamo, in via subordinata, con altro nostro emendamento, che si applichi l'aliquota del 5 per cento.

Abbiamo poi proposto, con altro apposito emendamento, di aggiungere al primo comma, lettera a), in fine, le parole: « L'aliquota è ridotta alla metà per i lavori, gli articoli ed i prodotti il cui prezzo non sia superiore alle lire 50 mila ». Si tratta infatti di prodotti artigianali di valore irrisorio.

Abbiamo poi proposto un altro emendamento aggiuntivo alla lettera a) di questo articolo 12, inteso a ridurre l'aliquota alla metà per i lavori, gli articoli e i prodotti il cui prezzo non sia superiore alle lire 30 mila. Si tratta, infatti, anche qui di oggetti di minimo valore.

Per quanto riguarda la lettera b) chiediamo con altro emendamento il dimezzamento dell'aliquota dal 20 al 10 per cento, perché per le « pietre preziose, comprese le pietre sintetiche e scientifiche ed escluse le pietre preziose destinate ad uso industriale, perle naturali e coltivate », non si vede perché non debba essere più che sufficiente pagare un'aliquota del 10 per cento.

Lo stesso si può dire per quanto concerne la lettera c), riguardante libri antichi, antichità di ogni genere, antiquariato, francobolli, pitture, acquerelli, pastelli, eccetera, l'aliquota sui quali noi chiediamo che venga ridotta dal 20 al 10 per cento. Ed è ovvio che noi insistiamo in questa richiesta perché non sono questi gli oggetti per i quali si può pensare che più si aumenta l'IGE e più vi è possibilità di sperare nell'aumento del gettito fiscale; infatti, delle due, l'una: o se ne contrarrà il consumo, e quindi diminuirà il gettito fiscale, o si ricorrerà a frodi fiscali, perché la materia si presta facilmente alle evasioni. Quindi l'inasprimento non sarebbe che una incentivazione alla evasione fiscale. E allora è meglio regolare il tributo in modo tale che i cittadini non siano costretti ad evaderlo.

Per quanto riguarda la lettera d), che attiene a macchine fotografiche, obiettivi per macchine fotografiche, apparecchi cinematografici, apparecchi da proiezione, eccetera, noi proponiamo, con altro emendamento, la riduzione dell'aliquota dall'8 al 5 per cento. Anche questi sono oggetti di largo consumo. Oggi le macchine fotografiche sono comprate anche dai ragazzi; esistono macchine fotografiche del prezzo di 2-4 mila lire, cioè di tale irrisorio valore che è sciocco perseguirle con inasprimenti fiscali che finirebbero con lo scoraggiare il piccolo acquirente di questi oggetti.

Lo stesso discorso vale per la lettera e) che attiene ai grammofoni e fonografi, apparecchi per dettare ed altri apparecchi di registrazione, giradischi, eccetera. Vero è che questo è un

Governo poco armonico, è un Governo direi quasi sordo, per cui può anche non avere in simpatia la musica, ma non mi sembra che se la debba proprio prendere con questi oggetti che riguardano soprattutto i contribuenti giovani, i quali, in genere, con i loro piccoli risparmi vanno a comprare il disco, il piccolo apparecchio di registrazione. Quindi, questo tributo scoraggerebbe questo potenziale umano di acquirenti. Se poi, invece, ci si intende riferire, come avviene per l'ultima parte della stessa lettera, ai televisori, eccetera, il tributo scoraggerebbe il mercato televisivo che già è depresso, perché, come loro sanno, in omaggio ad una astratta impostazione di un gruppo politico — proprio del gruppo socialista — si approvò, nella passata legislatura, quando si varò la legge sulla programmazione, una norma quanto mai assurda: quella, cioè, che mirava a ritardare di diversi anni l'ingresso della televisione a colori in Italia.

Per questo siamo oggi l'ultimo paese d'Europa, e forse anche di altri continenti, in cui manchi la televisione a colori, e questo per ragioni programmatiche e non già tecniche, o fiscali o economiche, ma solo perché nel « libro dei sogni », come fu definita la programmazione, è stato stabilito per legge che non si dovesse ancora avere in Italia tale innovazione. Questo ha provocato una recessione nel mercato, sempre più appesantito; ma il termine fissato sta ormai per scadere (mi pare infatti coincida con la scadenza del primo piano quinquennale, che termina con il 1970) e molte ditte ed imprese si sono già organizzate per la fabbricazione di televisori a colori.

Ritengo quindi non sia il caso di scoraggiare questo mercato che l'anno prossimo, appunto perché è stato compresso e umiliato, diciamo così, si vorrà rimettere in sesto, ma non potrà farlo se gli si appioppiano forti aliquote IGE, che finiranno per allontanare gli acquirenti di nuovi apparecchi televisivi.

Per quanto concerne la lettera *f*) (si tratta sempre di strumenti musicali) un altro emendamento presentato dal gruppo del MSI chiede la riduzione dell'aliquota dall'8 al 6 per cento.

Circa la lettera *g*) — profumi e cosmetici — non vedo perché il Governo se la debba prendere con chi ha il desiderio di usare questi prodotti e quindi, direi, soprattutto con le donne. Questa, direi, è una norma... antifemminista: forse perché l'attuale Presidente del Consiglio è scapolo? Fuori dallo scherzo, non vedo perché si debbano perseguire questi consumi in maniera così pressante: il 15 per cento di aliquota per profumi (estratti, acque da to-

letta, comprese le lozioni per capelli. Anche le lozioni per capelli! Non so con questo chi si voglia punire, non so quale categoria si voglia colpire, se i capelluti o i capelloni, o chi altri) e cosmetici preparati. Il nostro paese si considera ormai di levatura media: non con grado di sviluppo come quello dell'America del nord, né con un sottosviluppo come quello di tanti paesi africani o di altri continenti meno evoluti. Non capisco dunque perché in un paese come l'Italia, che si trova in una posizione di mezzo (almeno, stando alle varie statistiche), si vogliano colpire proprio questi prodotti con inasprimenti fiscali tali che, a mio avviso, comporterebbero piuttosto una riduzione del gettito fiscale, e quindi un danno per l'erario, anziché un beneficio.

Per questi motivi, dunque, insistiamo perché l'aliquota prevista per questi prodotti venga ridotta dal 15 al 10 per cento.

Ho così esaurito l'esame degli emendamenti da noi presentati all'articolo 12.

L'ultimo articolo di cui mi occuperò è il n. 21, sul quale mi soffermerò brevemente, perché già ne abbiamo parlato abbondantemente in altra sede, ed anche nella relazione per l'Assemblea.

Ci limitiamo dunque a far presente che questo articolo riguarda uno dei punti essenziali sui quali, non più tardi di ieri, in sede di replica, abbiamo attirato l'attenzione del Governo. Non dobbiamo certo, con questo articolo, raccogliere larghi favori popolari, perché la sua destinazione è ristretta e ben determinata; non sarà dunque questo articolo a procurarci un gran numero di voti o di simpatie; esso, soprattutto, non risponde a quella impostazione che è piaciuto sottolineare, non più tardi di ieri, al ministro Preti, il quale, a proposito della benzina, diceva: « Tanto, anche i suoi elettori, onorevole Santagati, ormai sono disposti a pagare l'aumento sulla benzina. Quindi, di che si preoccupa? ». Il che fa pensare che uno si debba preoccupare dei tributi dei cittadini solo in funzione elettorale. Questo non è giusto, e non è esatto, perché, anche se gli elettori fossero pochi, addirittura da contare sulla punta delle dita, ciò non toglie che quando un tributo non è giusto non si debba applicare e meno che mai se ne debba sostenere l'inasprimento.

Quello previsto dall'articolo 21 è un tributo obiettivamente esoso (mi si consenta di usare questo aggettivo, che forse non è neanche troppo espressivo), perché quando si chiede il raddoppio degli interessi di mora per il contenzioso tributario, da pagare in ragione del 9 per cento l'anno per le imposte erariali

e del 10 per cento l'anno per le imposte locali, francamente io debbo dire e sostenere che la cosa non è degna di un Governo che si rispetti (me lo consenta, onorevole sottosegretario), anche perché non si può, con una norma così interpolata in un « decretone » di questo genere, risolvere in due parole il problema.

Le dirò, subito, signor sottosegretario, quali conseguenze questa norma provoca. Ella sa che in materia di contenzioso tributario molte volte le vertenze e i reclami si trasci- nano per anni, e molte volte neppure per vol- lontà del contribuente.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Abbiamo sei gradi di giurisdiz- zione rispetto ai tre della magistratura ordi- naria.

SANTAGATI. È esatto, purtroppo. Ma al- lora, pensiamo prima di riformare! Si parla tanto di riforme! Mi pare che fra le tante ri- forme che sono state più volte sbandierate qui, v'è anche quella del contenzioso tribu- tario. Mi pare di averlo sentito dire più volte in quest'aula. E allora direi: non si prende una norma così, *sic et simpliciter*, interpolan- dola in un contesto di tal genere. Si deve in- vece porre prima il problema della riforma e trattarlo a fondo!

È il discorso che avevo fatto a proposito di un altro articolo, ma che qui calza ancor meglio. Cioè, prima pensiamo alla riforma del contenzioso tributario e poi, se vogliamo magari applicare interessi più robusti, appli- chiamoli. Ma non così di colpo! Perché ella sa, onorevole sottosegretario, che ci sono ver- tenze, reclami, ricorsi che si protraggono e si trasci- nano, appunto per questa sestuplice gradualità del contenzioso tributario, fino a sei ed anche a nove anni; e allora non è giusto che si paghino interessi di mora per tanti an- ni in misura così esosa; quando si arriva al 9 o, addirittura, al 10 per cento entriamo quasi nella zona usuraia degli interessi!

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Tenga conto, però, che molti di questi ricorsi hanno scopo dilatorio.

SANTAGATI. Ma ella m'insegna che in questi casi non si colpisce la mora: si col- pisce il contribuente malizioso, si colpisce il contribuente che porta alle lunghe le cose.

A parte che vi sono alcune norme che non vengono mai applicate non so perché (perché l'Italia è un paese allegro: « Le leggi son, ma chi pon mano ad elle? »), la verità è che non

si colpiscono gli evasori fiscali per quel poco che la legge italiana consente di applicare in questa materia, e poi si ricorre al sotterfugio dello Stato quasi usuraio che si prende gli interessi.

O il contribuente ha torto o il contribuente ha ragione. Se ha torto, lo si punisca, ma non con gli interessi di mora; se ha ragione, non lo si faccia contento e gabbato!

Ella poi sa, onorevole sottosegretario, che a volte i ricorsi vengono accolti parzial- mente, per cui, se subentra una serie di ri- corsi in virtù dei quali la materia del conten- dere viene dimezzata, il contribuente vince la causa e perde la lite: perché se da un lato il tributo gli vien dimezzato, dall'altro lato con gli interessi di mora paga il doppio che se non avesse pagato il tributo originario. Il che significa non perseguire l'utente poco ri- spettoso della legge, ma punire chi magari ha subito la *manu* pesante del fisco.

Ecco perché questa norma mi sembra pro- prio del tutto ultronea e noi insistiamo con particolare tenacia perché essa venga accan- tonata, cioè eliminata per il momento dal « decretone », salvo (nulla lo vieta) a ripro- porla poi in un contesto più valido e direi più obiettivo, che sarebbe quello della rifor- ma tributaria.

Ma prevedo già la risposta; al di là di quelle piccole cosucce che sono state conces- se in Commissione, altro non si deve conce- dere. Abbiamo così presentato un emenda- mento aggiuntivo che non turba i vostri inte- ressi sugli interessi di mora (scusate il bistic- cio) e quindi tutela anche un po', se me lo consentite, gli interessi del contribuente. In esso abbiamo proposto che i predetti interessi decorrano dal momento della definizione del- l'obbligo tributario e precisamente dal mo- mento del concordato o della pronuncia delle commissioni tributarie con decisioni divenute definitive, quando cioè la sentenza è passata in giudicato. Da quel momento è infatti giu- sto che il contribuente, che ha ottenuto la de- finitiva pronuncia della magistratura compe- tente sulla materia, non debba più portare le cose alle lunghe perché ogni suo atteggiamento potrebbe suonare dilatorio.

Direte che tutto questo non è giusto per- ché incoraggia la gente a portare le cose alle lunghe, ma le leggi sono fatte così. La stessa cosa potremmo dire in materia di giudizi pe- nali, dove la materia del contendere è molto più delicata e più pressante. Voi lo sapete, lo sanno tutti, che molti appelli e molti ricorsi si fanno solo per guadagnare tempo, anche perché purtroppo in Italia — si sa — dopo un

paio d'anni spuntano le amnistie e si creano quindi altre ingiustizie, perché queste amnistie non sono quasi mai amnistie fiscali e quindi si arriva al paradosso che la dilazione in materia penale viene quasi sempre premiata con l'amnistia o quanto meno col condono, mentre la dilazione in materia tributaria viene punita, perché amnistie non se ne fanno, e punita con interessi così esagerati.

Per tutte queste considerazioni, abbiamo proposto di sopprimere l'articolo 21 e, in via subordinata, insistiamo per l'accoglimento di questo emendamento aggiuntivo.

Ho così esaurito, signor Presidente, l'illustrazione di questa prima serie di emendamenti presentati dal mio gruppo.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sopprimere l'articolo 13.

- 13. 1. Niccolai Giuseppe, Pazzaglia, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello, d'Aquino.**

All'articolo 13 sostituire il primo comma con il seguente:

Le esenzioni dalla tassa di circolazione previste dalla lettera *z*), dell'articolo 17 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, si applica limitatamente ai motori fuori bordo di potenza non superiore ai 3 cavalli vapore.

- 13. 2. Niccolai Giuseppe, Abelli, d'Aquino, Delfino, Franchi, Guarra, Marino, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello.**

d'AQUINO. Chiedo di svolgerli io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

d'AQUINO. L'articolo 13 del decreto così recita: « È soppressa la lettera *z*) dell'articolo 17 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, concernente l'esenzione dalla tassa di circolazione per i motori fuoribordo di potenza non superiore ai 6 CV. È soppresso, inoltre, l'articolo 24 del suindicato testo unico, riguardante la riduzione della tassa sulla circolazione di prova. Le tasse di circolazione per gli autoscafi, di cui alla tariffa *E* annessa alla legge 21 maggio 1955, n. 463, sono aumentate del 50 per cento ».

Noi riteniamo che sia veramente esoso promuovere una siffatta tassazione, che è del tutto iniqua. Qual è, infatti, lo spirito per lo meno politico ed economico del « decretone »? È quello di indurre, attraverso nuove tassazioni, la risoluzione dei problemi che riguardano la economia e in questo obiettivo c'è anche, indubbiamente, una incentivazione industriale che il Governo vuole dare in base ad aiuti economici. Tutto questo mi pare che venga ad essere completamente disatteso dall'articolo 13, in base al quale è proprio l'industria ad essere colpita, inibendosi l'aumento della circolazione delle automobili e l'aumento degli acquirenti. Il che, indubbiamente, contrasta con l'intento del « decretone » sotto il profilo economico e contrasta anche con quello che ne è il fine politico, cioè di non limitare alle categorie più abbienti queste situazioni.

Per quanto attiene, poi, alle tasse di circolazione per gli autoscafi, di cui alla legge n. 463 del 1955, che sono aumentati del 50 per cento, scopo del provvedimento è proprio quello di farle pagare in misura doppia. D'accordo se si pensa agli autoscafi di grosso tonnellaggio e di lusso, ma così noi facciamo in modo che questo sport non solo verrà ed essere ridotto, ma verrà ad essere proibita una incentivazione industriale che si avviava, entro certi limiti, verso una certa prosperità, con effetti favorevoli per le categorie dei lavoratori interessati. Perciò, anche dal punto di vista politico, questo provvedimento viene posto completamente nel nulla con l'articolo 13.

Il nostro gruppo, dunque, desidera, in primo luogo, sopprimere l'articolo 13 per le ragioni dette, e cioè perché è in contrasto con i fini dichiarati del decreto; in secondo luogo, e in via subordinata, vedere accolto l'emendamento 13. 2.

Bisognerebbe quanto meno mettere in condizione il piccolo cabotaggio dei motoscafi o delle barche a motore o da diporto di continuare ad essere esercitato, perché questo tipo di sport è proprio quello che si sviluppa con carattere popolare, mettendo in condizione anche l'operaio, l'impiegato, il giovane che si appassiona di turismo nautico, di poter acquisire un mezzo idoneo. Si tratta, quindi, di un problema che si pone sia sotto il profilo politico che economico.

Perciò, in linea subordinata, noi chiediamo che, quanto meno, l'articolo 13 sia sostituito nel primo comma con l'emendamento che ho avuto l'onore di illustrare a nome del mio gruppo.

PRÉSIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sopprimere l'articolo 7.

7. 11. **Sponziello, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Servello, Marino.**

All'articolo 7, sostituire le parole: 110 per chilogrammo, con le parole: 95 per chilogrammo.

7. 12. **Abelli, Sponziello, d'Aquino, Delfino, Franchi, Guarra, Marino, Menicacci, Niccolai Giuseppe, Pazzaglia, Roberti, Romualdi, Santagati, Servello.**

All'articolo 7, sostituire le parole: 110 per chilogrammo, con le parole: 100 per chilogrammo.

7. 13. **d'Aquino, Sponziello, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Marino, Menicacci, Niccolai Giuseppe, Pazzaglia, Roberti, Romualdi, Santagati, Servello.**

Sopprimere l'articolo 18.

18. 2. **Servello, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Sponziello, Marino.**

Al primo comma dell'articolo 18, sostituire le parole: 7 per cento, con le parole: 5 per cento.

18. 4. **Sponziello, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Marino, Niccolai Giuseppe, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Servello.**

Sopprimere l'articolo 19.

19. 13. **Guarra, Abelli, Delfino, Franchi, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Servello, Sponziello, Marino.**

L'onorevole Marino ha facoltà di svolgerli.

MARINO. Signor Presidente, per quanto concerne l'articolo 7 faccio rilevare che lo aumento sul prezzo delle banane in esso previsto è piuttosto pesante perché va oltre il 20 per cento dell'attuale aliquota e perciò viene a incidere pesantemente su un alimento che è di larghissimo consumo popolare. Sono convinto che l'inasprimento fiscale contro questo alimento non avrebbe altra conseguenza se non quella di contrarne il consumo a tutto pregiudizio della salute pubblica. La eventuale maggiore entrata, che io contesto,

sarebbe assorbita totalmente dall'effetto dannoso dell'imposta. Perciò a nome del mio gruppo ho proposto un emendamento tendente a sopprimere puramente e semplicemente l'articolo 7. Qualora l'emendamento non dovesse essere approvato, proponiamo altri due emendamenti subordinati tendenti rispettivamente a limitare l'aumento o a 95 lire al chilo o al massimo a 100 lire al chilo.

Per quanto riguarda l'articolo 18 che istituisce un diritto erariale del 7 per cento sulle vincite nelle gare ippiche e in altre gare sportive, mi permetto di fare una considerazione elementare, vorrei dire di semplice buon senso. L'ippica è diventato uno sport popolare con larghe incidenze nel settore economico perché attorno allo sport dell'ippica si sviluppano notevoli affari, senza contare che l'ippica rappresenta anche lo strumento principale per l'evoluzione della razza equina. Noi perciò proponiamo intanto la soppressione dell'articolo e in via subordinata la riduzione del diritto erariale.

Il telefono, oggi, è diventato uno strumento normalissimo di comunicazione tra le famiglie e costituisce inoltre un incentivo formidabile per la trattazione degli affari. In sostanza si potrebbe dire che il telefono oggi è come il sangue per le arterie dell'economia. Si è detto che il provvedimento al nostro esame, e soprattutto con questo articolo, dovrebbe avere lo scopo di rilanciare l'economia; a nostro avviso provocherebbe invece l'effetto opposto e cioè un ristagno notevole dell'economia. Per queste considerazioni noi proponiamo di sopprimere interamente l'articolo.

Mi auguro, signor Presidente, onorevoli colleghi, che le osservazioni formulate dal mio gruppo siano prese in considerazione, e che l'Assemblea voglia approvare questi nostri emendamenti.

PRÉSIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti riferiti all'articolo 16 del decreto legge:

Sopprimerlo.

16. 6. **Servello, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Sponziello, Niccolai Giuseppe.**

Sostituire il terzo comma con il seguente:

La concessione ha la durata di venti anni e può essere rinnovata.

16. 7. **Servello, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Sponziello, Niccolai Giuseppe.**

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

Sostituire il terzo comma con il seguente:

La concessione ha la durata di diciotto anni e può essere rinnovata.

16. 8. **Abelli, Servello, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Sponziello, Nicolai Giuseppe.**

Al quinto comma, dopo le parole: sentito il parere delle regioni, aggiungere le parole: e delle commissioni prefettizie.

16. 9. **Servello, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Menicacci, Pazzaglia, Roberti, Santagati, Sponziello, Nicolai Giuseppe.**

NICCOLAI GIUSEPPE. Chiedo di svolgerli io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NICCOLAI GIUSEPPE. L'articolo 16 ci sembra rappresenti un esempio luminoso di collusione con l'alta finanza. Con questo articolo si introduce di soppiatto un nuovo regime per la distribuzione dei carburanti. Vorrei chiedere alla gentilezza dell'onorevole sottosegretario, che rapporto vi sia tra questo articolo e le disposizioni di carattere tributario contenute nel titolo primo e cosa abbia da spartire con la straordinaria necessità ed urgenza di adottare provvedimenti per il ristabilimento dell'attuale situazione congiunturale con particolare riguardo alla finanza pubblica ed alla produzione, come si legge nella motivazione.

Che legame può esserci, di logica, non solo economica, ma comune, tra la straordinaria necessità ed urgenza di superare la congiuntura ed il fatto che per una pompa di benzina sia richiesta la concessione anziché la licenza? A che logica risponde tale disposizione per le pompe di benzina, onorevole sottosegretario?

È una logica a sei zampe, dalla quale logica a sei zampe non sfuggono neanche i rivoluzionari del *Manifesto* e del partito socialproletario? Il sospetto prende corpo se ricordiamo che già alla fine del novembre 1968 venne svelata l'esistenza di un pro-memoria dell'Ente nazionale idrocarburi per gli uffici della programmazione, pro-memoria che chiedeva il controllo della distribuzione petrolifera in Italia.

Ai primi punti di quel pro-memoria, onorevole sottosegretario — e se lo faccia dare, se non lo conosce — si chiedeva l'introduzione del sistema della concessione per la creazione di nuovi distributori, in sostituzione del sistema vigente dell'autorizzazione. Cosa chiedeva lo

ENI se non quello che il decreto oggi concede, e cioè la fissazione di criteri obiettivi della rete, con finalità restrittive della sua espansione?

Su queste finalità restrittive il decreto è d'accordo con l'ENI, ed anche con i settori rivoluzionari, che evidentemente all'ombra protettrice del cane a sei zampe si trovano benissimo.

Abbiamo parlato all'inizio di collusione con l'alta finanza; e potremmo dire che c'è da pensare ad una collusione a tre, tra alta finanza, Governo e rivoluzionari, tutti all'ombra protettrice dei cane a sei zampe.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Posso assicurarle che non c'è alcun problema di collusione.

NICCOLAI GIUSEPPE. Nell'articolo 16 si dice che il ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato, determina annualmente per ciascuna provincia i criteri obiettivi per rilascio ed il numero massimo delle nuove concessioni. Ecco un modo concreto per fare regali e dispensare privilegi anche con un decreto-legge, così faticosamente partorito, la cui solenne motivazione non era quella di concedere pompe o di limitarne il numero, ma la straordinaria necessità ed urgenza di adottare provvedimenti per il riequilibrio dell'attuale situazione congiunturale con particolare riguardo alla finanza pubblica ed alla produzione. Si è già detto (e deve rispondermi su questo, onorevole sottosegretario): fra pompe e superamento della congiuntura non c'è alcun nesso logico come rapporto economico di interdipendenza. È per questi motivi di moralità politica, prima che economica, che chiediamo la soppressione dell'intero articolo.

Gli altri emendamenti proposti, di carattere subordinato, altro scopo non hanno se non quello di contenere lo strapotere del monopolio del cane a sei zampe che le norme del « decretone » purtroppo, vengono a sancire.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Sulla questione di fondo, comunque, le risponderà il ministro dell'industria senatore Gava.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Aggiungere all'articolo 2 il seguente comma:

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 13 della legge 25 maggio 1970, n. 364, le Associazioni dei produttori ortofrutticoli, iscritte nel-

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

l'apposito elenco nazionale, sono equiparate alle cooperative frutticole con effetto dalla data di entrata in vigore della legge suddetta

2. 26. Prearo, Cristofori, Lobianco, Stella, Andreoni, Traversa, Schiavon, Giraudi.

L'onorevole Prearo ha facoltà di svolgerlo.

PREARO. Con l'emendamento si mira a correggere un evidente errore commesso nella formulazione dell'articolo 13 della legge n. 364 del 25 maggio 1970, il cosiddetto « fondo di solidarietà », che purtroppo non fa godere dei benefici fissati dal predetto articolo 13 i produttori singoli, cioè quelli che non sono associati in cooperative ma che invece sono aderenti alle associazioni dei produttori di recente costituzione e iscritte nell'elenco nazionale del Ministero dell'agricoltura.

Come è noto, in base al regolamento comunitario 159/66 sulla disciplina degli ortofrutticoltori nel mercato comune, recepita dalla legge italiana 27 luglio 1967, n. 622, si sono costituite nel nostro paese le associazioni di produttori ortofrutticoli, iscritte, previa approvazione da parte di apposita commissione, in un elenco nazionale del Ministero dell'agricoltura, aventi lo scopo della difesa della produzione ortofrutticola sul mercato e dell'orientamento produttivo del settore.

A siffatte associazioni aderiscono singoli produttori e produttori uniti in cooperative. Con l'articolo 13 della legge sul fondo di solidarietà si è stabilito che ai produttori di pomacee che, a seguito di avversità atmosferiche, mandino tali prodotti alla distillazione per la produzione di alcole, sarà corrisposto un compenso integrativo del prezzo di vendita corrispondente al 30 per cento dell'imposta di fabbricazione. Tale compenso spetterebbe alle cooperative frutticole, singole o consorziate, che procedono all'ammasso delle pomacee non commerciabili, e non si fa cenno che tale beneficio spetta anche alle associazioni degli ortofrutticoli alle quali aderiscono, come è noto, sia le cooperative sia i singoli produttori, arrivando così all'assurdo di un diverso trattamento agli appartenenti alla stessa associazione secondo che a loro volta siano o no aderenti ad una cooperativa.

È evidente, quindi, che nell'articolo 13 del fondo di solidarietà, parlando di cooperative o cooperative consorziate, si intendeva dire cooperative e associazioni di produttori; quindi, la parola « consorziate » sta al posto di associazioni. Senza questo chiarimento, attualmente avviene che agli iscritti alle predette associazioni ortofrutticole, ma che non fanno

anche parte di cooperative, spetta il diritto di riscuotere l'abbuono dell'imposta di fabbricazione sugli alcoli di lire 9,60 al chilo per le mele e lire 7,50 al chilo per le pere, per prodotto danneggiato e consegnato alla distilleria, mentre nulla spetta in questa circostanza all'associato singolo.

È evidente il contrasto e la inspiegabile ingiustizia, perché la sostanza del regolamento 159/66 e della legge n. 722 del 25 luglio 1967 mira a far sì che gli ortofrutticoli aderenti alle associazioni abbiano gli stessi diritti e gli stessi doveri, come pure gli stessi impegni; altrimenti — dicono i produttori singoli — non valeva la pena di istituire le associazioni che, viceversa, sono le uniche riconosciute dal mercato comune e dal Governo e le uniche a godere degli aiuti FEOGA. Che si tratti, infine, di un errore è dimostrato dal fatto che dopo l'articolo 13 della legge 25 maggio 1970 (fondo di solidarietà), negli articoli successivi si parla sempre di cooperative e di associazioni.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'intero articolo 1, con il seguente:

È istituita una imposta speciale pari al 10 per cento del prezzo sugli acquisti dei seguenti prodotti, effettuati da privati consumatori:

a) di autovetture nuove adibite al trasporto di persone, di potenza fiscale superiore ai 12 CV;

b) di imbarcazioni da diporto a propulsione meccanica e imbarcazioni di tipo fuori bordo, di potenza fiscale superiore ai 32 CV.

Si intendono privati consumatori tutte le persone fisiche e giuridiche, gli enti e le associazioni di qualsiasi specie i quali, per quanto concerne i prodotti di cui alla lettera a), iscrivano per la prima volta l'autovettura nel pubblico registro automobilistico e per quanto concerne i prodotti di cui alla lettera b), li acquistino per uso proprio presso industriali e commercianti.

Per le autovetture l'imposta è dovuta secondo le norme del decreto legislativo luogotenenziale 18 giugno 1945, n. 399, e successive modificazioni ed è corrisposta in occasione della registrazione degli atti, che, ai termini dell'articolo 6, n. 3, del regio decreto 27 luglio 1927, n. 1814, devono essere prodotti al pubblico registro automobilistico per la prima iscrizione della proprietà delle autovetture.

Per le imbarcazioni da diporto e a propulsione meccanica e imbarcazioni del tipo fuori bordo l'imposta è dovuta a cura del venditore sul prezzo di listino in Italia, con diritto a rivalsa a carico degli acquirenti in base all'aliquota fissata.

L'imposta si corrisponde in base ad apposito documento scritto, da rilasciarsi a cura del venditore, nei modi e nei termini stabiliti per il pagamento dell'imposta generale sull'entrata del regio decreto 9 gennaio 1940, n. 2, convertito, con modificazioni, nella legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni e integrazioni.

1. 2. Boiardi, Carrara Sutour, Lami, Granzotto, Passoni, Lattanzi, Pigni, Libertini.

L'onorevole Boiardi ha facoltà di svolgerlo.

BOIARDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'esigenza di riproporzionare, secondo criteri selettivi, il prelievo fiscale indiretto operato con singolare pesantezza dal decreto del Governo, ha indotto il gruppo del PSIUP, come è emerso nel corso della discussione generale e delle ormai numerose riunioni del Comitato dei 9, ad avanzare proposte sostitutive rispetto all'imposta sulla benzina, che grava in eguale misura su tutti i cittadini, a prescindere dal loro reddito, e incide perciò con efficacia negativa sul costo della vita e sul meccanismo di formazione dei prezzi delle merci. Si trattava però di individuare i settori e su quelli proporre misure di imposizione che garantissero in modo effettivo un gettito possibilmente continuo, non soggetto a cadute, non difficile a riscuotersi, non destinato a smarrirsi per lunghi mesi nell'intrigo burocratico di un contenzioso sempre più confuso e paralizzante. Si trattava inoltre di puntare su un settore in grado di offrire una quota considerevole di gettito, una quota che, se in effetti non avesse potuto logicamente avvicinarsi a quella garantita dalla benzina, avrebbe potuto però, in aggiunta all'aumento ormai verificato del gettito erariale complessivo, consentire il conseguimento degli scopi che il decreto si era fin dall'inizio prefissi. Si trattava infine di ottenere in pratica l'esenzione delle fasce più povere dei contribuenti dal pagamento della imposta sostitutiva prescelta e di agire invece in modo proporzionalmente più alto sulle fasce più ricche secondo un criterio di giustizia tributaria che dovrebbe presiedere ad ogni nostra decisione.

Da queste ragioni discende la nostra proposta di sostituire il prelievo sulla benzina con

una imposta speciale pari al 10 per cento del prezzo sugli acquisti di autovetture nuove adibite a trasporto di persone, di potenza fiscale superiore ai 12 cavalli-vapore e delle imbarcazioni da diporto a propulsione meccanica e imbarcazioni con motore fuoribordo di potenza fiscale superiore ai 32 cavalli-vapore.

L'opposizione del Governo fin dalla discussione del primo decreto, motivata dal dubbio che ne derivasse una caduta del mercato delle automobili in Italia, si è dimostrata del tutto priva di fondamento. Il recente aumento dei prezzi di listino, deciso autonomamente dalle maggiori case produttrici di automobili, ne costituisce dimostrazione più clamorosa. Esso ha condotto ai livelli che noi avevamo fin dall'inizio indicato senza provocare, come era logico, fenomeni di crisi della domanda.

Era risaputo, in più, che le case produttrici italiane non avevano preoccupazioni circa i problemi della domanda interna dal momento che si ponevano, tra l'altro, prospettive di estensione delle vendite nel mercato internazionale. È certo però che la manovra sui prezzi delle automobili, effettuata proprio in questi giorni, ha, volutamente, il fine di pregiudicare la possibilità di un prelievo tributario mediante la maggiorazione di imposte che noi avevamo proposto con insistenza.

A nostro avviso comunque i margini per l'imposizione esistono ancora. Le misure adottate dai privati per sfuggire ad essa meritano tra l'altro una risposta adeguata, dal momento che hanno assunto il carattere di una sfida. Esse ci inducono perciò, al di là delle motivazioni già addotte e relative al carattere selettivo e non indiscriminato degli interventi fiscali, ad insistere sulla nostra proposta di sostituzione del prelievo sulla benzina con quello dell'imposta sui prezzi di vendita delle automobili e delle imbarcazioni.

Naturalmente l'imposta dovrebbe applicarsi all'atto della prima iscrizione dell'autovettura nel pubblico registro automobilistico, secondo le prescrizioni del decreto legislativo luogotenenziale 18 giugno 1945, n. 399, e successive modificazioni; e per quanto riguarda le imbarcazioni, all'atto dell'acquisto per uso proprio presso i diretti produttori o i rivenditori.

L'imposta dovrebbe corrispondersi in base ad un apposito documento scritto, da rilasciarsi a cura del venditore, nei modi e nei termini stabiliti per il pagamento dell'IGE dal regio decreto 9 gennaio 1940, n. 2, convertito, con modificazioni, nella legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni e integrazioni. Il prelievo dunque non incontrerebbe difficoltà di riscossione né complicazioni in sede

interpretativa, non rischierebbe di impantanarsi nel magma confuso e a volte contraddittorio del contenzioso tributario.

Il Governo, nel corso delle ultime riunioni del Comitato dei 9, ha confermato la propria opposizione alle nostre proposte; ma si tratta di un'opposizione che obbedisce soltanto alla difesa degli alti profitti delle case produttrici, non alla difesa di un mercato che nel campo dell'automobile gode notoriamente di buona salute, anche se il processo di motorizzazione nei prossimi anni può incontrare in Italia qualche rallentamento per motivi di progressiva saturazione.

I dati relativi al mercato interno costituiscono però un quadro oggettivo, non suscettibile di incrinature o di variazioni di rilievo per l'influenza di fattori soggettivi, quale ad esempio lo slittamento dei prezzi di listino o lo stesso aumento del costo della vita.

Si è del resto notato che, in relazione al verificarsi di crisi congiunturali, sono altri consumi, altri tipi di domanda, non quello dell'automobile, che subiscono consistenti cadute. Lo stesso fatto che l'aumento del prezzo della benzina non abbia indebolito il consumo di combustibile è certo significativo e serve, sia pure in modo mediato, a dimostrare quanto sia stabile in realtà il settore. Crisi produttive allo stato dei fatti sono dunque assolutamente imprevedibili.

Accanto all'altissimo sviluppo della produzione e dell'immatricolazione, e all'aumento delle importazioni connesso al processo di integrazione internazionale, un dato caratteristico è inoltre quello dell'alto livello delle esportazioni, che nel 1968 sono state pari al 36,1 per cento della produzione italiana: una percentuale superiore alla media mondiale, che è del 18 per cento. Il 60 per cento delle nostre esportazioni è diretto attualmente nell'area del MEC, il 20 per cento in altri paesi europei, il rimanente 20 per cento nel resto del mondo.

Dal suo canto il parco circolante d'Italia è oggi di 8 milioni e 200 mila vetture. Il tasso di motorizzazione è di 153 vetture per mille abitanti, contro 500 per mille negli Stati Uniti e circa 200 per mille negli altri paesi industrializzati.

All'interno del mercato italiano, tuttavia, la struttura del parco circolante è notevolmente differenziata, tra i due punti opposti di Torino, con 300 vetture per mille abitanti, e della Basilicata, con 60 vetture appena.

Se si confrontano i dati della motorizzazione con quelli riguardanti il reddito medio per abitante, l'indice italiano risulta uno dei

maggiori del mondo, superiore a quello degli stessi Stati Uniti. Infatti in Italia il 2,5 per cento dei consumi privati è destinato all'automobile, mentre negli Stati Uniti la percentuale è del 5 per cento; ma il reddito medio per abitante americano è quadruplo rispetto a quello italiano.

La domanda di sostituzione si aggira infine sul 20 per cento.

Alla fine del 1966, il 31,3 per cento delle famiglie italiane possedeva una o più automobili: quattro milioni e 800 mila famiglie erano proprietarie di 5 milioni e 100 mila vetture, contro 6 milioni e 357 mila autovetture che costituivano in quell'anno il parco circolante in Italia.

Le famiglie con entrate annue inferiori a un milione di lire (pari a un terzo circa del totale delle famiglie) erano nel 1966 proprietarie dell'11 per cento delle autovetture appartenenti ai privati, mentre le famiglie con reddito superiore a 3 milioni di lire (un decimo del totale) ne possedevano il 24 per cento.

Vi sono dunque margini di tranquilla espansione nel tempo. Negli ultimi anni il parco automobilistico italiano è aumentato in media del 15 per cento annuo e dunque con un tasso tre volte maggiore del tasso di incremento del reddito nazionale.

Questo rapporto tra i due tassi di incremento tende necessariamente a divenire meno elastico e a ridursi con il crescere della densità automobilistica. Verso il 1978, almeno secondo i calcoli della FIAT, si può prevedere che il parco macchine crescerà solo del 4 per cento all'anno.

Il parco macchine, che nel 1969 era aumentato di un milione e 50 mila unità, dovrebbe crescere nel 1978 solo di 650 mila unità. Accanto al fattore espansivo, in linea assoluta, occorre però considerare la domanda di sostituzione che tende invece a espandersi. La FIAT stima che essa aumenti dalle attuali 250 mila unità ad un milione e 70 mila unità; la somma delle due componenti, espansiva e di sostituzione, determinerà così alla fine del periodo (1978) una domanda globale di circa un milione e 720 mila unità, contro un milione e 300 mila che erano state previste per il 1969.

Ciò significherebbe altresì che dalla densità 153 si passerebbe alla densità 295, compiendo un netto balzo in avanti. L'azione fiscale sui consumi rigidi, messa in atto per ottenere la certezza del prelievo, può dunque estendersi al sistema automobilistico ritenuto ingiustamente dal Governo, ma solo forse per

ragioni strumentali, in balia di un andamento discontinuo della domanda e non strettamente calcolabile.

Nella ipotesi, suffragata dalle tendenze del mercato internazionale e dell'adeguarsi ad esse della situazione italiana, che la quota di importazione salga al 18 per cento delle immatricolazioni, le esportazioni italiane dovrebbero collocarsi intorno alle 700 mila unità annue; la domanda congiunta del mercato interno ed estero dovrebbe dunque assorbire nel 1978 circa 2 milioni e 100 mila vetture di produzione nazionale. Il calcolo delle prospettive dell'Alfa Romeo conduce a cifre di previsione ancor maggiori. La produzione italiana di autovetture dovrebbe raggiungere nel 1980 la cifra di 2 milioni e 500 mila unità; di esse, 900 mila, e cioè il 36 per cento, dovrebbero essere esportate, e un milione e 600 mila vendute in Italia. La immatricolazione totale di autovetture nuove dovrebbe raggiungere i due milioni di unità, in quanto l'importazione di autovetture estere dovrebbe risultare di 400 mila unità, equivalente al 20 per cento delle immatricolazioni. La circolazione dovrebbe così passare da 8 milioni e 200 mila vetture nel 1969 (densità 6,5 abitanti per vettura) a 16 milioni e 600 mila nel 1980 (densità 3,4 abitanti per vettura), ovvero 290 vetture ogni mille abitanti.

L'ufficio studi dell'Alfa Romeo sottolinea che questa densità è stata raggiunta dagli Stati Uniti nel 1938 e sarà raggiunta dalla Svezia nel 1970, e dalla Francia, dall'Inghilterra, dalla Germania e dalla Svizzera nel 1975.

Nell'ambito del Ministero del bilancio e della programmazione era stato calcolato, nella elaborazione del piano quinquennale 1966-70, che per il 1970 la domanda interna sarebbe salita a un milione e 520 mila unità e sarebbe stata coperta per 220 mila unità dalla importazione e per un milione e 200 mila unità dalla produzione nazionale: previsioni che pare si stiano avverando con sufficiente approssimazione. Al di là, comunque, delle diverse valutazioni, sulle quali si è esercitata anche la stampa in tempi recenti, alcuni dati comuni emergono ormai come punti di riferimento abbastanza certi. Primo: il declino relativo dei tassi d'incremento della produzione italiana; secondo: il ruolo più cospicuo della domanda di sostituzione; terzo: il più ampio spazio assoluto e percentuale che si farà alle importazioni; quarto: la riduzione della percentuale delle esportazioni sul totale della produzione, con un aumento, però, in cifre assolute. Sono previsioni for-

mulate unicamente in rapporto a determinati precedenti esteri, alla dinamica del mercato mondiale, alla dinamica demografica e del reddito totale. Non tengono conto cioè di altre condizioni che per il futuro potrebbero maggiormente incidere, relative alle strutture urbanistiche e agli insediamenti territoriali che potrebbero limitare la domanda, a fronte anche di un maggiore sviluppo dei trasporti pubblici urbani ed extraurbani.

Non esistono però — è bene ripeterlo — crisi della produzione di vasta proporzione, che si rivelino possibili in prospettiva, anche per lo intreccio che si va determinando tra case produttrici di vari paesi, per i processi di fusione già effettuati o in corso di attuazione, e per la apertura di ogni programma di investimento verso dimensioni internazionali sempre più ampie e articolate, volte a creare vere e proprie situazioni di « cartello ».

Il riferimento più efficace messo a fuoco nelle *hearings* compiute dalla Commissione industria e da uno studio elaborato di recente dal PSIUP, è quello comunque che si può rivolgere ai dati della produzione del 1968 e alla situazione internazionale registrata fino a quel momento.

Nel 1968 la produzione italiana è cresciuta del 7 per cento; la produzione del MEC del 12 per cento; la produzione dell'EFTA del 25 per cento; la produzione del Giappone del 19 per cento. La produzione negli Stati Uniti d'America, in Inghilterra e in Germania consegue aumenti che sono in notevole misura compensazioni delle pressioni dei due anni precedenti, mentre l'incremento italiano è abbastanza costante e l'incremento giapponese segue un ritmo continuo ed elevato.

Nei paesi tradizionalmente produttori, la domanda si sviluppa lentamente e ciò si riflette anche in un più lento sviluppo relativo della produzione realizzata entro i loro confini.

L'Italia, che per molti aspetti può rientrare in questa categoria, nonostante i limiti quantitativi che aveva la sua produzione fino ad alcuni anni or sono, è la sola eccezione a questa regola, e lo è proprio per i bassi livelli di partenza, mentre a partire dalla presente fase il suo maggiore sviluppo produttivo, quello della FIAT, tende, come abbiamo visto, a dislocare quote crescenti di attività fuori del territorio nazionale.

La produzione giapponese consegue una espansione fenomenale, fino al punto di portarsi, nel 1967, con oltre 3 milioni di veicoli, al secondo posto nel mondo. Nello spazio di tre anni, tra il 1963 e il 1966, la produzione

giapponese si è raddoppiata per la seconda volta. Nel campo delle automobili il Giappone è invece soltanto al sesto posto, perché i veicoli industriali sono il 60 per cento della produzione. E anche in questo tipo di veicolo l'aumento della produzione, tra il 1963 e il 1966, è stato il più alto del mondo: il 45,3 per cento.

Gli esperti giapponesi prevedono — e i tecnici americani ed europei confermano — che entro sei anni la produzione giapponese potrà, ancora una volta, almeno raddoppiare.

Nel 1961 il Giappone aveva prodotto 564.371 veicoli industriali, mentre gli Stati Uniti erano a quota 1.130.919. Nel 1968, cioè sette anni dopo, il Giappone è passato al primo posto, producendo 2.030.000 veicoli industriali, mentre gli Stati Uniti ne hanno prodotti 1.950.504.

In questo settore il terzo paese produttore è l'URSS con 500.000 unità, il quarto l'Inghilterra con 400.000, mentre l'Italia è il settimo con 118.716 unità.

La concorrenza giapponese sui mercati mondiali è tuttavia ancora allo stato potenziale. Nel 1968 sono state esportate dal Giappone 400.000 autovetture e 200.000 veicoli industriali.

Alcuni dirigenti industriali europei e americani — questa opinione è stata espressa alla Commissione industria dal dottor Luraghi, presidente dell'Alfa Romeo — ritengono che un limite all'espansione internazionale della produzione giapponese derivi dal fatto che la tecnica nipponica non è d'avanguardia e le progettazioni sono copie di prodotti europei.

L'industria americana è impegnata ad alimentare un gigantesco mercato interno; ma i modelli prodotti per questo mercato non sono adatti ai mercati internazionali, e non solo a quelli dei paesi poveri, ma anche a quelli dell'Europa industrializzata. La conseguenza è che le esportazioni americane sono molto ridotte rispetto all'insieme della produzione, e le importazioni dall'estero negli Stati Uniti coprono una parte assai limitata del mercato. Gli Stati Uniti esportano tra il 4 e il 6 per cento della loro produzione; la Germania occidentale il 58,9, l'Inghilterra il 35,8, la Francia il 41,6, l'Italia il 31,3, il Giappone l'11,5.

Su un totale di 9 milioni di autovetture immatricolate nel 1968 negli Stati Uniti, quelle provenienti dall'Europa sono state circa 960 mila, pari al 10,6 per cento del totale, e di esse 110 mila prodotte da società europee controllate dagli Stati Uniti.

La *Volkswagen* è sempre decisamente in testa, coprendo oltre metà del totale delle im-

portazioni. Cresce l'incidenza delle case giapponesi, la cui esportazione negli Stati Uniti è passata dalle 3.040 vetture nel 1963 alle 100 mila unità nel 1968. Tuttavia, nei grandi gruppi americani si manifesta la tendenza vigorosa ad allargare la presa sul mercato internazionale e ad esportare capitali all'estero, secondo una ben nota legge del profitto. Le conseguenze di queste due spinte e dei limiti indicati sono il controllo e la partecipazione crescente che le grandi industrie americane tendono ad assumere nell'industria di altri paesi.

I tre più forti gruppi statunitensi controllano da molti decenni importanti imprese produttrici di autoveicoli in Europa. La *General Motors* controlla al cento per cento in Germania la *Opel*, dal 1920. Questa società ha tre stabilimenti e produce sette tipi di autovetture in venti modelli differenti. La *General Motors* controlla nel Regno Unito, dal 1925, la *Vauxhall*. Anche questa società ha tre stabilimenti e produce cinque tipi di autovetture in sette modelli diversi. La *Ford Motor Company* controlla dal 1933 il 97 per cento del capitale della *Ford* tedesca, che ha uno stabilimento in Germania e uno in Belgio e produce quattro tipi di autovetture in sette modelli differenti. La *Ford Motor Company* controlla dal 1928 il 99 per cento del capitale della *Ford* inglese, che ha due stabilimenti e produce cinque tipi di autovetture in tredici modelli differenti. La *Chrysler*, in Francia, controlla il 75 per cento del capitale della *Simca*, dal 1963. Questa società ha due stabilimenti nei quali produce cinque tipi di autovetture in otto modelli differenti. La *Chrysler* controlla il gruppo *Rootes*, dal 1966, con una maggioranza del 65 per cento del capitale. Questo gruppo ha tre stabilimenti e produce dieci tipi di autovetture in tredici modelli differenti. Nell'insieme, su 8 milioni 700 mila autovetture prodotte in Europa nel 1968, i gruppi americani hanno prodotto 2 milioni 253 mila unità, pari al 26 per cento del totale, di cui 928 mila in Germania, 980 mila nel Regno Unito, 350 mila in Francia: da essi dipende l'occupazione di circa 250 mila lavoratori. La *General Motors* possiede inoltre 37 proprie fabbriche di automobili dislocate in tredici paesi dei cinque continenti, e 21 officine di montaggio dislocate in 15 paesi. La *Ford* possiede proprie fabbriche, ma soprattutto officine di montaggio in una trentina di paesi di ogni parte del mondo. L'industria americana produce in pratica da 8 a 9 milioni di vetture negli Stati Uniti e quasi 2 milioni e mezzo in Europa.

Questa massiccia penetrazione dell'industria e del capitale americano nel resto del mondo si inserisce in una più generale tendenza alla concentrazione, che ha fatto negli ultimi anni passi da gigante, in varie forme, che vanno dall'intreccio o dal controllo delle partecipazioni azionarie agli accordi tecnici e commerciali, dagli accordi per la divisione dei mercati alla associazione in iniziative comuni. Tra il 1969 e il 1965, i 14 principali costruttori di auto del mondo avevano realizzato in media l'85 per cento della produzione globale mondiale e questa percentuale è ora salita all'87 per cento. Ma in realtà accordi di diverso tipo esistono anche tra numerosi dei 14 principali costruttori, nonché tra di essi e i piccoli produttori, che coprono il 15 per cento residuo.

In Inghilterra la *Chrysler* ha assunto il controllo della *Rootes*. La *Jaguar* è stata acquistata dalla *British Motors Corporation*, che ha dapprima cambiato la sua ragione sociale in *BMH*, e successivamente si è fusa con la *Leyland*, che aveva acquistato la *Rover*: è sorta così la *British Leyland Corporation*.

In Germania la *Volkswagen* ha acquistato la *Auton-Union*, e la società *BMW* ha acquistato la *Glos*. Nel 1966 *Daimler-Benz* e *Volkswagen* hanno creato una società comune, la *Deutsche Automobilgesellschaft*, per promuovere la collaborazione tecnica e commerciale tra le due società e consolidare la loro posizione sul mercato mondiale.

Dal canto suo la *Volkswagen* ha ottenuto nel 1968 il controllo dell'industria spagnola *Imosa* che produce 12 mila unità annue, e ha stabilito grossi stabilimenti di montaggio in Sudafrica, Perù, Messico e Brasile dove la *Volkswagen* controlla il 52,2 per cento della produzione nazionale.

In Francia un accordo di associazione è stato concluso tra la *Renault* e la *Peugeot*; tra la *Citroën* e la *Berliet* sono intervenuti accordi per una mutua partecipazione. La *Citroën* ha stabilito con la *FIAT* un accordo per l'intreccio delle partecipazioni e la collaborazione tecnica. Dal 1967 la *Berliet* ha un accordo di cooperazione con il gruppo *British Perkins*, il più grosso costruttore mondiale di motori diesel.

Al di fuori dei paesi tradizionalmente produttori si è sviluppata una vasta industria di montaggio che costituisce la prima proiezione esterna delle maggiori imprese, e successivamente si trasforma gradualmente in una vera e propria industria automobilistica. Questa tendenza ha un particolare risalto nei paesi dell'area sottosviluppata che sono considerati

da tutti i maggiori gruppi dell'auto il grande mercato potenziale dell'avvenire. Tra il 1963 e il 1966 il numero delle officine di montaggio di automobili nel mondo è aumentato di circa il 54 per cento, mentre nello stesso periodo le fabbriche di automobili finite aumentavano solo del 16,5 per cento. È significativo che su di un totale di 1 milione 169 mila automobili montate nel 1966, circa il 50 per cento era stato montato nei paesi in via di sviluppo, mentre la costruzione di tutti i tipi di veicoli nei paesi in via di sviluppo è stata intorno al 4 per cento della produzione mondiale globale.

Vengono conclusi importanti e complessi accordi per la costruzione di grandi fabbriche di automobili da parte delle compagnie dell'Europa occidentale, nell'Unione Sovietica e in altri paesi socialisti dell'Europa orientale. A queste iniziative vengono associate direttamente o indirettamente le compagnie americane. L'esempio maggiore è finora quello dell'accordo *FIAT-URSS* per la produzione a Togliattigrad della « super 124 » sovietica: a questo accordo, secondo un'informazione fornita da Agnelli alla Commissione industria, la *General Motors* americana partecipa con 25 milioni di dollari, e Germania, Francia e Svizzera con altri 25 milioni di dollari. L'apporto americano si realizzerebbe in macchinari che in Europa « è impossibile trovare ». Gli stabilimenti della *Moskvitch* vengono ampliati e rammodernati con l'ausilio della *Renault*. Circa mezzo milione di autoveicoli dovrebbero essere prodotti con l'intervento dell'inglese *BMH* e della giapponese *Toyota*. Un accordo di cooperazione è stato concluso tra *URSS* e *Ford*. La *BLMC* inglese parteciperà alla costruzione in *URSS* di un grande stabilimento per la produzione di autobus. In Polonia la *FIAT* ha costruito una officina di montaggio per 60 mila autoveicoli. In Jugoslavia esiste una importante fabbrica di automobili su licenza *FIAT*. In Bulgaria si produrranno automobili sulla base di accordi con la Romania e la Jugoslavia. La Cecoslovacchia costruirà autocarri con la cooperazione della *SAVIEM* (*Alfa-Renault*). Nell'insieme, con l'intervento determinante delle compagnie occidentali e per uno sviluppo autonomo, l'industria automobilistica dell'*URSS* e dei paesi socialisti dell'Europa orientale tende a crescere rapidamente a livelli che entro il 1971 saranno certo di una notevole consistenza.

L'esportazione di automobili è continuamente aumentata negli ultimi anni. Nel 1966 sono state esportate 3.428 mila vetture, pari al 18 per cento della produzione automobilistica mondiale. Il commercio dei veicoli indu-

striali, invece, ha subito continue fluttuazioni, e, ad esempio, nel 1964 ha toccato le 616 mila unità, scendendo nel 1966 a 553 mila unità. Un notevole peso hanno anche le esportazioni di carrozzerie, accessori, telai, pezzi di ricambio, impianti elettrici e parti staccate in generale. Nel 1966 il complesso delle esportazioni nel settore dell'automobile è salito sino a oltre 10 miliardi di dollari, dei quali 1,9 miliardi nell'ambito della Comunità economica europea; in seno all'EFTA le esportazioni sono rimaste intorno ai 170 milioni di dollari. Negli Stati Uniti, nel 1968, si sono esportate 700 mila vetture *Volkswagen*, 200 mila auto giapponesi e 300 mila del resto del mondo (comprese quelle prodotte dalle case americane che controllano industrie europee); nell'insieme le importazioni negli Stati Uniti rimangono al di sotto del 10 per cento della produzione di quel paese.

Nell'insieme le stime che si compiono da varie parti concordano nel ritenere che nel futuro le esportazioni di automobili, mentre mostreranno una tendenza all'espansione connaturata ai processi di sviluppo e alla integrazione dei mercati, registreranno però sostanziali controtendenze che limiteranno fortemente l'espansione stessa. Il mercato degli Stati Uniti rimane notevolmente chiuso alla penetrazione estera a causa del controllo protezionistico praticamente esercitato dalla possente industria locale, oltretutto per la sostanziale diversità di modelli e le violente oscillazioni della domanda, i particolari obblighi costruttivi imposti agli importatori.

Il presidente della FIAT ha rivelato che la sua società esercita un pratico autocontrollo nelle esportazioni verso gli Stati Uniti, allo scopo di evitare di superare un livello oltre il quale « vi sarebbero pericolose rappresaglie dell'industria americana »: in pratica le importazioni negli Stati Uniti non debbono dunque superare il 10 per cento della produzione locale.

Uno sviluppo degli scambi commerciali vi è stato e continua a esserci nel resto dell'area industrializzata; per effetto dei processi di integrazione. Ma anche qui le strategie della concentrazione tendono a creare piuttosto una pluralità di centri produttori e dunque di aree « protette ». Nei paesi economicamente sottosviluppati, a parte le loro politiche protezionistiche vi è, come si è detto, la tendenza dei grandi gruppi a impiantare stabilimenti di montaggio e di produzione sul posto. Le compagnie automobilistiche tendono a specializzare la loro produzione, nel senso che la percentuale del valore dell'auto, prodotto

entro l'ambito dell'azienda o del gruppo, tende a diminuire.

I processi di concentrazione e lo sviluppo tecnologico, le tecniche delle produzioni di massa tendono ad accrescere la concentrazione orizzontale e non quella verticale, mentre si sviluppano e si qualificano altre industrie produttive di componenti e di accessori.

Nell'industria dell'auto — autovetture e veicoli industriali — la percentuale del valore del prodotto acquistato fuori fabbrica oscilla dal 25 per cento sino al 50 per cento. Rimane invece una integrazione stretta e diretta con il settore aeronautico, e in particolare con la produzione dei motori di aviazione, e frequente è anche il caso di industrie della automobile che costruiscono motori marini.

Altro aspetto del problema è il controllo che i gruppi finanziari, che si identificano con le grandi compagnie dell'automobile, esercitano sulle industrie dei componenti e degli accessori, sia per una dinamica finanziaria degli investimenti, sia per garantire i rifornimenti nelle quantità e nei prezzi e in generale uno « spazio vitale ». Vi è però anche la tendenza delle industrie dei componenti e degli accessori, oggi ancora molto frazionate, di raccogliersi in unità di dimensioni maggiori che stabiliscono speciali rapporti con l'industria dell'automobile: di qui, ad esempio, l'intreccio di partecipazioni finanziarie che si stabilisce tra l'industria dell'automobile e i gruppi chimici (fornitura di pneumatici, parti in plastica, eccetera).

Anche l'attività di sostituzione può avviarsi nel tempo verso processi di sviluppo sorprendenti, suscettibili di stimolare in vario modo la produzione. Nel futuro prossimo delle costruzioni delle automobili avranno infatti un notevole peso i problemi della sicurezza e dell'inquinamento atmosferico, che costringeranno alla ricerca di nuove soluzioni tecniche. Negli Stati Uniti, ad esempio, sono state adottate misure legislative assai precise, e ciò ha avuto e avrà complesse conseguenze riguardanti sia i produttori americani sia gli esportatori stranieri.

Di fronte all'ampiezza dei dati e agli aspetti certo complessi e per certi versi controversi del problema, la risposta del Governo appare dunque assai debole, elusiva e dettata solamente dalla volontà di non incidere sugli alti profitti che registra la produzione automobilistica.

L'intreccio internazionale del settore è in grado di garantire da solo lo sviluppo produttivo o di valutarne o salvaguardarne i piani, i ritmi, le tecnologie, al di là delle condi-

zioni fiscali che ogni governo potesse o dovesse congiunturalmente, e dunque in via del tutto transitoria, proporre od assumere. In più si è voluto, evidentemente, sfuggire al tema per noi, viceversa, inevitabile della adozione di criteri di selettività nella già grave situazione complessiva della imposizione indiretta. Le imbarcazioni per diporto costituiscono, poi, un consumo pienamente di lusso che non dovrebbe sfuggire alle maglie del fisco.

La nostra proposta, perciò, resa esplicita dall'emendamento da me illustrato, per sostituire al prelievo indiscriminato sulla benzina un prelievo discriminato e proporzionale sul prezzo di vendita delle automobili e delle imbarcazioni da una certa cilindrata potenza in su, non può che restare ferma ed essere, quindi, sottoposta al voto della Camera.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'intero articolo 1, con il seguente:

« È istituita una imposta speciale sugli acquisti dei seguenti prodotti, effettuati da privati consumatori presso industriali e commercianti:

a) autovetture nuove di cui all'articolo 26, lettera *a)*, del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393;

b) imbarcazioni a propulsione meccanica e imbarcazioni del tipo fuoribordo.

Per i prodotti di cui alla lettera *a)* del precedente comma l'imposta è dovuta quando questi superano la potenza di 16 cavalli fiscali e si applica con le seguenti aliquote:

da 17 a 20 cavalli fiscali: 13 per cento;

da 21 ed oltre cavalli fiscali: 30 per cento.

Per i prodotti di cui alla lettera *b)* del precedente comma l'imposta è dovuta sul prezzo di listino quando questo supera il valore di lire 300.000 e si applica con le seguenti aliquote:

da lire 300.001 a lire 600.000: 10 per cento;

da lire 600.001 a lire 1 milione: 13 per cento;

da lire 1.000.001 ed oltre: 30 per cento.

Agli effetti del primo comma, per nuove si intendono le autovetture che vengono iscritte per la prima volta nel pubblico registro automobilistico.

Ai sensi sempre del primo comma, si intendono privati consumatori tutte le persone

fisiche e giuridiche, gli enti e le associazioni di qualsiasi specie i quali, per quanto concerne i prodotti di cui alla lettera *a)*, iscrivano per la prima volta l'autovettura nel pubblico registro automobilistico e, per quanto concerne i prodotti di cui alla lettera *b)*, li acquistino per uso proprio presso industriali o commercianti.

Per i prodotti di cui alla lettera *a)* del primo comma, l'imposta è dovuta a cura del venditore, con diritto a rivalsa sull'acquirente (secondo le norme del decreto luogotenenziale legislativo 18 giugno 1945, n. 399, e successive modificazioni) ed è corrisposta in occasione della registrazione degli atti che, ai termini dell'articolo 6 n. 3, del regio decreto 29 luglio 1927, n. 1814, devono essere prodotti al pubblico registro automobilistico per la prima iscrizione della proprietà delle autovetture.

Per i prodotti di cui alla lettera *b)* del primo comma l'imposta è dovuta a cura del venditore, con diritto a rivalsa sull'acquirente stesso ed è corrisposta in base ad apposito documento scritto da rilasciarsi a cura del venditore nei modi e nei termini stabiliti per il pagamento dell'imposta generale sull'entrata dal regio decreto-legge 9 gennaio 1940, n. 762, e successive modificazioni ed integrazioni ».

1. 41.

Caprara, Bronzato.

L'onorevole Caprara ha facoltà di svolgerlo.

CAPRARA. L'articolo attualmente in discussione è quello che si riferisce alla maggiore e più dibattuta disposizione di questo decreto-legge, argomento che è stato già ampiamente discusso nelle due sedi successive della Commissione e che praticamente ha formato oggetto di gran parte del dibattito anche in questa Assemblea.

Per quello che mi riguarda in questo momento, io non tornerò sul merito del nostro dissenso, del resto ampiamente condiviso dai settori di sinistra della Camera, per quanto riguarda l'iniquità dell'aumento dell'imposizione fiscale sulla benzina, sulla iniquità, cioè, dell'aumento dell'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine e quindi del corrispondente aumento del prezzo della benzina normale e della benzina *super* attraverso la normale rete di distribuzione.

Torneremo in altra sede, onorevole sottosegretario, su una questione sulla quale già ab-

biamo avuto occasione di richiamare l'attenzione sua e del Governo in Commissione finanze e tesoro, cioè su un problema particolare, che è quello che si riferisce alla applicazione di una aliquota ridotta sull'imposta di fabbricazione, e quindi sulla corrispondente sovrimposta di confine, per i turboreattori militari. Non ci venne data allora una risposta soddisfacente e la solleciteremo quindi nuovamente, non tanto dal punto di vista quantitativo, sul quale per la verità ella fu abbastanza prodigo di puntuali notizie, quanto piuttosto sulla radice di questa norma, sulla opportunità, comunque, di mantenerla tuttora in vigore.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Comunque, sarebbe sempre una partita di giro, ella lo sa.

CAPRARA. Capisco, ma questo è un argomento di carattere, direi, esemplare. Mi rendo conto che si tratta di una partita di giro dal punto di vista strettamente contabile, ma anche qui solleverei un problema di rapporti tra organi della pubblica amministrazione in riferimento a una misura che in questo momento invece estende in maniera non discriminante un carico fiscale a tutto il resto dei consumatori, privati e pubblici. Tanto per dire, ad esempio, non vi è alcuna discriminazione concreta per la benzina ad uso dei mezzi di trasporto pubblico. Comunque, direi che questo è un argomento sul quale avremo occasione di tornare in un'altra sede e che comunque riconosco essere stato già ampiamente dibattuto. La proposta, invece, dell'emendamento che oggi abbiamo in discussione e che mi accingo ad illustrare non si riferisce tanto ad un esame alternativo di aliquote e quindi ad un esame quantitativo sulla imposizione fiscale relativa alla benzina. La nostra proposta è invece nel senso di una complessiva e globale sostituzione di questa imposta con un altro tipo di prelievo fiscale che, nella nostra intenzione, si presenta come una forma di prelievo fiscale alternativo e selettivo.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Se venisse accolta questa vostra proposta, onorevole Caprara, si avrebbe un introito di appena 36 miliardi circa.

CAPRARA. Certo, onorevole sottosegretario. La ringrazio anzi della precisazione e della cura con la quale segue il nostro dibattito. Vorrei però spiegare anche quali sono i mo-

tivi che ci spingono a presentare questo genere di proposta e di imposizione. Si tratta di una proposta che impone — o per lo meno suggerisce — un tipo di selezione sui consumi, che cioè determina certe compressioni e facilita invece alcune determinate espansioni.

Per dirla più in breve, si tratta di affrontare in questa sede tutto il grosso tema che certamente è presente, alla radice — anche se non è espressamente trattato da questo decreto — e che è quello della motorizzazione privata e dei trasporti pubblici. È un tema, onorevole sottosegretario, al quale ricordo che ella personalmente dedicò un intervento in sede di discussione del bilancio dell'anno passato, quando parlò appunto dei trasporti, dei rapporti tra ferrovie, dell'uso dei porti e, in generale, delle attrezzature di carattere portuale. Si tratta quindi di un tema sul quale probabilmente possiamo stabilire un rapporto, diciamo così, di comunicazione diretta, visto che su di esso ella ha una particolare competenza.

Mi riferisco, ripeto, al tema impegnativo, di carattere strutturale, della motorizzazione privata, dell'incremento degenerativo e mostruoso che tale tipo di motorizzazione ha ormai avuto nel nostro paese, come in tutti i paesi, in generale, del mondo occidentale, e della relazione tra trasporto pubblico e trasporto privato.

Vorrei anche spendere alcune parole per spiegare come noi collochiamo questo tipo di proposte nella battaglia che stiamo combattendo, come le conciliamo con l'intenzione dichiaratamente ostruzionistica della nostra partecipazione a questo dibattito.

Noi ci rendiamo conto — e sottolineiamo questo aspetto — che le proposte risolutive di questo grosso problema della degenerazione mostruosa indotta dal sistema produttivo capitalistico in tema di motorizzazione privata e di traffico richiedono, o consigliano, l'assunzione da parte nostra di posizioni nettamente alternative ed antagonistiche. Non è possibile, cioè, affrontare oggi il problema di una normalizzazione...

PINTOR. Brutta parola !

CAPRARA. Ma molto adeguata alla degenerazione mostruosa del traffico. È una parola certamente molto più appropriata in questo senso che non in quello cui ella allude, e sul quale io sono perfettamente d'accordo.

Si tratta, ad ogni modo, di elaborare ed avanzare da parte nostra proposte che siano, ripeto, alternative rispetto alle possibilità at-

tuali, alle compatibilità attuali della struttura produttiva e del potere politico. Intendo dire che il problema del traffico e dei trasporti non è tale da potersi affrontare con misure di tipo temporaneo, o superficiale, o completamente marginale, come — che so io. — le corsie preferenziali, o i percorsi organizzati in un certo modo, o, comunque, con una parte di quelle piattaforme programmatiche così superficiali che sentiamo agitare nella pubblicitaria (e non solo nella pubblicitaria) del nostro paese in questo momento. Riteniamo cioè che il problema della motorizzazione privata e delle mostruosità che questo tipo di sviluppo produttivo e questo consumo imposto hanno provocato in un paese come il nostro, possa essere affrontato seriamente, cioè in modo non velleitario, ponendo in discussione la matrice che crea questo tipo di consumi e che crea quindi questo tipo di conseguenze.

Infatti è proprio questo sistema sociale che, reggendosi sul profitto, ha in questi consumi apparentemente di spreco, in questi tipi di consumo così generalizzati uno stimolo fondamentale al suo stesso sviluppo. Proprio questo sistema sociale provoca le tensioni pericolose alle quali andiamo incontro e che quotidianamente verifichiamo. Proprio questo tipo di sistema sociale ignora l'espansione dei consumi collettivi, essendo costretto a preferire i consumi di tipo individuale. Proprio questo tipo di problemi non sembra e non è nei fatti risolvibile nell'ambito del sistema produttivo attuale e nell'ambito istituzionale attuale. Non c'è nessun paese capitalista che non abbia fatto (come tutti del resto) della produzione meccanica automobilistica l'asse portante dello sviluppo produttivo industriale; non c'è nessun paese che non abbia fenomeni di questo genere. Non c'è nessun paese, cioè, che abbia potuto risolvere questi problemi rimanendo allo interno dei limiti delle compatibilità del sistema, cioè rimanendo all'interno degli schemi, velleitari del resto e comunque paralizzanti, di accorgimenti puramente limitati all'ambito, appunto, della produzione.

Voglio dire, cioè, che nei paesi capitalisti è vano pensare di affrontare il problema dei consumi, di questo tipo di consumi, senza tener conto che da questi bisogna risalire alle distorsioni dell'apparato produttivo e della produzione; ecco, se non agiamo in modo che tali questioni vengano affrontate con questo taglio e quindi da questo angolo visuale, e quindi con concretezza, noi continueremo a pestare tranquillamente e dispendiosamente l'acqua nel mortaio.

Si tratta, cioè, di questioni a nostro parere non risolvibili nell'ambito istituzionale e produttivo attuale; si tratta di questioni che si possono affrontare soltanto varcando i limiti di metodo e di merito, i limiti dei principi costitutivi dell'ordinamento esistente e delle compatibilità del sistema; cioè andando al di là degli schemi paralizzanti non soltanto dell'economia capitalista, ma anche al di là degli schemi paralizzanti e velleitari della ideologia riformista. Noi dedichiamo a questo argomento non soltanto un'attenzione, diciamo, puramente elencatoria di proposte, ma solleviamo questo problema della motorizzazione privata e, quindi, della necessità di condizionare in qualche modo in maniera giusta lo sviluppo, di selezionarla e quindi anche di usare in un certo modo lo stesso meccanismo fiscale, proprio in funzione di questa direttrice. E affrontiamo questo problema raccogliendo anche una grande potenzialità di lotta che si è andata manifestando, soprattutto in questi ultimi anni, direi in modo generalizzato in tutto il paese, nel nord come nel Mezzogiorno; cioè affrontiamo il grave problema di questa parte consistente della vita del lavoratore, del tempo del lavoratore — che nessuno paga e che nessuno risarcisce — cioè del tempo che egli dalla organizzazione urbana, e comunque dalla forma di *habitat* che il sistema produttivo impone alla società è costretto a trascorrere una parte consistente della vita o della giornata negli spostamenti viene usata, consumata, alienata a beneficio soltanto della struttura capitalista e, quindi, dei bisogni del capitale, il quale ha appunto necessità del trasferimento della forza-lavoro e questo trasferimento attua nelle maniere più disumane che ci sia dato di incontrare.

Io credo che non sia necessario spendere molte parole, né svolgere molta parte di questo mio intervento per sottolineare questo elemento, né tanto meno ricorrere ad una mozione molto generica degli affetti, ad una mozione di tipo populista, per ricordare che cosa significa oggi per il lavoratore, per lo studente, per la donna in generale muoversi da un punto all'altro di una formazione urbana o di anelli di abitazione che praticamente impediscono nella realtà quella mobilità sociale e quindi anche quella mobilità quotidiana che è una delle forme principali e primordiali dell'esercizio della propria libertà.

Sappiamo che cosa significhi questo modo di vivere, questo modo di organizzare il proprio rapporto tra residenza ed abitazione e quanto questo sia oneroso dal punto di vista

anche del rendimento della propria libertà, del proprio esercizio anche culturale, di quanto questo costi dal punto di vista generale alla crescita, allo sviluppo, alla esaltazione delle qualità individuali del produttore, in questo caso del consumatore di trasporti pubblici o privati.

Raccogliamo questo grande potenziale di lotta, che del resto è stato recentemente riconfermato, ad esempio, qui a Roma la scorsa settimana in uno sciopero generale indetto dalla CGIL sul problema dei trasporti in occasione della riduzione di alcune linee urbane tranviarie e filotranviarie, e raccogliamo soprattutto questa ampia carica, questa ampia domanda di modificazione sostanziale del regime dei trasporti. Cioè, affrontiamo il grande tema dei trasporti dal punto di vista di un bisogno sociale insoddisfatto, drammaticamente insoddisfatto e che non può essere risolto — ripetiamo — nell'ambito di aggiustamenti di carattere superficiale. Questo bisogno può essere soddisfatto solo applicando in modo organico il principio produttivo della proprietà pubblica e il principio distributivo della uguaglianza e della socializzazione, cioè modificando radicalmente il regime attuale, conquistando obiettivi intermedi su questa strada, attraverso un tipo di lotta e anche attraverso un tipo di utilizzazione delle occasioni parlamentari di essa, attraverso forme nuove di insubordinazione di massa, prima di tutto portando avanti le rivendicazioni e dando la guida di queste lotte ai gruppi sociali più direttamente colpiti. Si tratta di una lotta organizzata e diretta dal basso con forme e metodi che acquistano, anche per questo, un valore e un significato nettamente anticapitalistici.

Non c'è dubbio che hanno sperimentato forme avanzate, dal punto di vista del metodo e dei contenuti, quegli operai di alcune fabbriche romane che di recente, credo quindici o venti giorni fa, hanno impostato un modo nuovo di capovolgere il contenuto delle lotte, non soltanto praticando un certo tipo di pressioni generiche sulle istituzioni (consigli comunali, petizioni, mozioni, comizi, voto popolare) ma utilizzando direttamente il mezzo pubblico e rifiutandosi di pagarne il biglietto. Vedo che l'onorevole sottosegretario rimane un po' perplesso di fronte a queste mie affermazioni che giustificano, in sostanza, l'uso dei trasporti pubblici senza pagare il biglietto. Ma non si deve dimenticare che anche su questo specifico problema esiste una piattaforma sindacale che propone il trasporto gratuito, almeno nelle grandi aree urbane, per

le forze di lavoro che si recano in fabbrica o provengono dalla fabbrica. Ella, onorevole sottosegretario, essendo un socialista dovrebbe essere d'accordo con questa rivendicazione.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Il problema però è questo: se una parte di coloro che debbono pagare non paga, quelli che pagano saranno costretti a pagare anche per chi non paga.

CAPRARA. Infatti il problema è di sapere chi deve pagare, ma non come propone il Governo caricando il costo su tutti i consumatori o su tutti coloro che per motivi di lavoro sono costretti ad usare l'automobile. Risolvere il problema in questo modo significa fare pagare doppiamente i destinatari del servizio di trasporto o i possessori di una qualsiasi automobile.

Quegli operai hanno affrontato il problema in questo modo e con questa, diciamo così, forma nuova di insubordinazione, ma anche di concretezza, hanno compiuto senza dubbio un passo avanti, perché hanno trasformato una piattaforma di richiesta politica — l'uso gratuito del trasporto qual è consacrato in alcuni documenti politici — in un atto concreto. E hanno probabilmente fatto fare un passo avanti con le proprie gambe, o meglio con le gambe di centinaia e di migliaia di persone, verso la direzione giusta, conquistando cioè un obiettivo di carattere intermedio. Un obiettivo che sposta assai in avanti il fronte di questa battaglia dei trasporti e che quindi in modo esemplare addita il tipo di richiesta e il tipo di lotta necessari per soddisfarlo.

A noi pare importante conquistare obiettivi intermedi su questo terreno, posto che il problema delle distorsioni dei consumi e delle imposizioni di questo tipo di motorizzazione è completamente funzionale al tipo di sviluppo capitalistico, perché dal consumo occorre risalire, appunto, alla produzione. A noi pare che il problema oggi si possa affrontare animando le lotte sociali dall'interno, con la prospettiva di un superamento reale dei rapporti capitalistici di produzione, e quindi anche creando le condizioni per una lotta alternativa, su tutta l'area dei bisogni sociali, sul problema dei trasporti come su quello della casa — su cui torneremo — come su quello della scuola, come su quello della salute — della quale pure avremo occasione di parlare — conquistando, ripeto, gli obiettivi con forme di lotta che assumano un carattere esemplare e che quindi abbiano la possibilità concreta ed immediata di aprire un varco

nell'organizzazione dei trasporti, e di aprire anche un varco nuovo nello stesso consumo da parte dei lavoratori.

Desidero introdurre questo problema facendo riferimento alle posizioni assunte dalla CGIL nel mese di settembre, immediatamente dopo l'emanazione del primo decreto, posizioni che la CGIL ha reso note in un documento, ma che, per la verità, sono andate sfumando nel tempo fino a scomparire. Con questo documento la CGIL assunse una posizione netta di rifiuto del decreto, di rifiuto, in particolare, per alcuni temi concreti che la lotta operaia era andata avanzando negli ultimi mesi. E su questi temi concreti, se non sul contenuto in generale del decreto, essa ha incontrato anche il consenso unitario degli altri sindacati, insieme con i quali ha elaborato documenti unitari. Nel documento del quale sto parlando, a proposito dei trasporti si sostiene la necessità di un'azione per la riforma di quelli pubblici. « Con la precisazione della nostra posizione — sostiene questo documento della CGIL, pubblicato su *Rassegna sindacale* del mese di settembre — sul problema dei trasporti pubblici, puntiamo alla drastica riduzione delle tariffe per i trasporti degli operai e degli studenti, al privilegiamento del trasporto pubblico urbano ed extraurbano, ed a misure di favore per il piccolo trasporto di merce ». Si tratta di una posizione, quindi, completamente contraria a quella che questo decreto presuppone, completamente diversa da quella di una imposizione generalizzata e non selettiva sul consumo della benzina, su un consumo, cioè, che evidentemente aggrava il costo dei trasporti pubblici urbani e che quindi, indirettamente, aggrava le difficoltà per i lavoratori.

Vorrei innanzitutto sostenere che il prelievo sulla benzina davvero non può apparire come uno strumento fiscale moderno; abbiamo sentito tutti o quasi tutti con meraviglia l'onorevole Ferrari Aggradi parlare ieri della politica di cui egli porta la responsabilità come di una politica moderna, o dell'uso moderno di un mezzo classico. E questo quando sappiamo tutti che il ricorso al prelievo sulla benzina è quanto di più consuetudinario vi sia nella legislazione fiscale di questi ultimissimi anni. Questo si spiega, probabilmente, oltre che con la semplicità tecnico-pratica dell'imposizione fiscale sulla benzina, anche con l'incremento continuo del settore petrolchimico e quindi con la possibilità di avere una potenziale platea contributiva molto vasta.

Il settore petrolchimico continua ad essere nel nostro paese caratterizzato da una intensa

e crescente attività. È aumentata la produzione e sono contemporaneamente aumentati, quindi, i consumi. Di qui la facilità e, direi, la ovvietà di pesare su di essi con una norma che non è affatto moderna. Si prevede, per esempio, per l'intero anno (parlo ancora del 1969) un consumo di prodotti petroliferi di oltre 60 milioni di tonnellate, rispetto ai 57 milioni del 1968. Anche qui, il problema viene soltanto sfiorato, anche se la norma mi pare che riguardi l'argomento. In particolare, si prevede una impennata dei consumi di gasolio, che sono già passati dalle 200 mila tonnellate del 1967 addirittura alle 950 mila tonnellate del 1968, con un incremento del 352 per cento, se non erro. Detta impennata testimonia la trasformazione in atto nell'utilizzo delle fonti di energia per il riscaldamento.

Soltanto nei primi sei mesi (cioè, tra gennaio e luglio) la produzione è stata della seguente entità: gas liquefatti: 1.075.247 tonnellate rispetto alle 980.351 del 1968, con un incremento del 9,67 per cento; benzina di aviazione: 101.255 tonnellate nel 1969 rispetto a 121.680 tonnellate nel 1968, con una diminuzione del 16,78 per cento, che si riferisce alla trasformazione e all'uso diverso per l'utilizzazione degli aeromobili; benzina per auto: 4.207.213 tonnellate nel 1968 rispetto a 4.671.998 tonnellate nel 1969, con un aumento dell'11,4 per cento (dati assolutamente attendibili, perché tratti da fonti pubbliche comunicate al CNEL); benzina normale: diminuzione del 7,71 per cento in relazione alla diminuzione del suo uso per i motori a scoppio delle automobili: da 2.815.823 tonnellate nel 1968 a 2.598.523 nel 1969. Vi è, dunque, una platea bella e pronta sulla quale intervenire con mezzi di tipo tradizionale.

Credo che abbia avuto perfettamente ragione la *Rassegna sindacale* della CGIL (esattamente, il numero 169-170, che porta la data del 7 settembre 1969) quando, a proposito del fisco, dei suoi contenuti generali e del modo di prelievo fiscale in Italia, ha parlato chiaramente di una piramide da capovolgere. Tale espressione mi sembra efficace proprio quando andiamo a vedere come è composta questa piramide e quali sono i materiali che, aggregandosi, le danno questa figura. Da una analisi di alcune imposte e dalle ripartizioni percentuali delle entrate tributarie si traggono certamente dati molto interessanti. Nel corso dell'ultimo secolo, nel nostro paese la struttura delle entrate tributarie si è profondamente modificata in un senso particolare; contrariamente cioè a quanto si potrebbe essere portati a pensare, nei primi anni dopo l'unificazione

italiana le imposte indirette avevano un peso molto inferiore a quello attuale. Un primo salto si è avuto in epoca fascista, durante la quale le imposte indirette sono aumentate di ben 9 punti a scapito di quelle dirette; un aumento altrettanto forte si è avuto nel dopoguerra fino al 1958. La tendenza all'aumento è poi continuata fino a raggiungere un limite massimo.

Il gettito percentuale di alcune imposte dirette rivela un andamento decrescente. Per esempio, il gettito dell'imposta sulla rendita o meglio di quella parziale imposta sulla rendita che in Italia è l'imposta sui terreni e sui fabbricati è passato dal 2,9 per cento del totale (pari a 11 miliardi e 780 mila) del 1954-55, al 2,3 per cento pari a 24 miliardi e 811 mila (del 1962-63) all'1,8 per cento del 1966, all'1,5 per cento del 1967, all'1,3 del 1968, per raggiungere successivamente percentuali più basse.

L'incremento del gettito della complementare, invece, si spiega con l'andamento delle retribuzioni complessive. Tale incremento, comunque, è pagato interamente dai lavoratori.

Dice il documento della CGIL, sul quale concordano anche altre organizzazioni sindacali, che il nostro sistema fiscale è di tipo piramidale e che va completamente rovesciato. Anche perché, rispetto alla composizione del gettito delle imposte nei paesi del MEC, risulta che l'Italia ha il primato della più alta percentuale di imposte sui consumi. Infatti, rispetto al 58 per cento della Francia, al 48 per cento della Germania federale, al 41 per cento del Lussemburgo, al 53 per cento del Belgio, al 39 per cento dell'Olanda, in Italia tale percentuale raggiunge la punta del 65 per cento.

Indici, parametri e modelli che non assumiamo affatto come buoni o seri, che anzi respingiamo decisamente, ma che comunque servono ad un ragionamento della Commissione, secondo il quale si tratta di « perequare » il tipo di imposizione fiscale italiano rispetto a quello dei paesi dell'area de MEC.

Aggiungo che, anche da questo punto di vista, un altro primato deve essere riconosciuto all'Italia o meglio, per usare un termine meno generico, all'organizzazione capitalistica italiana e alla pubblica amministrazione del nostro paese. Il tipo di prelievo fiscale in Italia, infatti, è tale che, oltre a registrare quelle distorsioni delle quali ho parlato in riferimento ad altri paesi del MEC, raggiunge anche un primato nelle evasioni fiscali, che si aggirano intorno alla cifra di 1.503 miliardi soltanto nel 1968.

Questo dato risulta da una fonte ineccepibile, e cioè dalla guardia di finanza, la quale afferma che appunto a 1.503 ammontano i miliardi sottratti al fisco: e si tratta, come sottolinea la stessa guardia di finanza, di una cifra meramente indicativa, che potrebbe anche essere inferiore alla realtà, onorevole sottosegretario.

Il dato, come rilevato, è meramente indicativo in quanto gli accertamenti compiuti dalla guardia di finanza non superano le centomila unità su oltre 10 milioni di contribuenti. Si tratta cioè di una rilevazione che generalmente viene chiamata « indagine per campione » e che offre quindi dati non già complessivi, ma puramente indicativi.

Circa la metà delle evasioni, per un ammontare di 777 miliardi, riguarda il settore del commercio; 207 miliardi concernono il commercio all'ingrosso dei prodotti agricoli e 91 miliardi quello dei prodotti industriali. Le industrie manifatturiere registrano 473 miliardi di reddito non denunziato, mentre le evasioni ascendono a 28 miliardi nella siderurgia, a 22 miliardi nell'abbigliamento, a 20 nell'editoria e stampa, 124 nell'industria delle costruzioni. Inoltre 45 miliardi risultano non assoggettati a imposta nel settore dei trasporti e 9 in quello delle assicurazioni.

Per la verità anche l'amministrazione statale non è stata da meno, in questa competizione delle evasioni, in quanto essa ha dato un... buon esempio con 724 milioni non denunziati. Si tratta evidentemente di un dato quantitativo non paragonabile a quello di altri settori, ma comunque di un indice significativo, se non altro per la qualità dell'evasore.

Per quanto riguarda la distribuzione delle evasioni fiscali nel territorio nazionale, il primato spetta alla Lombardia, con 246 miliardi di utili non denunziati; seguono il Piemonte e la Sicilia: ma non voglio continuare con l'elencazione per non appesantire eccessivamente le mie argomentazioni.

Siamo comunque di fronte ad un tipo di struttura tributaria che, quando viene gravata ancora da un'imposizione tradizionale e generalizzata come il prelievo fiscale sulla benzina, consente indubbiamente di raggiungere alcuni obiettivi sul piano quantitativo; ma certamente, in nessun caso, questa manovra tributaria potrà essere usata o tanto meno vantata come uno strumento di intervento rivolto a conseguire l'obiettivo della riorganizzazione dell'attuale abnorme sistema dei trasporti.

È evidente, quindi, che si tratta di affrontare il problema della riorganizzazione dei

trasporti, non certamente attraverso questo tipo di imposizione sulla benzina, ma attraverso un tipo di prelievo fiscale come quello contenuto nella nostra proposta. A questo tipo di prelievo vorrei dedicare solo poche parole. Dobbiamo inoltre partire da un'altra considerazione, e cioè che in questo modo — mi riferisco al contenuto dell'articolo 1, titolo primo, del decreto — non credo che l'imposizione tributaria possa servire come un mezzo di intervento per la riorganizzazione della motorizzazione privata. Abbiamo già detto in Commissione — e del resto lo ha ampiamente ammesso il ministro interessato — che con questo aumento del prezzo della benzina, sulla base delle rilevazioni successive alla introduzione di questo aumento, non si è affatto avuto un condizionamento della motorizzazione privata. È chiaro, quindi, che anche se noi non fossimo stati completamente convinti dal punto di vista strutturale della inefficienza, ai fini della riorganizzazione dei trasporti, dell'imposizione sulla benzina, i fatti si sarebbero incaricati di dimostrare tale tesi. Riorganizzare i trasporti urbani significa evidentemente affrontare il tipo di riorganizzazione della società, cioè il tipo di riorganizzazione della produzione, il tipo di consumo e quindi anche il tipo di gerarchia fra i consumi che la società propone ed impone. Ma anche senza affrontare questi temi generali, riorganizzare i trasporti urbani significa stabilire una linea, un programma di intervento che deve affrontare preliminarmente il problema del trasporto pubblico e della sua preminenza su quello privato. Come ricordiamo, questo tema è stato sostenuto da tempo dai sindacati come il tema iniziale di un qualsiasi discorso sulle riforme, o almeno di quella concezione delle riforme come semplice trasferimento di risorse: concezione sulla quale anche una parte non marginale della sinistra è oggi attestata.

Ma affrontare il problema del trasporto pubblico significa affrontare il problema del *deficit* di questo tipo di trasporto, *deficit* che ha raggiunto cifre assolutamente eccezionali. Le sole aziende di trasporto municipalizzate hanno un *deficit* che si aggira sui 150 miliardi di lire, e ritengo che tutti i colleghi delle grandi città, delle grandi aree metropolitane nazionali potrebbero presentare qui delle cifre drammatiche per quanto riguarda i *deficit* di queste aziende municipalizzate.

Proprio per effetto della inefficienza qualitativa e quantitativa del trasporto pubblico, si registra uno sviluppo caotico e disordinato

della motorizzazione privata. Al 31 dicembre 1968 circolavano in Italia circa 9 milioni ai autoveicoli di cui 8 milioni e 200 mila automobili. La media nazionale della diffusione di automobili è di una ogni 6 abitanti sull'intero territorio nazionale.

Tale media si abbassa fino a dimezzarsi nei più grandi agglomerati urbani, cioè si abbassa proprio dove la circolazione è assolutamente più caotica e dove più chiara è l'inefficienza del mezzo pubblico e comunque è più pressante la necessità di trasferirsi.

Per il 1980 si prevede il raddoppio del numero dei veicoli circolanti. Ebbene, credo che di fronte a queste cifre nessuno possa ragionevolmente considerarle soltanto come sintomo di progresso e di benessere diffuso. Siamo invece di fronte ad una paralisi, pressoché omogenea per diffusione territoriale, del traffico; una paralisi reale in determinate ore nelle grandi aree metropolitane e che comunque sottolinea anche il tributo — basti pensare all'andamento degli incidenti di traffico — materiale che l'uomo paga di fronte alla moderna organizzazione capitalistica.

Leggevo poco fa, ad esempio, il risultato di una ricerca su un aspetto particolare e comunque significativo: la ricerca neurologica di una sindrome particolare, che è la sindrome da inadattamento urbano ai rumori (prodotti soprattutto dal traffico). Leggevo che tale sindrome è anche causa di un danno valutabile in termini economici e produce danno economico diretto e indiretto, con una usura fisica e nervosa del soggetto che lo subisce.

Le rilevazioni fonometriche effettuate, ad esempio, a Roma in sei diversi punti del centro cittadino (Via Cavour, Lungotevere Gianicolense, Via Veneto, Largo Chigi, Villa Borghese e Traforo), danno un risultato da cui appare che il livello di rumore — la ricerca è stata compiuta in giorni festivi e feriali, dalle ore 8 all'1 di notte — ha oscillato tra i 65 e i 100 *decibel* (unità di misura del rumore): esso perciò è risultato il più alto d'Italia, comunque insopportabile, a livello normale di assorbimento umano. Al secondo posto è la città di Milano, poi segue Napoli con 78 *decibel*, Sondrio, Brescia, Bergamo, Como, Pavia, Cremona, Varese, cioè a dire le concentrazioni industriali piccole e grandi.

Qual è dunque il rimedio ad una situazione di questo genere? Qual è il rimedio che propone questo decreto?

Io ne parlo non tanto perché ritengo che un decreto di questo genere debba intervenire in problemi di tale natura, ma perché abbiamo sentito sostenere da parte del Governo

che questo è uno degli obiettivi che il decreto si pone: incidere, in certo modo, anche sull'andamento del traffico, della motorizzazione privata, e quindi anche invertire o cominciare ad invertire un certo tipo di tendenza.

Con questo provvedimento nessuna tendenza viene invertita e quanto meno nessun problema viene seriamente affrontato. Direi che questo provvedimento rimane anche al di qua di quel minimo che, pure sulla carta, almeno è stato scritto nel « Progetto '80 ».

Il « Progetto '80 », ad esempio, si pone tre obiettivi in materia di traffico e di motorizzazione: il problema, in prospettiva, di quadruplicare il traffico dei passeggeri nel nostro paese, di raddoppiare il traffico delle merci e comunque di soddisfare un aumento del traffico internazionale. Ebbene, la domanda che noi poniamo, onorevoli membri del Governo, è la seguente: in che modo pensate che questo tipo di intervento possa soddisfare tali esigenze?

Io, ripeto, pongo questo problema entrando per un momento nell'ambito della logica che voi sostenete, in quanto voi pensate o sostenete di poter intervenire con questi mezzi anche sul terreno della motorizzazione. In che misura, quindi, questa linea corrisponde a quella del « progetto '80 », cioè dell'altro « libro dei sogni » che avete agitato e che probabilmente è rimasto sempre a quello stadio? In che modo, cioè potete oggi rispondere ad una crescita reale di domanda del mezzo pubblico, visto che questa è la linea sulla quale qualsiasi riformista — credo — deve incamminarsi? In che modo, quindi, affrontate, con un atteggiamento che non sia subalterno rispetto alla condizione e alla situazione attuale, il problema del trasporto alla situazione attuale, il problema del trasporto pubblico, come sviluppo preminente per assicurare determinati consumi?

A noi pare necessario un rivolgimento radicale del sistema produttivo e della stessa collocazione fiscale, ma riteniamo che siete ancora assolutamente lontani da un minimo di impostazione legittima e razionale del problema. Il tema della congestione urbana, e quindi delle condizioni reali di vita della classe operaia e in generale dei lavoratori italiani, è qualcosa che è assolutamente assente dalla vostra impostazione e quindi dalla vostra ottica e dalla vostra prospettiva. Ciò che voi sostenete in questo decreto è, quindi, soltanto l'aumento della produzione e quindi dell'espansione dei termini tradizionali con cui questo tipo di espansione e di sviluppo della società capitalistica viene concepito.

In questo decreto non c'è alcun elemento che possa far pensare, non dico ad un cambiamento (certamente impossibile per ciò che voi siete), ma quanto meno all'avvio di una politica — chiamiamola pure così — di riforme. Il superamento della congestione urbana, cioè, non è problema che voi possiate affrontare con i vecchi sistemi. Credo che l'onorevole Bronzuto abbia detto quanti provvedimenti di aggravamento fiscale sulla benzina vi siano stati in questi ultimi anni.

BRONZUTO. Sono stati 17.

CAPRARA. Ebbene, nessuno può pensare che 17 provvedimenti di questo genere abbiano risolto il problema. Siamo ad un *deficit* delle aziende di trasporto municipalizzate di 150 miliardi, con un disavanzo che è destinato a crescere e che nasce dalla svalutazione del servizio, che viene dimostrata dal calo continuo del numero dei passeggeri, cioè della fetta di utenti potenziali che utilizzano il mezzo pubblico. E quando si parla di *deficit* dei mezzi pubblici urbani (per le ferrovie esso si manifesta in modo diverso e minore), bisogna dire che vi è una diminuzione del numero dei passeggeri, che sono passati dal 25,1 al 12,3 per cento per le ferrovie e dall'11,6 per cento al 5,9 per cento per i mezzi urbani, nei 12 anni che vanno dal 1955 al 1966.

Qui, cioè, non siamo di fronte ad una tendenza spontanea del sistema, ma ad una tendenza che viene largamente indotta dal tipo di scelte che sono state fatte, scelte fatte cioè nell'interesse del sistema produttivo e dell'asse portante del sistema industriale italiano, rappresentato — come sappiamo — dalla produzione automobilistica, cioè da qualcosa di profondamente instabile e pericoloso per il nostro paese. Infatti, se la produzione automobilistica entra in crisi, ad esempio, negli Stati Uniti d'America, là dove vi è un sistema produttivo variamente articolato e differenziato, può trattarsi di una crisi facilmente riassorbibile. Ma, in Italia, una crisi del sistema automobilistico, cioè dell'asse portante della meccanica nazionale, dovuta anche a cause imponderabili, può significare qualcosa da cui è difficilissimo uscire. Se in paesi come gli Stati Uniti una crisi di questo genere comporta fenomeni assolutamente gravi in relazione al livello dell'occupazione e può creare comunque problemi risolvibili, in un paese che ha un'organizzazione produttiva come la nostra, che cioè ha scelto, o per lo meno in passato ha fatto una politica di protezione doganale per incentiva-

re questo asse della politica meccanica a discapito di altri, è chiaro che in caso di difficoltà di consumo non saremmo di fronte ad una malattia curabile, ma ad un vero e proprio coma, ad un collasso dell'industria meccanica.

Abbiamo cioè bisogno di una nuova direzione degli investimenti e quindi di un'incentivazione dell'uso del mezzo pubblico attraverso, come è stato proposto, la istituzione anche di un fondo nazionale per lo sviluppo delle aziende pubbliche degli enti locali, che sia affidato ad organizzazioni controllate direttamente dai lavoratori. Sappiamo del resto assai bene che anche per affrontare il problema dello sviluppo delle ferrovie dello Stato, per far fronte alle necessità crescenti di questo settore, vi sarebbe bisogno di almeno 500 miliardi da affidare alle stesse ferrovie dello Stato per interventi immediati nelle grandi aree metropolitane, secondo programmi da organizzare evidentemente con la partecipazione di rappresentanze ed organizzazioni operaie.

Se non facciamo questo, se non andiamo verso questo tipo di intervento, un intervento, ripeto, che è ancora solo un elemento introduttivo e pregiudiziale rispetto a un discorso sui trasporti, è ridicolo e assolutamente vano pensare che con un prelievo di questo tipo voi possiate in qualche modo intervenire in questa situazione.

Vorrei aggiungere, non certo per giustificare, ma per sottolineare il carattere capitalistico di questa crisi del settore dei trasporti, quello che mi faceva osservare poco fa il compagno Milani, i casi, cioè, di grandi città come Roma o Parigi che sono completamente bloccate nel traffico. Ieri si è del resto svolta a Parigi una grande manifestazione o, meglio ancora, una lunga marcia di protesta, predisposta dalle organizzazioni operaie e sindacali contro l'insufficienza dei trasporti pubblici in particolare nella regione parigina (la cui popolazione del resto, come sappiamo, rappresenta circa un sesto della popolazione francese) e contro il continuo aumento delle loro tariffe. Né si può tralasciare l'ormai tradizionale scomodità dei servizi pubblici in alcune aree metropolitane, come — il collega Bronzuto me ne può dare atto — quella di Napoli. Da questo punto di vista siamo arrivati al punto che una organizzazione sindacale ha elaborato in Francia uno *slogan* davvero efficace: *on ne vous transport pas, on vous roule*, cioè non vi trasportano, ma praticamente vi fanno girare in tondo. Si tratta di uno *slogan* che, a mio avviso, andrebbe ripreso anche da

noi per utilizzarlo nelle nostre manifestazioni. Del resto vi sono delle organizzazioni minoritarie che sono davvero specializzate nell'elaborazione di *slogans* di parole d'ordine. In ogni caso si tratta di un problema largamente sentito; tra l'altro in uno di questi cartelli innalzati dai lavoratori francesi si leggeva: *Pompidou in métro*. Noi un cartello del genere non potremmo certo innalzarlo in Italia: perciò si può ben dire che la mancanza di vere reti di metropolitana ci risparmi anche di correre il rischio di un'offesa al Capo dello Stato.

BRONZUTO. Potremmo mandarlo in autobus.

CAPRARA. Ecco, potremmo dire qualche cosa di diverso, ma sarebbe difficile parlare di metropolitana, dal momento che la metropolitana a Roma è praticamente inesistente; forse si potrebbe parlare della metropolitana milanese, che comunque è anche essa inidonea a far fronte alle necessità anche minime.

Comunque, desidero sottolineare le caratteristiche di questa crisi che affligge il settore dei trasporti e la necessità quindi di affrontare il tema della motorizzazione privata operando interventi che realizzino un elemento di correzione seria e profonda, di rivolgimento radicale delle strutture del prelievo fiscale oltreché, come ho detto prima, della struttura produttiva.

Vorrei ricordare un documento FIOM di alcuni mesi fa, che reputo molto interessante, relativo ai problemi dell'industria automobilistica nel quale si sottolineava il pericolo che uno sviluppo di questa industria rivolto solo all'incremento della motorizzazione privata poteva portare ad un paese come il nostro. È bene sottolineare che per quanto riguarda la produzione italiana, per esempio, di autovetture, soltanto dal 1938 al 1969 noi siamo passati dai 70.777 autoveicoli industriali e alle 59.000 autovetture del 1938 ad un totale di veicoli di 1.544.932 del 1968 e di 1.595.000 nel 1969 malgrado le difficoltà di quell'anno. Vorrei ricordare anche che negli ultimi cinque anni la produzione mondiale è passata da un totale di 24.179.000 autoveicoli nel 1965 ai 29.696.000 del 1969, con un incremento il quale comincia anche a lambire sistemi economici con strutture che, benché del tutto diverse da quelle capitalistiche, pure oggi in qualche modo tendono ad omogeneizzarsi con queste ultime. Intendo cioè parlare delle strutture dell'industria di alcuni paesi dell'est europeo e del processo economico in corso di sfonda-

mento, in questo caso di sfondamento ad est, determinato dalla necessità, per un certo tipo di produzione e di organizzazione industriale, di trovare nuovi sbocchi imponendo anche a paesi ad economia socialista un tipo di consumi che evidentemente non è quello che sarebbe richiesto da una organica politica di selezione dei consumi finalizzata all'obiettivo della crescita della vita e dell'organizzazione collettiva.

In Italia, per tornare ad una problematica che ci interessa più da vicino e per arrivare alla conclusione, nel primo semestre del 1970 sono stati prodotti 849.906 elementi di autovetture giardiniere rispetto agli 865.972 del gennaio-giugno 1969, con un ritmo crescente. Sappiamo tutti che in testa alla produzione è il gruppo FIAT. La FIAT ha prodotto nel 1969 tra autovetture e veicoli industriali, compresi gli autobus 1.311.114 autoveicoli. I veicoli nuovi di fabbrica iscritti al pubblico registro automobilistico nel mese di agosto del 1970, secondo i dati rilevati in via provvisoria dall'Ufficio di statistica dell'ACI, sono stati 132.759, suddivisi in 115.486 autovetture, 190 autobus — si tratta di una cifra estremamente indicativa dello sviluppo del trasporto pubblico! — 6.852 autoveicoli industriali, 10.231 motoveicoli. Rispetto ai 128.808 veicoli immatricolati nello stesso mese dell'anno precedente si è registrato pertanto un aumento di 3.951 unità, pari al 3,07 per cento. Nei primi otto mesi del 1970 i veicoli nuovi di fabbrica iscritti al pubblico registro automobilistico assommano complessivamente a 1.068.577 unità, così ripartite: 88,36 per cento autovetture, 0,17 per cento autobus, 5,20 per cento autoveicoli industriali, 6,27 per cento motoveicoli.

È chiaro, quindi, che con questo andamento della produzione, abbiamo dinanzi a noi una platea contributiva sulla quale è molto più razionale e più produttivo intervenire in modo selezionato. Ed è proprio questo tipo di selezione che noi proponiamo con l'emendamento 1. 41 che ho presentato insieme con il collega Bronzuto, emendamento che innanzi tutto prevede una sostituzione dell'aumento dell'imposizione sulla benzina — che non è accettabile per i motivi che ho cercato di spiegare precedentemente — con una imposta speciale sugli acquisti di autovetture nuove e di imbarcazioni a propulsione meccanica e imbarcazioni del tipo fuoribordo.

Con questo emendamento noi proponiamo un meccanismo di facile applicazione e che prevede anche un sistema di esenzione. Difatti, per quanto riguarda le autovetture nuove, noi proponiamo che vengano esentate quelle di minore potenza. Per essere più esatti,

praticamente proponiamo l'esenzione del tributo per le vetture con una potenza fino a 16 cavalli fiscali, una esenzione, quindi, che arriva alle vetture di piccola cilindrata, fino, per far riferimento ai modelli della FIAT, alla 124 sport. Per quelle con potenza da 17 cavalli fiscali a 20, cioè, per continuare il nostro riferimento alla gamma di modelli della FIAT, quelle che vanno dalla 124 sport *spider* alla 125 proponiamo il pagamento, all'atto dell'acquisto, di una aliquota pari al 13 per cento; per quelle con potenza dai 21 cavalli fiscali in su noi proponiamo l'aliquota del 30 per cento, sottolineando che dai 21 cavalli fiscali in su praticamente ci si riferisce a macchine come la Dino 2400, come tutte le Maserati, come tutte le Lamborghini, le Matra sport, le De Tommaso, le Mangusta *coupé*, ed altre della medesima categoria che certamente non si può sostenere siano mezzi di trasporto largamente diffusi o largamente utilizzati per ragioni di lavoro.

Ci sembra in questo modo di avere presentato, insieme poi con la norma impositrice per quanto riguarda le imbarcazioni a propulsione meccanica e le imbarcazioni del tipo fuoribordo, una proposta alternativa: alternativa per le motivazioni sociali alle quali ho fatto riferimento, e alternativa anche per il suo meccanismo. Nel momento in cui proponiamo questo nuovo tipo di imposizione fiscale, indichiamo un modo radicalmente diverso di affrontare il problema dei trasporti, il problema della motorizzazione, cioè un diverso modo di aggredire nella prospettiva temporale le mostruose aberrazioni causate dal sistema produttivo capitalistico.

Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE. La VII Commissione (Difesa), nella seduta di oggi, in sede legislativa, ha approvato i seguenti provvedimenti:

FRACANZANI ed altri: « Servizio civile nella valle del Belice » (2778); **BALLARDINI** ed altri: « Istituzione del servizio civile alternativo del servizio militare per la valle del Belice » (2780); **ORILIA** ed altri: « Esenzione dagli obblighi di leva per i cittadini residenti nella zona del Belice » (2784) e **VALORI** ed altri: « Istituzione del servizio civile alternativo al servizio militare per le classi di leva 1950-1951-1952-1953 della valle del Belice » (2798), *in un testo unificato e con il titolo:* « Norme per la dispensa dal servizio di leva di giovani di taluni comuni della valle del Belice impiegati nella ricostruzione e nello sviluppo della valle stessa » (2778-2780-2784-2798).

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire l'intero articolo 1, con il seguente:

È istituita una imposta speciale sugli acquisti dei seguenti prodotti, effettuati da privati consumatori presso industriali e commercianti:

a) autovetture nuove di cui all'articolo 26, lettera *a)*, del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393;

b) imbarcazioni a propulsione meccanica e imbarcazioni del tipo fuoribordo.

Per i prodotti di cui alla lettera *a)* del precedente comma l'imposta è dovuta quando questi superano la potenza di 16 cavalli fiscali e si applica con le seguenti aliquote:

da 17 a 20 cavalli fiscali: 13 per cento;

da 21 ed oltre cavalli fiscali: 30 per cento.

Per i prodotti di cui alla lettera *d)* del precedente comma l'imposta è dovuta sul prezzo di listino quando questo supera il valore di lire 300.000 e si applica con le seguenti aliquote:

da lire 301.000 a lire 600.000: 10 per cento;

da lire 601.000 a lire 1 milione: 13 per cento;

da lire 1.000.001 ed oltre: 30 per cento.

Agli effetti del primo comma, per nuove si intendono le autovetture che vengono iscritte per la prima volta nel pubblico registro automobilistico.

Ai sensi sempre del primo comma, si intendono privati consumatori tutte le persone fisiche e giuridiche, gli enti e le associazioni di qualsiasi specie i quali, per quanto concerne i prodotti di cui alla lettera *a)*, iscrivano per la prima volta l'autovettura nel pubblico registro automobilistico e, per quanto concerne i prodotti di cui alla lettera *b)*, li acquistino per uso proprio presso industriali o commercianti.

Per i prodotti di cui alla lettera *a)* del primo comma, l'imposta è dovuta a cura del venditore, con diritto a rivalsa sull'acquirente (secondo le norme del decreto luogotenenziale legislativo 18 giugno 1945, n. 399, e successive modificazioni) ed è corrisposta in occasione della registrazione degli atti che, ai termini dell'articolo 6, n. 3, del regio decreto 29 luglio 1927, n. 1814, devono essere prodotti al pubblico registro automobilistico per la prima iscrizione della proprietà delle autovetture.

Per i prodotti di cui alla lettera *b)* del primo comma l'imposta è dovuta a cura del venditore, con diritto a rivalsa sull'acquirente stesso ed è corrisposta in base ad apposito documento scritto da rilasciarsi a cura del venditore nei modi e nei termini stabiliti per il pagamento dell'imposta generale sull'entrata dal regio decreto-legge 9 gennaio 1940, n. 762, e successive modificazioni ed integrazioni.

Le aliquote previste dall'articolo 146 del testo unico delle leggi sulle imposte dirette approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 gennaio 1958, n. 645, in ragione del 7,50 per mille e del 15 per cento, sono elevate rispettivamente a 11 per mille e 23 per cento.

Dall'aumento sono escluse le cooperative rette dai principi di cui al decreto del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577, e successive modificazioni.

1. 37. Vespignani, Raffaelli, Cesaroni, Cirillo, Giovannini, Lenti, Martelli, Nicolai Cesarino, Scipioni, Specchio, Borraccino.

Sostituire, al primo comma, le parole: a lire 15.889 per quintale, con le parole: a lire 14.592 per quintale; al secondo comma, le parole: lire 7.844 per quintale, con le parole: lire 6.547 per quintale; al quarto comma, le parole: a lire 9.889 al quintale, con le parole: a lire 7.655 al quintale.

Aggiungere, in fine, i seguenti commi:

Le aliquote previste dall'articolo 146 del testo unico delle leggi sulle imposte dirette approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 gennaio 1958, n. 645, in ragione del 7,50 per mille e del 15 per cento, sono elevate rispettivamente a 10 per mille e 20 per cento.

Dall'aumento sono escluse le cooperative rette dai principi di cui al decreto del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577, e successive modificazioni.

1. 38. Raffaelli, Vespignani, Specchio, Borraccino, Raucci, Cesaroni, Giovannini, Lenti, Martelli, Nicolai Cesarino, Scipioni, Cirillo.

Al primo comma, aggiungere le parole: Dal 1° aprile 1971 l'aumento è fissato a lire 14.592 per quintale.

Al secondo comma, aggiungere le parole: Dal 1° aprile 1971 l'aumento è fissato a lire 6.547 per quintale;

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

Al quarto comma, aggiungere le parole:
Dal 1° aprile 1971 l'aumento è fissato a lire 7.655 per quintale.

1. 39. **Raffaelli, Vespignani, Cirillo, Raucci, Giovannini, Niccolai Cesarino, Martelli, Scipioni, Lenti, Borraccino, Specchio.**

LENTI. Chiedo di svolgerli io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LENTI. L'emendamento da noi presentato in via principale, signor Presidente, è il Vespignani 1. 37; gli altri due sono invece presentati in linea subordinata.

È certamente difficile, e perciò sostanzialmente superfluo, calare nuovi argomenti nel mare magno di quelli che questa mattina — ma prima ancora nel corso della lunga discussione generale sul « decretone » n. 1 e sul « decretone » n. 2 — sono stati portati per dimostrare come la proposta di prelievo o, per meglio dire, il prelievo già in atto di una gravosa imposta sulla benzina si presenti come un'azione fiscale non solo antipopolare, non solo di tipo tradizionale (nel senso che si è continuato a scegliere il settore delle imposte indirette perché più tranquillo da affrontare e più sicuro nel gettito), ma anche sbagliata, perché in parte contraddittoria con le stesse motivazioni di fondo che giustificavano l'emanazione del « decretone » economico.

Vorrei quindi limitarmi — cercando di evitare il più possibile la ripetizione di argomenti già trattati in questa sede — ad alcune considerazioni, la prima delle quali è la constatazione che proprio ieri, a conclusione della sua replica, il ministro Ferrari Aggradi ha rivelato (ed io ritengo che questo sia un fatto positivo) di aver anch'egli fatto il suo incontro sulla via di Damasco, di aver avuto anch'egli la sua folgorazione; una piccola folgorazione che gli ha fatto comprendere (non mi risulta che mai in precedenza il ministro Ferrari Aggradi sia giunto ad una conversione di questo tipo) come ormai nel nostro paese vi sia un'espansione abnorme della motorizzazione privata, ed ormai quindi sostanzialmente non più accettabile, una espansione che richiede interventi responsabili per frenarla, per contrapporre altre indicazioni, altre vie, altre soluzioni che utilizzino diversamente le risorse del paese.

Questa folgorazione è stata così improvvisa, questa conversione tanto spontanea e sincera, da aver portato il ministro Ferrari Aggradi, nel suo zelo di neofita, ad esprimere

una retorica meraviglia per il fatto che i settori della sinistra — che in passato hanno sempre sostenuto l'esistenza di questa abnorme espansione della motorizzazione privata — abbiano in questa circostanza abbandonato il tema. Nell'opposizione che tutto l'arco della sinistra manifesta al maggior prelievo fiscale di 22 lire sulla benzina, il ministro Ferrari Aggradi ha creduto di trovare una contraddizione con la linea da essa opposizione sempre sostenuta in ordine, appunto, alla motorizzazione privata, in ordine alla necessità di una riforma seria, profonda e rapida quanto più possibile del sistema dei trasporti, per costituire, senza gravi contraccolpi sull'economia italiana, una linea di contrapposizione, una linea di freno alla medesima motorizzazione privata.

Ebbene, desidero rilevare che da questa scoperta recentemente fatta dal ministro Ferrari Aggradi ed esposta al Parlamento non più tardi di ieri, emerge in primo luogo che, quanto meno, egli non ha letto gli emendamenti che la mia parte politica e le altre componenti della sinistra parlamentare hanno presentato: quegli emendamenti non solo propongono, infatti, di sopprimere *sic et simpliciter* l'inasprimento fiscale sulla benzina, ma prospettano un'alternativa seria e concreta...

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Abbiamo detto che quell'inasprimento fiscale ha, in questo momento, un significato deflazionistico. Ogni misura fiscale ha una sua precisa ragione d'essere.

LENTI. ... tesa anch'essa — dicevo — allo scopo di contrastare lo sviluppo abnorme della motorizzazione privata. Essa persegue quindi lo stesso scopo che si propone, che si è proposto il ministro Ferrari Aggradi. Sarebbe bastata questa considerazione per rendersi conto che le iniziative fiscali proposte dalla sinistra sono di per sé veramente idonee a produrre qualche effetto. Sottolineo il « qualche effetto » perché non è certo con questi provvedimenti, non è neanche con questi provvedimenti, che noi proponiamo in alternativa al prelievo diretto sul prezzo della benzina, che si manda avanti una politica veramente efficace di controllo della motorizzazione privata e di avvio d'una riforma seria dei trasporti, soprattutto urbani. Si tratta comunque, però, di provvedimenti che si collocano seriamente e veramente su una linea politica che vuole in qualche modo contrastare e contestare questo sviluppo abnorme e crescente

della motorizzazione privata; proprio quello che, invece, la scelta del Governo, la scelta del ministro Ferrari Aggradi, primo responsabile di questo decreto, in nessun modo potrà ottenere.

È stato qui ampiamente dimostrato che voler far passare per un provvedimento contrario alla ulteriore espansione incontrollata e mostruosa della motorizzazione privata il prelievo fiscale sulla benzina sia assolutamente sbagliato e non risponda assolutamente a questo scopo. D'altra parte, sarebbe bastato che il ministro Ferrari Aggradi si fosse ricordato che proprio il ricorso all'aumento del prezzo della benzina, come misura congiunturale o anche come misura diretta fiscale normale, era stato già operato ben 17 volte in un breve lasso di tempo e che, malgrado questi 17 prelievi, lo sviluppo abnorme della motorizzazione privata è continuato allegramente senza accennare mai in alcun modo a qualche flessione; e meno che mai accenna a volersi flettere ora che gli effetti delle 22 lire di aumento sul prezzo della benzina si stanno producendo ormai da oltre 2 mesi. Sarebbe bastato, quindi, che il ministro Ferrari Aggradi, nel suo zelo di nuovo militante nel grande schieramento di coloro che da tempo sono preoccupati e da tempo indicano o vogliono adottare misure per contestare questa motorizzazione privata in continua espansione, avesse letto attentamente questi nostri emendamenti. Vi avrebbe trovato — li, sì, veramente — il modo (sia pur limitato e modesto, come ho detto prima, e non completamente efficace ai fini di bloccare questa espansione), ma comunque sincero e in qualche misura efficace, per consentire anche a lui di tradurre in concreto il significato della sua conversione. Le conversioni in generale sono positive, ma lo sono soprattutto quando provocano atti conseguenti alla folgorazione. L'atto conseguente alla folgorazione è stato invece, per il ministro Ferrari Aggradi e per il Governo, la scelta dell'aumento del tributo sulla benzina, convinti — io credo — che effettivamente questo provvedimento avrebbe potuto sortire gli effetti auspicati. I dati di fatto hanno invece dimostrato il contrario.

E allora noi diciamo: se la motivazione principale, o almeno una delle motivazioni principali dell'adozione del provvedimento di aumento dell'imposta sulla benzina, era quella di contrastare l'ulteriore espansione della motorizzazione privata, gli 80 giorni circa trascorsi dall'entrata in vigore di questa misura fiscale hanno dimostrato che né il consumo della benzina è diminuito né tanto

meno si è ridotto il ritmo di immatricolazione delle nuove auto che vengono acquistate; quindi, tutti coloro che pensano che si deve contrastare lo sviluppo abnorme della motorizzazione privata per creare i presupposti di una reale ed ormai urgente, indilazionabile riforma dei trasporti, dovrebbero essere ormai convinti, in base ai fatti, che lo strumento scelto — l'aumento dell'imposta sulla benzina — non produce assolutamente questi effetti. Pertanto, a ragion veduta, ora che la Camera si avvia verso la fine del dibattito sul « decretone » mi pare che sia giunto il momento — accertato che gli effetti dell'aumento dell'imposta sulla benzina non sono stati quelli sperati — di sostituire questo strumento, che è inidoneo ad ottenere gli obiettivi prefissati, con altri strumenti.

Da parte comunista si è ripetutamente affermato che noi non siamo contrari alla manovra fiscale che il Governo in questo momento, di fronte all'attuale situazione congiunturale, nella prospettiva di avviare in qualche modo le progettate riforme, ha adottato, unitamente a quella monetaria e creditizia; noi siamo però contrari al modo con cui la leva è stata usata dal Governo, alle scelte operate dal Governo in materia di prelievo fiscale fra le quali assume valore emblematico l'aumento del prezzo della benzina in ragione di 22 lire al litro. A ragion veduta quindi — lo ribadiamo — affermiamo che è giunto il momento di sostituire questa misura fiscale che si è rivelata improduttiva, con riferimento agli obiettivi che con essa si volevano conseguire, con altri strumenti, con un'altra forma di prelievo fiscale, orientato diversamente: orientato cioè nella direzione che l'emendamento del gruppo comunista, ma anche gli emendamenti del gruppo misto e del partito socialista italiano di unità proletaria indicano.

Nel settore della motorizzazione privata, si registrano oltre il fenomeno negativo della sua abnorme espansione, anche consumi realmente di lusso. Per esempio, le automobili la cui potenza fiscale supera i 21 cavalli, vanno catalogate o no fra i consumi di lusso? Oppure dobbiamo continuare a ritenere consumi di lusso soltanto quelli che sono stati previsti dal primo e dal secondo « decretone » (che colpiscono perfino le banane; non mi riferisco quindi solamente ai consumi tradizionalmente considerati di lusso: ad esempio gli oggetti preziosi eccetera)? L'acquisto di autovetture di una potenza fiscale superiore ai 21 cavalli, cioè intorno ai 2 mila centimetri cubici di cilindrata, non rappresenta forse un consumo di lusso? Tali autovetture non sono

forse oggetti di lusso? Mi pare che non sia contestabile un'argomentazione di questo genere. E allora va tenuto presente che se il « decretone » si pone tra gli altri obiettivi quello di colpire alcuni consumi meno necessari, alcuni consumi di lusso, fra questi consumi di lusso inevitabilmente, di pieno diritto, vanno ricomprese le automobili della potenza fiscale da me citata.

Io non voglio qui ripetere, perché è già stato fatto da altri colleghi che hanno illustrato emendamenti analoghi a quello che il gruppo comunista propone, quanto è stato già detto in dettaglio su questo punto. Desidero però fare osservare che l'emendamento comunista non si limita a proporre, in sostituzione dello aumento della imposta sulla benzina, una tassazione specifica sull'immatricolazione delle autovetture nuove, anche perché ci siamo resi ben conto che un prelievo fiscale, anzi il volume di questo prelievo fiscale che si può ottenere non compensa quantitativamente il gettito che l'aumento delle 22 lire di tassa sulla benzina produce. E poiché noi, nello stesso momento in cui ci opponiamo alle linee del Governo ci preoccupiamo anche di indicare alternative reali, senza limitarci solo a critiche negative, abbiamo voluto aggiungere nel nostro emendamento un elemento che, se adottato, integrerebbe il gettito che è prevedibile si otterrebbe con l'applicazione di un'imposta sull'immatricolazione delle autovetture nuove a partire da una certa potenza fiscale in su, e consentirebbe di pressoché pareggiare il gettito che il fisco ottiene in seguito all'aumento della imposizione sulla benzina.

Questa seconda misura che noi proponiamo nel nostro emendamento è una misura anche qualificante sul piano politico, non è solo una misura tecnica. Infatti noi proponiamo di aumentare del 50 per cento l'attuale imposizione diretta che grava sulle società, proponiamo di aumentare dal 15 per cento al 23 per cento l'imponibile sulla ricchezza mobile realizzata dalle società per azioni nel corso di ogni anno. Questi aumenti, in termini quantitativi, significano circa 150 o 160 miliardi che, uniti al gettito dell'eventuale applicazione dell'imposta sull'immatricolazione delle auto superiori a una certa potenza fiscale e alle somme che lo Stato risparmierebbe (si tratta di somme considerevoli: 140 o 150 miliardi all'anno) dalla abolizione di quei privilegi particolari che nel « decretone n. 1 » erano contenuti negli articoli dal 64 al 69 e che sono previsti anche nel « decretone n. 2 », in favore delle concentrazioni societarie, consentirebbero di conseguire all'incirca un gettito quasi pari a quello che

si otterrebbe con i congegni messi in opera con il « decretone » nel suo complesso.

Si avrebbe così un risultato anche qualitativamente assai più pertinente alla stessa filosofia, come si è usato dire abbondantemente nel corso di questo dibattito, del « decretone ». Perché sopprimere l'aumento di 22 lire del prezzo della benzina significa — se sarà approvata la nostra proposta — introdurre un elemento oggettivo determinante al fine della stabilizzazione dei prezzi correnti. Già altri colleghi hanno dimostrato come l'aumento del prezzo della benzina sia stato uno degli elementi e sia anche in teoria — anche se considerato solo dal punto di vista teorico — un elemento che oggettivamente determinerà un aumento generale dei costi e quindi tale da diffondere elementi inflazionistici, in aggiunta a quelli che già per altre cause si sono addensati in nodo piuttosto aggrovigliato, in questi tempi, sulla nostra economia. Adottare questa linea organica, completa di alternativa che il mio gruppo propone con questo emendamento, significa ottenere lo stesso gettito, ma in modo radicalmente diverso da un punto di vista qualitativo, tale da dar luogo — e forse è paradossale quello che dico — a una maggiore rispondenza degli effetti rispetto alle motivazioni che stanno all'origine del decreto-legge. Ho voluto sottolineare soprattutto l'organicità, la concretezza della proposta comunista alternativa, anche per replicare a quanto è stato detto dal relatore per la maggioranza onorevole Azzaro nella sua replica. L'onorevole Azzaro, ripetutamente — e si trattava di un *leit motiv* che è ricorso lungo tutto il dibattito, sia in Commissione sia in aula, sul primo e sul secondo decreto — ha detto che noi non abbiamo proposte alternative e che ci limitiamo ad una opposizione sostanzialmente demagogica, dato che non sappiamo indicare misure fiscali tali da produrre lo stesso gettito dell'aumento dell'imposta sulla benzina. Io sono convinto che se il collega Azzaro fosse presente in aula, a questo punto mi interromperebbe — o mi avrebbe già interrotto precedentemente — per obiettare che la proposta di aumento delle aliquote dell'imposta sulle società ha, sì, in se stessa, una qualifica politica molto precisa, ma ha il grosso difetto di non fare affluire il gettito immediatamente alle casse dello Stato nel momento in cui invece si ha necessità di esso. Nell'avviarmi alla conclusione — anche perché ho promesso a me stesso, ed ai colleghi che mi ascoltano, di essere breve, e soprattutto di non ripetere argomentazioni già da altri opportunamente sviluppate — desidero dare risposta all'ipotetica interruzione dell'onorevole

Azzaro. L'onorevole Azzaro, ripeto, avrebbe certo detto che il gettito dell'imposta sulle società sarebbe qualificante sul piano politico, ma non produttore in concreto in quanto il gettito si realizzerebbe in un tempo piuttosto lungo.

Vorrei ricordare che nello stesso decreto, nei capitoli in cui si precisano le destinazioni degli investimenti sono contenute alcune proposte: intendo riferirmi in particolare a una di esse. Questa proposta di erogazione di parte di questi fondi raccolti con il prelievo fiscale, vanifica in sé l'assunto che il prelievo è necessario ed urgente e che soprattutto deve avvenire con un flusso molto rapido. Originariamente, nel primo « decretone » voi avevate proposto di destinare 25 miliardi all'Artigiancassa, dato che le domande ad essa rivolte sono molto elevate e non possono essere soddisfatte per mancanza di fondi. Il Parlamento ha ottenuto — ed il Governo evidentemente si è convinto — di raddoppiare questo stanziamento, di portarlo a 50 miliardi. Nel momento in cui voi arrivate ad aumentare da 25 a 50 miliardi questi fondi di dotazione dell'Artigiancassa, voi fate in modo di farli affluire all'Artigiancassa in tempi molto lunghi: 5 miliardi nel 1970, 5 miliardi nel 1971, mentre gli altri 40 miliardi vengono diluiti in sei anni. Una bella misura anticongiunturale e di incentivazione! Ma soprattutto ecco la destinazione di parte di quelle somme che si ottengono con l'aumento dell'imposta sulla benzina, adottata perché consente di ottenere rapidamente un certo gettito: e poi le somme previste per l'Artigiancassa vengono erogate a tale ente nell'arco di sei anni! Non c'è più, quindi (almeno, facendo questo raffronto), la motivazione che il gettito deve essere immediato perché immediati sono i provvedimenti anticongiunturali che dobbiamo adottare in ordine alla incentivazione e alla nuova stimolazione del nostro sistema economico, che attraversa una situazione difficile. Quei 50 miliardi li date da ora — pochi — fino al 1977. I benefici di aumento (naturalmente, per le casse dello Stato) dal 15 al 23 per cento, come noi proponiamo, dell'imposta di ricchezza mobile sulle società si verificheranno molto prima, rispetto ai sei anni che voi prevedete, ad esempio, nei confronti degli artigiani. Potrei portare esempi relativi ad altri settori, ma in definitiva basta un solo esempio.

Siamo, quindi, alla conclusione, onorevole sottosegretario Schietroma (che mi segue cortesemente con tutta la sua attenzione), che ci pare giunto il momento — dopo la sperimentazione di 83 giorni degli effetti prodotti dall'au-

mento del costo della benzina, in ordine al freno, allo scoraggiamento della motorizzazione privata — in cui si può prendere la decisione che l'esperienza negativa finora fatta ci domanda. Con tutti gli elementi di cui siamo in possesso, ci pare che a questo punto non si possa fare a meno di adottare una linea diversa da quella proposta dal Governo, con soluzioni che diano lo stesso volume di gettito, ma rispondenti a scelte qualificanti ben diverse da quelle fatte finora.

Abbiamo presentato con questi nostri emendamenti una linea alternativa di prelievo fiscale completa, che sostituisce integralmente la scelta e la proposta fatta dal Governo con il « decretone ». Ovviamente, abbiamo anche delle proposte subordinate, nel caso che detta prima ed organica proposta alternativa non venga accettata.

Una linea di proposte subordinate è contemplata nell'emendamento Raffaelli 1. 38 che, praticamente, agendo sempre su quell'asse alternativo che ho illustrato, propone una combinazione mista di prelievo: un prelievo fiscale della benzina ridotto di 10 lire e contemporaneamente un prelievo dalle imposte dirette dovute dalle società anch'esso ridotto ad un quarto, e non più al 50 per cento di aumento proposto nella linea fondamentale.

Ma abbiamo delineato anche un'ulteriore linea di proposte nel caso venissimo sconfitti nel dibattito parlamentare, per quanto concerne la situazione dell'articolo 1 del decreto-legge, che contempla l'aumento di 22 lire sulla benzina. Noi infatti facciamo anche, come ultima subordinata, la proposta di fissare una data di scadenza alla validità legale dell'aumento stesso. Come data di scadenza, indichiamo quella del 1° aprile 1971, cioè circa 8 mesi dall'inizio dell'aumento della benzina. E questo, perché? Prima di tutto, perché un prelievo così massiccio nel consumo della benzina non rappresenta, non ha rappresentato e non rappresenterà certamente un elemento di contrasto alla espansione assolutamente abnorme della motorizzazione privata. E, quindi, il caso di porre un limite temporale al ricorso a questo strumento che non si è rivelato efficace a questi fini. In secondo luogo, perché intendiamo che si ripristini al più presto almeno la situazione oggi esistente per l'importanza che riveste il prelievo sulla benzina ai fini della determinazione del rapporto tra imposizione diretta ed indiretta nel nostro sistema fiscale. Si tratta di un argomento di fondo che assume particolare rilevanza dal momento

che — come è stato da più parti rilevato — siamo in vista della riforma fiscale; di quella riforma fiscale che, se vuole essere veramente tale, deve pure affrontare preliminarmente, come elemento di fondo e qualificante, il problema del conseguimento di un rapporto diverso da quello attuale tra il gettito delle imposte dirette e quello delle imposte indirette.

È chiaro che l'adozione dell'ulteriore aumento di 22 lire dell'imposizione sulla benzina non fa che spostare ancora questo rapporto nella direzione della preminenza del gettito delle imposte indirette rispetto a quello delle imposte dirette. Prima che la riforma fiscale entri in funzione, prima cioè che entrino in gioco quei meccanismi di salvaguardia che la proposta di riforma fiscale stessa contiene (cioè il gettito fiscale nel corso dell'applicazione, probabilmente articolata, della riforma, non dovrà diminuire restando quindi ai livelli attuali, cioè del 70 per cento di entrata derivante da imposte indirette e del 30 per cento derivante da imposte dirette), quanto meno cerchiamo di restaurare la situazione precedente fissando un termine di scadenza all'aumento del prezzo della benzina, al fine di consentire anche per questa via che la riforma fiscale possa puntare a quel suo obiettivo qualificante che è fondamentale, cioè allo spostamento dell'asse di prelievo fiscale in Italia dalle imposte indirette alle imposte dirette.

Per tutte le ragioni esposte, aggiunte alle altre che ho volutamente tralasciato, ma che sono già state illustrate da altri colleghi ed anche da compagni del mio gruppo, raccomandando l'accettazione degli emendamenti che ho avuto l'onore di svolgere e che rappresentano, lo ripeto, una linea completa di alternativa e quella proposta dal decreto-legge al nostro esame.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Sostituire il primo comma dell'articolo 18 con il seguente:

Sull'ammontare delle vincite al totalizzatore ed al libro e di qualunque altro genere, accertate in occasione di corse con qualunque mezzo effettuate, di concorsi ippici, di regate e di ogni altra gara o competizione, è istituito, a favore dello Stato, un diritto erariale del 4 per cento.

18. 7.

Prearo, Reggiani.

REGGIANI. Chiedo di svolgerlo io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

REGGIANI. Con l'articolo 31 del decreto n. 621 del 27 agosto 1970 è stata istituita una nuova tassazione a carico delle scommesse sulle corse, applicando un diritto addizionale nella misura del 17 per cento sul movimento globale delle scommesse stesse. I dati relativi all'accettazione delle scommesse nel periodo durante il quale tale tassazione è stata applicata (circa 2 mesi) hanno registrato una flessione del movimento delle scommesse molto superiore al 70 per cento, con conseguenti minori entrate per l'ente pubblico dell'UNIRE e con gli inconvenienti che anche la stampa ha avuto modo di rilevare. In sede di esame di tale decreto da parte del Senato il suddetto sistema di tassazione è stato modificato, mettendo in atto un diverso criterio consistente nell'applicazione di un diritto erariale del 7 per cento sulle vincite nette.

Ora, anche i dati relativi a questo nuovo sistema di imposizione non hanno confortato in alcun modo l'iniziale previsione ottimistica in relazione a questa misura correttiva e il decremento del complesso delle scommesse è stato rilevante e costante. Tanto è vero che, dopo l'applicazione del correttivo previsto dal Senato, tale flessione si è mantenuta sul livello del 40-45 per cento, senza considerare l'incremento delle maggiori percentuali che si sarebbero consolidate a tutto il 30 giugno 1970.

In sede di esame del nuovo decreto, la Commissione agricoltura della Camera ha ritenuto di studiare la possibilità e di prospettare l'opportunità di operare una riduzione dal 7 al 4 per cento della misura del diritto erariale.

Questa riduzione è motivata da varie ragioni di carattere tecnico. Prima di tutto l'applicazione di un ulteriore diritto erariale, e per di più di importo rilevante, rappresenterebbe una spinta evidente all'ampliamento dell'attività degli scommettitori clandestini, i quali finiscono con il sottrarre rilevanti aliquote al movimento delle scommesse pubbliche. Inoltre questo fatto inciderebbe sul fenomeno della frequenza del pubblico alle corse, con inconvenienti facilmente immaginabili. Il nuovo congegno introdurrebbe infine una semplificazione del conteggio sulle ritenute e sull'esazione dei diritti che si ripercuoterebbe anche sui tempi necessari per l'esecuzione di queste operazioni.

È evidente che la riduzione della misura del diritto erariale prevista dall'articolo 18 del decreto-legge porterebbe sicuramente ad un

incremento delle entrate che competerebbero allo Stato.

Va rilevato, a questo proposito, che il movimento globale delle scommesse delle sale corse (che prima dell'approvazione del decreto-legge ammontava complessivamente a 10 miliardi e 59 milioni) con l'applicazione delle nuove misure del tributo erariale è sceso a 3 miliardi e 892 milioni per le scommesse di tutti i tipi.

Anche dopo il correttivo introdotto dal Senato (applicazione di un diritto erariale del 7 per cento sulle vincite nette) il livello globale delle scommesse non ha mostrato segni di ripresa; infatti il loro ammontare, nell'ottobre scorso, è rimasto al di sotto del 50 per cento rispetto al livello del 1969.

È chiaro, quindi, che con l'applicazione del diritto erariale del 7 per cento si arriverà in pratica ad una conseguenza assolutamente paradossale, che si potrebbe definire un vero e proprio infortunio fiscale: dopo avere rivolto la propria attenzione ad un certo settore per ottenere un maggior gettito, il fisco finirebbe poi per ottenere risultati diametralmente opposti a quelli che si volevano raggiungere e per trovarsi di fronte ad una diminuzione nettissima, ormai provata perché registrata dai dati raccolti e dianzi esposti, della misura degli introiti. Le nuove misure fiscali finirebbero così per ridurre, anziché aumentare, lo introito complessivo di questo tributo.

Per queste ragioni l'onorevole Prearo ed io abbiamo proposto di sostituire il primo comma dell'articolo 18. Ritengo che la Camera possa prendere nella giusta considerazione le aspirazioni di un importante settore dello sport la cui attività ha importanti ripercussioni in altri campi. L'ippica, infatti, non ha soltanto influenza sulla ricerca zootecnica, sulla medicina veterinaria e sui settori ad essa collegati, ma è importante anche per quanto riguarda il tempo libero; si tratta inoltre di uno sport il quale registra, dopo il calcio, il numero più elevato di spettatori.

Debbo dire anche che è stato presentato da parte dei colleghi Bronzuto e Caprara un emendamento (18. 5) al primo comma dell'articolo 18 che ci trova consenzienti, in quanto ritengo che sia senz'altro più appropriato del nostro. Noi aderiremmo a questo emendamento nel caso che il nostro emendamento non venisse approvato; in ogni caso voteremo per l'emendamento presentato dai colleghi in quanto riteniamo che esso tenga conto delle esigenze di tutta quella grande massa di frequentatori degli ippodromi e di scommettitori che non appartengono affatto a ceti privile-

giati, ma che sono dei cittadini assolutamente privi di una qualsiasi particolare qualificazione economica o sociale. Ciò può essere constatato da chi osserva quali siano gli abituali frequentatori degli ippodromi e delle sale corse, che hanno una clientela che è assolutamente paragonabile, dal punto di vista della qualificazione sociale, a quella dei botteghini del lotto. Si tratta di un'attività a carattere sportivo, di utilizzazione del tempo libero, e ritengo quindi che questo emendamento debba trovare buona accoglienza da parte della Camera e del Governo che è perfettamente a conoscenza di questo fatto ed è in grado di apprezzarlo in tutta la sua obiettività.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Sopprimere il primo comma dell'articolo 1.

1. 42.

Milani, Bronzuto.

L'onorevole Milani ha facoltà di svolgerlo.

MILANI. Signor Presidente, nella seduta di questa mattina, il compagno Bronzuto ha illustrato l'emendamento 1. 40 soppressivo dello articolo 1; questo pomeriggio il compagno Caprara ha invece illustrato l'emendamento 1. 41 sostitutivo dello stesso articolo 1. Cioè, da una parte una proposta di soppressione globale di questo articolo, e quindi delle conseguenze che da esso derivano per l'estensione di un determinato intervento fiscale sulle masse popolari, dall'altra una proposta che tende a sostituire lo stesso articolo, a indicare una possibilità di diverso intervento fiscale. La possibilità, cioè, di spostare l'attenzione di coloro che operano appunto nel settore fiscale verso redditi e consumi che non siano popolari o che comunque non siano tali da determinare in qualche modo, per i fenomeni di traslazione nota, un trasferimento su consumi popolari delle conseguenze di questo inasprimento fiscale.

L'emendamento che io ho l'onore di illustrare è invece soppressivo del primo comma dell'articolo 1. Questo primo comma riguarda l'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovraimposta di confine sulle benzine speciali, diverse dall'acqua ragia minerale, eccetera. Attraverso questo emendamento si chiede appunto di abolire l'aumento del prezzo della benzina, deciso dal Governo con questo decreto-legge; si chiede, cioè, di rinunciare ad un intervento fiscale che noi consideriamo in questo momento tra i più impopolari, tra i più deleteri rispetto alle esigenze delle masse po-

polari. Non solo esso contribuisce, come noi abbiamo in precedenza indicato, a spostare le risorse dai consumi privati alla produzione e quindi, di fatto, al profitto, ma dà luogo ad un processo inflazionistico che inciderà, e già sta incidendo, ulteriormente sulle condizioni delle masse popolari.

Il fatto che noi avanziamo questa proposta potrebbe in qualche modo apparire contraddittorio rispetto alla nostra proposta di soppressione dell'articolo 1 e rispetto al fatto che avevamo qui proposto un diverso intervento fiscale. Non credo, tuttavia, che si possa riscontrare in questa nostra proposta un elemento di contraddittorietà, in primo luogo perché abbiamo già dichiarato che siamo convinti sia necessario andare verso l'abolizione, direi, globale di questo articolo, ma in secondo luogo anche perché questo nostro emendamento va visto insieme con tutta una serie di altri emendamenti che tendono, comma per comma, alla soppressione di tutti gli altri interventi previsti dal disposto dell'articolo 1.

Con questa nostra proposta, intendiamo sottolineare una posizione di principio da noi assunta relativamente all'aumento del prezzo della benzina, una posizione di opposizione radicale, come abbiamo avuto modo di ribadire più volte, verso questo nuovo prelievo fiscale.

Sulle conseguenze di un tale tipo di prelievo, sia nel corso della discussione sul primo decreto, sia poi successivamente ed anche in parte nel corso della illustrazione di questi emendamenti, si è già parlato. Voglio qui ritornare sull'argomento, giacché ritengo che l'entità di questo intervento sia tale da meritare che esso venga approfondito in ogni suo aspetto.

Secondo la proposta del Governo, questo intervento dovrebbe fruttare allo Stato qualcosa come 240 miliardi. I calcoli che invece sono stati fatti e che sono stati ricordati anche questa mattina, tenendo conto appunto dello aumento del consumo della benzina — aumento che per l'ENI, ad esempio, in base alla relazione di bilancio, risulta per quest'anno pari ad un 10,5 per cento — indicano che l'entrata, per questo aumento di imposta, dovrebbe aggirarsi sui 310 miliardi. Si tratta quindi una cifra di molto superiore a quella prevista dal Governo; ed è un'entrata che si produce immediatamente giacché questo decreto è già entrato in vigore, e la caduta del precedente decreto ha indotto il Governo a presentare un disegno di legge di sanatoria.

Si tratta inoltre di un intervento che si prolungherà nel tempo se è vero, come è vero,

che se pure il Governo in un primo momento era disposto a considerare l'eventualità di fissare un termine finale di efficacia, successivamente, come è stato più volte sottolineato anche in quest'aula, dopo l'intervento in particolare dell'onorevole La Malfa, tale eventualità è stata scartata; non vi è più, cioè terreno di discussione e di possibile accordo per coloro che hanno insistito e insistono per la modificazione di questo decreto.

Siamo dunque di fronte ad un prelievo fiscale la cui entità supera le previsioni del Governo e che incide fortemente su un consumo che noi consideriamo popolare, non solo, ma anche necessario, anche se diversamente ritiene l'onorevole Scalfari.

Non ripeterò tutte le motivazioni che sono state portate poco fa dal compagno Caprara nel corso del suo intervento sulla grave situazione del settore dei trasporti, vale a dire l'alternativa che non esiste rispetto al mezzo privato, l'assenza di un intervento in questo settore e quindi il ripiegamento necessario e indispensabile sul mezzo privato da parte di coloro che hanno bisogno di un certo grado di mobilità per soddisfare esigenze che sono attinenti alla propria attività lavorativa. Non sottolineerò l'assenza di misure in questo settore, l'impossibilità di pensare oggi ad un reale intervento che sposti il problema dell'utilizzazione del mezzo privato a favore di quello pubblico. Voglio soltanto indicare come questo consumo non sia soltanto popolare, ma anche necessario, attraverso la raffigurazione di una realtà che dimostra la validità di questo assunto.

Basterebbe qui riproporre il problema della pendolarità, cioè il problema attinente a centinaia di migliaia — forse di un milione — di lavoratori che ogni mattina devono raggiungere il posto di lavoro, ubicato molto spesso lontano dalla loro residenza abituale, e che talvolta è distante anche parecchi chilometri. Questa è un'esigenza pratica che ognuno di noi può misurare e valutare quando mantenga un minimo di rapporto con una certa realtà sociale. Per quel che mi riguarda, ho mantenuto e mantengo questo tipo di rapporto ed ho presente la situazione di una provincia, quella di Bergamo, che normalmente viene indicata come una delle province più industrializzate d'Italia e che tuttavia deve anche registrare la presenza di circa 30 mila emigrati permanenti: un fenomeno, questo, a cui non è disgiunto quello della presenza di 40 mila lavoratori pendolari che ogni mattina trovano la ragione della loro at-

tività fuori provincia e in particolare a Milano.

Chi conosca la situazione dei trasporti pubblici, o comunque in generale di quelli collettivi, che cercano appunto di soddisfare questo bisogno, avrà immediatamente davanti il quadro di una situazione tragica e si renderà conto del ripiegamento che questi lavoratori sono costretti ad operare a favore del mezzo privato o comunque a favore di mezzi di emergenza, come la macchina pagata da tre o quattro persone e il furgoncino privato.

Se questa è la situazione, è evidente come non si possa parlare di benzina intesa come consumo non popolare e non necessario, ma come si possa e si debba parlare invece della benzina come di un consumo popolare e anche necessario. Quindi questo prelievo, questo intervento fiscale che determina l'aumento del costo della benzina, si ripercuote inevitabilmente sulle condizioni di vita dei lavoratori, diventa immediatamente un prelievo fiscale a carico dei lavoratori, e si risolve, in fondo, in un prelievo che gioca a sfavore di altri consumi popolari. Quindi innanzi tutto per questa ragione, una ragione profondamente sociale, ancorata ad una certa realtà del nostro paese, noi respingiamo questo tipo di proposta e insistiamo perché, con la soppressione del primo comma, venga tolto questo ulteriore balzello che si intende far gravare sulle spalle dei lavoratori.

Ma noi abbiamo anche detto, e lo ripetiamo ora, che l'aumento del prezzo della benzina, dal momento che viene traslato in generale sul costo dei trasporti (noi sappiamo quale peso abbiano oggi i trasporti in un'economia moderna) favorisce in generale una lievitazione del costo della vita, cioè rimette in moto un processo inflazionistico che noi sappiamo essere anche un processo connesso alle società capitalistiche avanzate, e che abbiamo visto agire abbastanza potentemente nel corso degli ultimi mesi del 1969, a cavallo cioè della lotta dei metallurgici e delle sue conclusioni; un processo che aveva già inciso allora su quelli che erano gli aumenti salariali che i lavoratori metallurgici andavano a richiedere.

Questo processo, dopo essersi misurato con analogo fenomeno al livello internazionale — per cui si era constatata una certa compatibilità tra l'aumento dei prezzi verificatosi all'interno e quello verificatosi all'esterno, con la conseguente possibilità di stabilire o di mantenere un certo rapporto di concorrenza sui mercati internazionali — oggi attraverso que-

sta proposta viene nuovamente incentivato: abbiamo cioè qui nuovamente un prelievo di salario operaio, quindi un ulteriore colpo portato a quelle che sono le condizioni dei lavoratori, a quelle che sono state le loro conquiste. Si tratta, in sostanza, di quello che abbiamo definito come uno dei momenti di una replica più generale che il sistema organizza contro i risultati conseguiti dai lavoratori con le loro lotte nel corso del 1968-69; si tratta del tentativo, appunto, di spingere indietro il movimento dei lavoratori e di arrivare una volta per tutte a porre fine ad una spinta che dura ancora oggi, che ancora oggi si manifesta potentemente. Una spinta che oggi non solo si esercita per il conseguimento di nuovi miglioramenti salariali, ma che mette in discussione, più in generale, l'organizzazione capitalistica del lavoro e le condizioni complessive dei lavoratori.

È un fatto, comunque, che questa leva tributaria è stata utilizzata per la facilità che il ricorso ad essa presenta: basta infatti decidere l'aumento della benzina per ottenere immediatamente i risultati voluti sul piano dell'incremento delle entrate. Si potrebbe dire che il nostro è un sistema fiscale che funziona sulla base del prelievo sulla benzina. Ho letto recentemente in una corrispondenza dagli Stati Uniti sullo sciopero dei 380 mila lavoratori della *General Motors*, che l'opinione pubblica americana e i responsabili della politica economica erano particolarmente attenti a questo sciopero, perché si usa dire in quel paese che come va l'industria automobilistica, così vanno gli Stati Uniti. A proposito di questo intervento fiscale sulla benzina, se è vero come è vero, che è stato utilizzato dal 1950 per ben 17 volte, noi potremmo dire, parafrasando quel detto — dal momento che il sistema fiscale in Italia è basato sul prelievo sulla benzina — che se va bene l'aumento sulla benzina, va bene anche il sistema fiscale italiano.

È proprio per questo che noi non possiamo in primo luogo accettare che ogni volta che si debba intervenire con dei prelievi fiscali, l'imposizione si sposti verso l'imposizione indiretta, si risolva cioè in un intervento prevalentemente diretto a carico dei consumi popolari, in un tentativo di limitare quelle che sono le conquiste delle masse popolari.

Ma nel corso della discussione su questo nuovo « decretone » noi non soltanto abbiamo udito la relazione di maggioranza, gli interventi dei parlamentari appartenenti alla maggioranza, degli uomini di Governo, del Go-

verno, e del ministro del tesoro proprio ieri, ma abbiamo anche qui più volte udito quella che sarebbe la giustificazione che il Governo dà del ricorso a questo aumento del prezzo della benzina: tutte le argomentazioni addotte da costoro esigono che io spenda qualche altra parola sull'argomento. Da tutti costoro si è da un lato, ad esempio, sottolineato che questo intervento era necessario, che coloro che si oppongono a questo intervento in un qualche modo sarebbero degli irresponsabili giacché non tengono conto della situazione grave in cui si trovano gli ospedali italiani: noi cioè saremmo i responsabili del fatto che il Governo è impossibilitato ad operare questo intervento a favore degli istituti ospedalieri giacché opponendoci all'approvazione del decreto-legge, impediamo appunto che si intervenga in un settore che oggi appare largamente in crisi.

Orbene, io non credo che noi possiamo soggiacere a questo ricatto. Lo abbiamo respinto e lo respingiamo poiché riteniamo che la questione della situazione debitoria delle mutue rispetto agli ospedali, del fatto che gli ospedali siano in crisi, è innanzi tutto un problema che attiene alla responsabilità del Governo, cioè di chi ha consentito che questa situazione potesse assumere le dimensioni attuali: non si può oggi strumentalizzare la denuncia tardiva di una situazione critica per ricattare coloro che in un qualche modo, prima ancora che questa situazione fosse presente al Governo, avevano denunciato la necessità e la esigenza di porre mano ad interventi radicali, volti ad operare un ribaltamento nel modo di considerare i problemi del settore.

È per questo quindi che noi non possiamo accettare questo tipo di impostazione che noi quindi respingiamo con forza. Ma non possiamo neanche accettare gli altri ricatti che sono stati avanzati nel corso della discussione. Uno di questi, ad esempio, è quello sistematicamente operato dal ministro del tesoro, onorevole Ferrari Aggradi, quando ha ripetutamente affermato che la mancata approvazione di questo decreto-legge provocherebbe dei problemi seri per l'economia italiana e in particolare metterebbe in discussione...

CAPRARA. Per il Governo è fuori discussione che questo decreto-legge crei dei problemi.

MILANI. Sì, per il Governo è fuori discussione che provochi dei problemi; ma la

verità è che è discutibile invece proprio se la mancata approvazione di questo decreto crei dei problemi per quanto attiene l'occupazione. Io non credo che si possa parlare dei problemi dell'occupazione in questi termini. Ho presente infatti quella che è la situazione attuale dell'occupazione.

Secondo i dati ISTAT dell'aprile 1970 noi abbiamo avuto nel periodo compreso tra l'aprile 1969 e l'aprile 1970 questa situazione: dalle 4.223.000 unità occupate nel settore dell'agricoltura siamo scesi a 3.755.000 unità, con una diminuzione di 468.000 unità. Per l'industria invece abbiamo questa situazione: da 6.752.000 unità lavorative nell'industria del 1969 siamo saliti a 6.920.000 unità, con un aumento di 168.000 unità. Per le altre attività noi abbiamo anche qui un aumento di circa 180.000 unità lavorative. Secondo questi dati sarebbero diminuiti anche i disoccupati o i parzialmente occupati. È un fatto però che il totale delle forze di lavoro anche nell'aprile 1970, rispetto all'aprile 1969, è ulteriormente diminuito: da 19.528.000 forze di lavoro occupate nel 1969 si è scesi a 19.429.000, cioè si è registrata una diminuzione di occupazione pari a 99 mila unità. Abbiamo dunque un ulteriore processo di degradazione di quella che è la composizione della popolazione italiana, composizione che si riduce oramai ad un livello che è pari al 35 per cento di forze lavoro rispetto alla popolazione complessivamente considerata, quando, invece, nei paesi economicamente progrediti, questa percentuale si aggira intorno al 40 e supera alcune volte anche il 42 per cento. Il che significa, quindi, che il problema dell'occupazione, che si è ancora in primo luogo ad un fenomeno classico per l'economia italiana, cioè allo spopolamento, all'abbandono delle campagne, all'incapacità, direi, del sistema o delle strutture produttive industriali di corrispondere parallelamente ad una richiesta di forze di lavoro, non può essere affrontato e posto in termini di ricatto, ripeto, come si fa con il « decretone ». È un fenomeno che muove da lontano, è un fenomeno che va riferito a situazioni strutturali che sono proprie dell'economia italiana. Quindi, questa questione deve essere posta appunto in termini più generali, procedendo cioè ad una analisi che attiene a quelle che sono le strutture economiche dell'economia italiana e quindi agli interventi o ai mancati interventi che fin qui ci sono stati, al fallimento di una politica cosiddetta di programmazione economica democratica, che è stata più volte riproposta, ossia all'incapacità del sistema di dare una risposta che corrisponda a quelle che sono

le esigenze di lavoro e di occupazione della popolazione italiana.

Quindi, il problema dell'occupazione va posto, appunto, a monte rispetto a questa discussione sul decreto-legge emanato dal Governo; si tratta di un problema che investe complessivamente i meccanismi capitalistici dell'economia italiana, che investe, appunto, l'incapacità del sistema a dare ad esso una risposta adeguata. Quello dell'occupazione è uno dei problemi sui quali si discute da tempo, e che si accompagna e viene discusso unitamente ai problemi che riguardano l'emigrazione, lo spopolamento delle campagne, l'ulteriore degradazione economica del mezzogiorno d'Italia. Si deve, quindi, fare riferimento al sistema economico complessivamente considerato.

Quindi, anche su questo terreno non possiamo accettare la posizione del Governo, che si è manifestata in particolare attraverso un argomento addotto in sede di replica dal ministro del tesoro: un argomento che si è sostanziato in un elemento di ricatto nei confronti di coloro che si oppongono al « decretone ».

Dobbiamo, quindi, respingere anche questo tipo di intervento del Governo, questo tipo di ricatto. Ma noi respingiamo in generale il giudizio che il Governo dà della situazione economica e quindi le motivazioni che sono state adottate a sostegno della necessità della presentazione di questo decreto-legge, della necessità di arrivare rapidamente all'approvazione di questo decreto-legge, una rapidità, tra l'altro, relativa, contraddetta dalla mancata approvazione del « decretone n. 1 » da parte di questa Assemblea.

Respingiamo questo tipo di intervento perché l'analisi che il Governo fa o che aveva fatto prima di presentare questo decreto è una analisi — lo abbiamo già dimostrato — che non consente di considerare la situazione economica del nostro paese come particolarmente difficile o tragica.

Certo ci sono stati, e rimangono ancora, elementi di preoccupazione. Noi abbiamo anche sottolineato come uno di questi elementi di preoccupazione per la situazione economica che il paese attraversava dovesse essere ricercato non tanto in indicatori economici riguardanti il commercio con l'estero, ma in particolare nelle difficoltà inerenti alla produttività del lavoro, con le quali il sistema si scontrava ed a cui si cercava di porre rimedio attraverso il « decretone » e altri strumenti di intervento.

Ma quello che voglio mettere in evidenza è che questo tentativo del Governo di sottolineare la necessità di un intervento straordinario nel settore dell'economia del nostro paese non appare giustificato. E non appare giustificato anche perché all'indomani della presentazione del decreto, proprio attraverso la lettura della Relazione previsionale e programmatica, abbiamo potuto apprendere che le previsioni di aumento del reddito si aggravano intorno al 6,5-7 per cento. Ciò significa che allora è vera o l'una o l'altra cosa: o è vera la spiegazione precedente, che si era cioè in presenza di una situazione economica particolarmente difficile, oppure è vera l'altra, e cioè che nel corso del 1970 l'economia italiana non ha registrato particolari difficoltà, giacché un aumento del reddito al 6,5-7 per cento, in moneta depurata dalla percentuale di inflazione, rappresenta uno degli aumenti più elevati.

È nelle stesse motivazioni del Governo che ritroviamo quindi, in qualche modo, le ragioni di questa nostra opposizione.

Ma anche gli indicatori economici rivelano, direi, una situazione relativamente tranquilla. È vero che le entrate accertate nei primi nove mesi non corrispondono a quelle previste; anche qui, però, si è avuta una ripresa nel mese di settembre, ed anche questa mancata corrispondenza tra entrate previste e entrate accertate potrebbe essere collegata a fenomeni di carattere tecnico, manifestatisi nel corso dell'anno. Anche questo allarme, quindi, per un fenomeno che in un primo momento pareva assumere una dimensione particolarmente preoccupante, non è giustificato sulla scorta dei dati registrati nei primi nove mesi dell'anno.

Del resto, rispetto a quelle del 1971, vi sono delle previsioni più che ottimistiche per quanto riguarda la situazione presente ed anche circa la possibilità di utilizzazione dei mezzi finanziari.

La situazione non appariva preoccupante nemmeno per quanto riguarda la bilancia dei pagamenti. Secondo i dati provvisori rilevati dal Ministero del commercio con l'estero, la bilancia dei pagamenti si è chiusa nel settembre scorso con un attivo di 164 milioni di dollari, contro un disavanzo di 428 milioni di dollari nel settembre del 1969. Questo risultato, oltre che dal normale *surplus* delle partite correnti, è stato determinato essenzialmente, si afferma, dall'apporto positivo del movimento dei capitali.

Per quanto riguarda il periodo gennaio-settembre, la bilancia dei pagamenti ha accu-

sato un disavanzo pari a 280 milioni di dollari, registrando quindi un notevole miglioramento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, che aveva presentato un *deficit* di un miliardo e 220 milioni di dollari. Il settore merceologico (sottolinea sempre il Ministero del commercio con l'estero) ha presentato un passivo di 185 milioni di dollari nel settembre scorso e di un miliardo e 677 milioni di dollari nel periodo gennaio-settembre 1970. Per quanto riguarda le riserve valutarie, a fine settembre esse ammontavano a 4 miliardi e 803 milioni di dollari (secondo i dati della Banca d'Italia); nel mese di settembre la posizione sull'estero è migliorata di 116 miliardi di lire, quasi interamente per effetto dell'aumento delle disponibilità in valute convertibili. Nello stesso mese la posizione creditizia delle aziende di credito si è ridotta di 11 miliardi.

Vi è cioè anche nel settore del commercio estero una situazione relativamente tranquilla, con alcuni momenti di preoccupazione, ma che sono stati largamente superati nel corso dei mesi e in particolare nel corso dei mesi che hanno immediatamente preceduto le misure di intervento del Governo, e comunque che avevano già operato a favore della bilancia dei pagamenti, e quindi dell'economia italiana, prima di quel termine che il ministro del tesoro ha qui indicato, del 15 agosto, allorché secondo il ministro la lira sarebbe stata oggetto di una particolare aggressione o comunque d'una eventuale aggressione.

Sempre a questo proposito il governatore della Banca d'Italia nel suo discorso a Milano ha precisato che « in ordine a questa situazione questi eventi non ci hanno indotto a modificare la valutazione della situazione economica che, con tutta chiarezza, come è nostro dovere, avevamo esposto alla fine di maggio nella relazione all'assemblea dei partecipanti della Banca d'Italia: « situazione da noi ritenuta preoccupante ma non compromessa e non tale da richiedere una modificazione della parità della lira. Anzi » (afferma sempre il governatore della Banca d'Italia) « proprio nei giorni in cui la speculazione diveniva più violenta in Italia e all'estero, le rilevazioni statistiche, indicando un orientamento al rialzo dei prezzi nella tarda primavera, mostravano che la condotta monetaria seguita a partire dalla metà del 1969 stava operando il desiderato contenimento delle spinte inflazionistiche. Il nostro comportamento » (afferma il dottor Carli) « è stato quindi quello di astenersi, oltre che da qualsiasi dichiarazione, da qualsiasi intervento volto a contra-

stare l'azione speculativa sul mercato a termine, nell'intendimento di lasciare che gli speculatori si accorgessero a proprie spese della inesattezza della loro previsione. Il che — si sottolinea — è quanto è avvenuto. Risoltasi infatti la crisi politica, riaffermata dal Governo la volontà, tradotta poi alla fine di agosto nelle note misure di affiancare gli interventi monetari eccetera, la situazione si è rovesciata. Già nella seconda metà di agosto sono prevalse le offerte di valuta estera, il cambio del dollaro è tornato al di sotto della parità, il fenomeno ha assunto dimensioni ragguardevoli per l'esigenza di ricopertura in perdita delle elevate rivendite di lire a termine effettuate in precedenza dagli speculatori al ribasso ».

Quindi, anche per quanto riguarda la situazione economica, la situazione della bilancia dei pagamenti e la situazione valutaria, non esisteva — secondo le dichiarazioni del governatore della Banca d'Italia — una situazione preoccupante. Anzi, rispetto alla situazione che invece il ministro del tesoro sottolinea essere stata la ragione dell'intervento governativo, il governatore della Banca d'Italia sottolinea che non c'era ragione che si facessero a questo proposito delle dichiarazioni e che venissero fatte proposte di interventi specifici. Naturalmente questi interventi ci sono stati successivamente, si sono ottenute garanzie. Si può in questo caso, allora, parlare non di una situazione di difficoltà, ma di una situazione direi manovrata ad arte, resa particolarmente pesante — direi — attraverso ricatti interni che hanno spinto le forze politiche a prendere quelle misure che si ritenevano necessarie non per riequilibrare la bilancia dei pagamenti ma, come abbiamo più volte qui sottolineato, per colpire le condizioni di vita e di lavoro delle masse popolari.

È quindi per questo complesso di ragioni, che abbiamo cercato di indicare nei precedenti interventi, che abbiamo rifiutato globalmente la proposta riassunta nel decreto presentato dal Governo; ed è per queste complesse ragioni che noi rifiutiamo oggi nuovamente questa proposta e che in particolare riteniamo che questo aumento del prezzo della benzina sia ingiustificato. Si tratta di una norma che incide sui consumi popolari, sui consumi che noi riteniamo necessari sollecitando altresì un ulteriore processo inflazionistico. Essa rappresenta quindi uno degli elementi che caratterizzano una proposta di politica non solo economica, ma di politica generale del Governo e si accompagna ad altri

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

interventi contro i settori della classe operaia che oggi conducono avanti delle lotte per migliorare le conquiste contrattuali; si accompagna cioè ad interventi repressivi all'interno della fabbrica. Si tratta quindi di una misura che riassume il senso di una determinata politica.

Per queste ragioni noi non soltanto ci opponiamo all'aumento del prezzo della benzina, ma respingiamo globalmente il decreto-legge di cui si chiede la conversione e insisteremo sugli emendamenti da noi presentati per colpire lo strumento che voi proponete.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

CARRA, *Segretario*, legge le interrogazioni e l'interpellanza pervenute alla Presidenza.

NATOLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NATOLI. Signor Presidente, ho presentato oggi un'interrogazione diretta al ministro dell'interno relativa agli incidenti avvenuti oggi all'università di Roma, provocati da gruppi di fascisti. Poiché si tratta di incidenti di una certa gravità, vorrei pregarla di rappresentare al Governo l'opportunità che la risposta a questa interrogazione sia data al più presto possibile.

PINTOR. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PINTOR. Signor Presidente, anch'io vorrei sollecitare lo svolgimento di un'interrogazione da me presentata sullo stesso argomento.

PRESIDENTE. La Presidenza interesserà il ministro competente.

Per la formazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Avverto che l'ordine del giorno predisposto dalla Presidenza prevede che domani la Camera tenga seduta unica, con inizio alle ore 10.

NATOLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NATOLI. Propongo, anche a nome di altri colleghi, che domani la Camera tenga invece

due sedute: una antimeridiana, con inizio alle ore 10, per continuare la discussione della proposta di legge sul divorzio; e una pomeridiana, con inizio alle ore 16, per continuare la discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 745 e provvedimenti connessi.

FABBRI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FABBRI. A nome del gruppo della democrazia cristiana, dichiaro che sono contrario alla proposta dell'onorevole Natoli.

PRESIDENTE. Onorevole Natoli, insiste per la votazione della sua proposta?

NATOLI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta Natoli.

(È respinta).

S'intende pertanto approvato l'ordine del giorno proposto dalla Presidenza.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di venerdì 20 novembre 1970, alle 10:

1. — *Seguito della discussione dei disegni di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 26 ottobre 1970, n. 745, concernente provvedimenti straordinari per la ripresa economica (2790);

Disciplina dei rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 27 agosto 1970, n. 621 (2791);

delle proposte di legge:

TAMBRONI ed altri: Aumento del fondo di dotazione e del fondo contributo interessi della Cassa per il credito alle imprese artigiane e modifiche all'articolo 39 della legge 25 luglio 1952, n. 949 (1454);

BASTIANELLI ed altri: Aumento del fondo di dotazione e del fondo contributo interessi della Cassa per il credito alle imprese artigiane e modifiche alla legge 31 ottobre 1966, n. 947 (1859);

LATTANZI ed altri: Aumento del fondo di dotazione e del fondo contributo interessi della Cassa per il credito alle imprese artigiane e modifiche alle leggi 25 luglio 1952,

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

n. 949, e 31 ottobre 1966, n. 947 (*Urgenza*) (1928);

RAFFAELLI ed altri: Aumento del Fondo di dotazione della sezione di credito per la cooperazione presso la Banca nazionale del lavoro, istituita con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 15 dicembre 1947, n. 1421, con modificazione del medesimo e della legge 25 novembre 1962, n. 1679 (*Urgenza*) (1962);

e dei disegni di legge:

Agevolazioni fiscali per gli aumenti di capitale delle società ammesse alla quotazione di borsa (1823);

Aumento del fondo per il concorso statale nel pagamento degli interessi sulle operazioni di credito a favore delle imprese artigiane (2275);

Assegnazione al Mediocredito centrale di somme per la concessione di contributi sugli interessi per operazioni ordinarie (*Approvato dalla V Commissione permanente del Senato*) (2652);

— *Relatori:* Azzaro, *per la maggioranza*; Vespignani; Santagati; Libertini, *di minoranza*.

2. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

FORTUNA ed altri: Disciplina dei casi di scioglimento del matrimonio (*Modificata dal Senato*) (1-B);

— *Relatori:* Lenoci, *per la maggioranza*; Castelli e Martini Maria Eletta, *di minoranza*.

3. — *Seguito della discussione del disegno di legge costituzionale:*

Modificazioni e integrazioni dello Statuto speciale per il Trentino-Alto Adige (2216);

e della proposta di legge costituzionale:

BALLARDINI ed altri: Modifica dell'articolo 63 dello Statuto speciale della Regione Trentino-Alto Adige (277);

— *Relatori:* Ballardini, *per la maggioranza*; Scotoni e Malagugini; Luzzatto; Almirante, *di minoranza*.

4. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Delega legislativa al Governo della Repubblica per la riforma tributaria (1639);

— *Relatori:* Silvestri e Bima, *per la maggioranza*; Raffaelli, Vespignani e Lenti, *di minoranza*.

5. — *Discussione del disegno di legge costituzionale:*

Modifica del termine stabilito per la durata in carica dell'Assemblea regionale siciliana e dei Consigli regionali della Sardegna, della Valle d'Aosta, del Trentino-Alto Adige, del Friuli-Venezia Giulia (1993);

e della proposta di legge costituzionale:

LIMA e SGARLATA: Modifica del termine stabilito per la durata in carica dell'Assemblea regionale siciliana e dei Consigli regionali della Sardegna, della Valle d'Aosta, del Trentino-Alto Adige, del Friuli-Venezia Giulia (1258);

— *Relatore:* Bressani.

6. — *Discussione delle proposte di legge:*

BONIFAZI ed altri: Norme per l'attività e il finanziamento degli enti di sviluppo (*Urgenza*) (1590);

MARRAS ed altri: Misure per contenere il livello dei prezzi nella distribuzione dei prodotti agricolo-alimentari (*Urgenza*) (1943).

7. — *Discussione delle proposte di legge:*

Senatori DE MARZI ed altri; CIPOLLA ed altri: Nuova disciplina dell'affitto di fondi rustici (*Testo unificato approvato dal Senato*) (2176);

PIRASTU ed altri: Norme per la riforma del contratto di affitto pascolo in Sardegna (117);

ANDREONI ed altri: Norme in materia di affitto di fondi rustici (2378);

BIGNARDI ed altri: Norme in materia di affitto di fondi rustici (2404);

— *Relatori:* Ceruti e Padula, *per la maggioranza*; Sponziello, *di minoranza*.

8. — *Discussione delle proposte di legge costituzionale:*

BOZZI ed altri: Modificazioni all'istituto dell'immunità parlamentare previsto dall'articolo 68 della Costituzione (*Urgenza*) (120);

ALESSI: Modifica all'articolo 68 della Costituzione (*Urgenza*) (594).

La seduta termina alle 21.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI
Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZA
ANNUNZiate**

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

LAMANNA E GIUDICEANDREA. — *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Per sapere:

1) se, a conoscenza dei gravi fatti, penalmente e moralmente repugnanti, avvenuti nel convitto per poliomielitici di Pizzo Calabro, hanno proceduto ad una severa inchiesta per accertarne le cause e le responsabilità;

2) quali misure hanno adottato nei confronti del personale direttivo, sanitario ed amministrativo del convitto;

3) se sono intervenuti per impedire ogni misura di rappresaglia e di persecuzione contro i ragazzi ricoverati (che sarebbe il massimo dell'infamia e della viltà) e per assicurare, invece, a questi ragazzi, con la sostituzione e la punizione del personale responsabile, più umane e convenienti condizioni di trattamento, di assistenza sanitaria, di alimentazione, di igiene, di studio e formazione professionale. (4-14588)

BRUNI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se corrisponde a verità la notizia pubblicata sulla stampa circa trattative che sarebbero in corso fra codesto Ministero e il costruttore commendator Giuseppe Pantalena di Agrigento per l'acquisto di tre ville, costruite in dispregio ad ogni norma di salvaguardia del patrimonio artistico, nella Valle dei Templi, a poca distanza dal tempio di Giunone.

Nel ricordare che il Pantalena ottenne le licenze di costruzione da parte di amministratori corrotti trascinati in questi giorni di fronte al tribunale di Palermo; che il Pantalena pur essendo uno dei maggiori saccheggiatori-deturpatori di Agrigento ottenne a suo tempo appalti per mezzo miliardo per la messa in opera di case prefabbricate, l'interrogante chiede in che cosa consista esattamente la « mancanza di strumenti giuridici » per procedere al rapido abbattimento delle ville in oggetto al punto che per compiere tale tardivo gesto riparatore si debba ricorrere all'acquisto dei fabbricati per poi abatterli, e a quanto ammonterebbero le spese a cui andrebbe incontro il Ministero per premiare uno speculatore. (4-14589)

BIAMONTE E DI MARINO. — *Al Governo.* — Per conoscere, facendo riferimento alla interpellanza n. 2-00473 del 14 aprile 1970 rimasta senza risposta nonostante i ripetuti solleciti, se è informato della persistente, anzi aggravata depressione economica che si è verificata in Battipaglia e nella valle del Sele.

Nella città di Battipaglia, infatti, nonostante l'impegno del Governo, assunto a seguito dei luttuosi fatti del 9 aprile 1969, la disoccupazione è in continuo forte aumento; il sottosalario, tra l'indifferenza delle autorità e dei pubblici uffici, è elevato più che mai a sistema da parte di tutti gli imprenditori che operano nella zona; i lavori pubblici, la cui esigenza fu fortemente al centro del dibattito parlamentare sui tragici fatti del 9 aprile 1969, sono ancora, nella migliore delle ipotesi, nella fase istruttoria presso i Ministeri sicché a Battipaglia l'ormai famosissimo passaggio a livello in pieno centro cittadino sta a dimostrare il permanente disinteresse di chi, invece, avrebbe dovuto raccogliere immediatamente l'istanza — annosa e sentitissima dai battipagliesi tutti e dagli stessi utenti della strada statale n. 19 provenienti da tutte le parti d'Italia — alla costruzione di un sottopassaggio ferroviario; le scuole continuano a trovare disagiata ospitalità in locali malsani e antigienici; le strade sono quelle di sempre, dissestate e impraticabili, mentre il nuovo ospedale continua a essere costruito con esasperante lentezza. Si è aggravata la carenza di case per i ceti popolari e un migliaio di famiglie alloggia precariamente in baracche, tuguri, alloggi impropri malsani e incivili.

D'altra parte i problemi dei tabacchifici di Pontecagnano e Battipaglia, dello zuccherificio e dell'industria alimentare (conservifici, caseifici, ecc.) che furono alla origine dei tristi fatti del 9 aprile 1969, anziché essere risolti si sono ulteriormente aggravati (fine della lavorazione stagionale, mancata proroga dei benefici previsti dalla legge n. 1115) e in questi giorni incominciano ad esplodere le gravi condizioni dei lavoratori con l'occupazione, da ormai 20 giorni, del salernitano conservificio, del tabacchificio Mantiello, ecc.

Gli interroganti chiedono di sapere quali urgenti provvedimenti saranno adottati per normalizzare la grave situazione economica e sociale esistente in una zona ora depressa che offre invece grosse e serie prospettive di sviluppo. (4-14590)

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se ritenga in contrasto con l'articolo 26 dello Statuto dei lavoratori, le trattenute a carico dei lavoratori che appartengono a sindacati non stipulanti il contratto collettivo di lavoro, effettuato da aziende su richiesta dei sindacati stipulanti, e a beneficio esclusivo di questi ultimi; in particolare se ritenga in contrasto con l'articolo 26 dello Statuto dei lavoratori e con la segretezza del versamento ivi prevista, l'imposizione dell'obbligo di manifestazione scritta di volontà contrarie alla trattenuta, così come viene preteso in Livorno, dalla gestione quote di servizio sociale della CGIL, CISL, UIL. (4-14591)

GIANNINI, GRAMEGNA, BORRACCINO E SCIONTI. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno.* — Per sapere — premesso che cinque lavoratori dipendenti dell'ospedale psichiatrico di Bisceglie (Bari) sono stati tratti in arresto nei giorni scorsi, a seguito di denuncia dell'Arma dei carabinieri e di ordine di cattura emesso dal sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trani, per aver partecipato allo sciopero per rivendicazioni aziendali svoltosi nei giorni 9 e 10 ottobre 1970; premesso, inoltre, che tale fatto ha provocato giustamente profondo turbamento e indignazione nell'opinione pubblica e nelle forze politiche democratiche, la protesta unitaria dei sindacati e la manifestazione di sciopero dei lavoratori di Bisceglie del 18 novembre 1970, che considerano la denuncia e gli arresti una grave manovra repressiva che s'inquadra nel tentativo più generale dell'offensiva in atto nel paese contro i sindacati e i lavoratori; premesso, infine, che, ove mai fossero accaduti i fatti denunciati dall'Arma dei carabinieri, i cinque lavoratori arrestati non possono avervi partecipato, come risulta da testimonianze raccolte — se non sia loro intendimento intervenire per l'immediato rilascio dei cinque lavoratori arrestati, per evitare che si continui a costruire una grave montatura intorno ad una lotta sindacale svoltasi senza incidenti e responsabilmente, in modo da riportare serenità nelle famiglie dei lavoratori e nell'opinione pubblica e da determinare un clima di distensione essendo da considerare l'attuale situazione politica e sociale di quel comune assai tesa. (4-14592)

TEMPIA VALENTA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se è a conoscenza che la direzione del

lanificio Bozzalla e Lesna di Coggiola (Vercelli), non rispetta i termini dell'accordo sottoscritto con i lavoratori presso il Ministero del lavoro, decidendo di sospendere 183 lavoratori; che la direzione assume decisioni riguardanti le maestranze senza interpellare la commissione interna.

E per sapere come intende intervenire per far rispettare gli accordi e tutelare i diritti delle maestranze.

Inoltre, chiede di sapere quale misura intenda adottare per l'applicazione della legge 1115 per i dipendenti del lanificio Gallo-Rivetti (Andorno Micca) posti in sospensione in attesa della riorganizzazione dell'azienda che verrà effettuata dal lanificio Botto Luigi.

(4-14593)

GIANNINI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se non sia suo intendimento intervenire perché gli alloggi costruiti dalla Gescal nel quartiere San Paolo (Bari), di cui al bando di concorso n. 2083/1-G del 12 febbraio 1968, già pronti da tempo, siano finalmente assegnati ai vincitori del concorso stesso la cui graduatoria definitiva è stata pubblicata sul FAL della provincia di Bari in data 14 marzo 1970.

Dei 144 alloggi di cui trattasi, 34 sono stati requisiti dal comune di Bari per essere adibiti a scuola media senza che sia stato fissato alcun termine alla requisizione ed il canone dovuto dall'amministrazione comunale alla Gescal e per essa all'istituto case popolari; la costruzione di altri 24 alloggi non è stata ultimata a causa del fallimento dell'impresa appaltatrice;

per sapere, infine, se non ritenga che si debba:

1) fissare un termine alla requisizione fatta dal comune di Bari, che deve poter realizzare rapidamente la costruzione, già iniziata, dell'edificio per la scuola media nel quartiere San Paolo, in modo da conseguire contemporaneamente una migliore sistemazione della scolaresca e l'assegnazione dei 34 alloggi agli aventi diritto;

2) sollecitare, fissando tempi i più brevi possibili, il completamento della costruzione dei 24 alloggi su richiamati. (4-14594)

SISTO E TRAVERSA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere — premesso:

che il treno DD7 Parigi-Roma non gode attualmente di fermata in Alessandria, dove transita intorno alle ore 6.10:

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

che l'ultima richiesta di fermata non è stata accolta dalla conferenza interregionale per gli orari ferroviari conclusasi a Genova presso la locale camera di commercio, industria e agricoltura il 16 ottobre 1970;

che la mancanza di tale fermata è vivamente sentita in Alessandria da operatori economici e lavoratori, in quanto il treno DD7 consente di raggiungere Genova e Roma in ore lavorative della mattinata;

che il costo cronologico della fermata (3 minuti circa in tutto) potrebbe venire agevolmente assorbito senza variare gli attuali orari terminali -:

a) le ragioni della negata concessione di fermata, tenuto anche conto dell'importanza nazionale e internazionale del centro ferroviario di Alessandria;

b) quali possibilità e prospettive reali esistono per l'istituzione a breve scadenza della predetta fermata. (4-14595)

VAGHI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza della situazione delicata creatasi nella scuola media statale di Barlassina (Milano) dove esiste un continuo movimento di professori che causa nocimento al profitto degli studenti; movimento che sembra trarre origine (e gli opportuni accertamenti lo dovrebbero dimostrare) da uno strapotere da parte del personale di segreteria che sembra abbia esautorato, o abbia volontà di farlo, anche la stessa presidenza.

L'interrogante chiede un intervento per l'eventuale ristabilimento della normalità necessaria al buon andamento dell'anno scolastico e all'incentivazione dei rapporti scuola-famiglia. (4-14596)

ROBERTI, PAZZAGLIA E MENICACCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per chiedere quali ragioni di ordine politico hanno interrotto l'iter necessario per la presentazione del disegno di legge a suo tempo predisposto per la riforma del fondo di previdenza dei dipendenti esattoriali, tenuto presente che secondo quanto risulta agli interroganti ed alla categoria interessata, il relativo provvedimento ha compiuto la fase dell'iter interministeriale fin dalla fine dell'anno 1969. (4-14597)

DEGAN. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere in base a quali motivazioni sia stato assegnato al Veneto un numero così limitato di corsi biennali per gli alunni licenziati dagli istituti tecnici professionali;

per quale motivo il corso biennale sperimentale di Brusegana di Padova, chiuso per scarsità di iscrizioni, non sia mantenuto nel Veneto a favore di altri istituti, quali il Corner di Venezia, che hanno dovuto respingere iscritti in esuberanza al numero massimo stabilito dalla legge;

per chiedere se non ritenga necessario, a partire dall'anno scolastico 1971-72, generalizzare l'esperienza di bienni per licenziati degli istituti tecnici professionali, consentendo così anche a questi alunni di accedere a studi superiori. (4-14598)

FRACANZANI, RUSSO FERDINANDO, GIORDANO, PISONI, CORA, ALLEGRI, REVELLI, CAPRA E CARTA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere quali iniziative il nostro Governo abbia intrapreso od intenda intraprendere - sia in forma diretta sia attraverso organismi internazionali - a favore delle popolazioni del Pakistan, colpite da così immane tragedia. (4-14599)

LONGONI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza del perché gli studenti dell'istituto Hensberger di Monza scioperano. L'interrogante chiede di sapere altresì se si intenda avviare alla carenza dei professori - che in alcuni casi è assai preoccupante nonostante le precedenti assicurazioni del Ministero della pubblica istruzione che ha più volte affermato che per il 1° ottobre 1970 sarebbe stato al completo il corpo insegnante.

E siccome il secondo motivo di agitazione degli studenti è la non pubblicazione del bilancio amministrativo dell'istituto, l'interrogante chiede di conoscere cosa intenda fare il Ministero della pubblica istruzione a questo riguardo. (4-14600)

ASSANTE E PIETROBONO. — *Al Ministro dell'interno.* — Sui seguenti fatti: con provvedimento del 28 agosto 1970, notificato l'11 novembre 1970, il questore di Frosinone, premesso che Evangelista Goffredo, nato il 18 marzo 1919 a Pignataro Intermna (Frosinone) ed ivi residente, « è stato denunciato per minaccia e violenza privata »,

che lo stesso « è ritenuto l'autore di gravi reati rimasti impuniti per l'omertà dei concittadini che temono le sue rappresaglie » e che l'Evangelista deve considerarsi « un elemento proclive a delinquere », ha diffidato, ai sensi dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423, il suddetto Evangelista « a cambiare tenore di vita con l'avvertenza che, in caso contrario, saranno adottati, ulteriori e più gravi provvedimenti ».

Gli interroganti chiedono al Ministro se ritiene legittimo ed opportuno un provvedimento siffatto che, pur formulando accuse gravi ma del tutto gratuite, è privo della indicazione di quegli indizi che la legge impone siano a fondamento di una decisione amministrativa che colpisce un cittadino incensurato e sul quale non risultano mai sollevati sospetti di sorta, per cui obiettivamente il provvedimento si qualifica come un atto di discriminazione politica; se non ritenga, pertanto, di far revocare il provvedimento del questore di Frosinone (che non ha precedenti nella vita della nostra provincia) e di adottare, in conseguenza, sanzioni disciplinari nei confronti dell'autore dello stesso. (4-14601)

ASSANTE E PIETROBONO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere — premesso:

che nella giornata del 14 novembre 1970 un violento nubifragio ha colpito vaste zone della provincia di Frosinone ed in particolare quelle meridionali, arrecando gravi danni all'agricoltura;

che a Cassino, in particolare, sono rimaste allagate per un intero giorno le contrade Cappella Morrone e Campo dei Monaci, con gravi danni non solo alle colture, ma anche agli impianti di riscaldamento delle abitazioni ivi esistenti; —

quali provvedimenti immediati intende prendere perché i cittadini danneggiati ottengano sollecitamente il risarcimento dei danni subiti e quali decisioni intende adottare perché siano scongiurati per il futuro nuovi allagamenti in una zona che vede crescere giorno per giorno insediamenti abitativi, all'uopo facendo predisporre dal consorzio di bonifica della valle del Liri un piano organico di riassetto del territorio, assicurandone il necessario finanziamento. (4-14602)

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se è a conoscenza della grave decisione presa dall'autorità militare per cui l'aeroporto di San Giusto di

Pisa, che serve l'intera Toscana, dovrà stare chiuso, al 90 per cento, dal maggio-giugno 1971, per rifare il manto bituminoso della pista;

per sapere se il Ministro si è reso conto che la chiusura dell'aeroporto, in un periodo in cui arrivano a Pisa, a centinaia, i voli *charters* di gruppi turistici che hanno prenotato le loro vacanze in Versilia o in altre località turistiche della Toscana, porterà alla economia locale, già profondamente degradata, danni incalcolabili;

che cosa intenda fare il Ministro perché tale gravissimo danno venga evitato.

(4-14603)

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se è esatto che la polemica sull'acquisto da parte dell'Italia dei carri armati *Leopard*, è alimentata da ambienti vicini all'industria francese, concorrente, nella fabbricazione dei carri armati, con quella tedesca. (4-14604)

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se è esatto che, nel contratto per cui venivano ordinati per il 1973, all'industria americana, alcuni aliscafi veloci armati per la Marina italiana, vi era inclusa la clausola della segretezza; per conoscere quali penalità sono state applicate nei confronti di quegli ambienti industriali che hanno divulgato, da New York, notizie relative all'acquisto degli aliscafi da parte della Marina italiana. (4-14605)

BARDELLI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere in base a quali criteri di pubblico interesse il Ministero dell'agricoltura e delle foreste ha concesso alla Società immobiliare suinicola umbra (SIAU), gestita da un privato legato e diretto da potenti gruppi finanziari extra-agricoli stranieri, il contributo sugli interessi per la costruzione di un Centro di moltiplicazione dei riproduttori capostipiti destinati al mercato, mentre continuano ad essere negati aiuti e contributi alle cooperative di allevatori suinicoli e a singoli allevatori.

Per sapere, inoltre, quale atteggiamento abbia assunto o intenda assumere il Ministero dell'agricoltura e delle foreste di fronte alle altre richieste della SIAU relative a prestiti e contributi e al permesso quinquennale di temporanea importazione delle materie prime per mangimi in esenzione doganale e prelievi comunitari. (4-14606)

ZANTI TONDI CARMEN, SABADINI E RE GIUSEPPINA. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e del bilancio e programmazione economica.* — Per chiedere la posizione lavorativa dell'insegnante Gino Faustini, presso quale riformatorio presta la sua opera, quale la sua esatta qualifica e infine quale orario è tenuto a seguire. Inoltre si desidera sapere se è distaccato presso altro ente, ufficio o ministero.

Per sapere, inoltre, se sono a conoscenza che il suddetto Faustini svolge attività lavorativa presso l'Istituto della programmazione con qualifica di capo servizio contravvenendo ad una norma vincolativa di incompatibilità contenuta nella lettera-contratto per i dipendenti ISPE. (4-14607)

BO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere — in merito alla situazione della ex società mutua di assicurazione « Mutualità agraria » con sede in Torino, posta in liquidazione con decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1962 — a quale conclusione si sia giunti nella definizione delle operazioni di liquidazione a favore di circa ottomila contadini piemontesi ex soci, come da impegni assunti in sede di risposta all'interrogazione n. 5164 (resoconto delle sedute della Camera del 6 aprile 1964), all'interrogazione n. 9067 (resoconto delle sedute della Camera del 26 gennaio 1965) e all'interrogazione n. 22087 (resoconto delle sedute della Camera del 13 giugno 1967). (4-14608)

BO, MAULINI, NAHOUM E LENTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle finanze, del tesoro e dell'interno.* — Per prospettare — anche in relazione alle precise istanze dell'Unione delle province di Italia, delle amministrazioni provinciali e dei comuni — l'urgenza di un intervento dello Stato al fine di definire il risanamento della situazione debitoria degli enti locali, anche in considerazione della scadenza al 30 dicembre 1970 della integrazione statale prevista dall'articolo 28 della legge 2 giugno 1961, numero 454 e dalla legge 28 luglio 1961, n. 838 a compensazione delle minori entrate derivanti dalla soppressione dell'addizionale provinciale all'imposta sui redditi agrari e dalle esenzioni dalle sovrimposte sul reddito dominicale e dei terreni e relative eccedenze.

Per sapere se — in attesa della riforma della finanza locale e in considerazione del fatto

che un ulteriore aggravamento della già grave situazione dei bilanci degli enti locali ridurrebbe, di fatto, il loro ruolo autonomistico proprio nel momento in cui l'ordinamento regionale tende ad esaltarlo — non si ritenga necessario garantire ulteriormente i benefici di cui alla legge 16 settembre 1960, n. 1014 (compresa la facoltà ai comuni di ridurre l'imposta di famiglia ai coltivatori diretti, operai e artigiani, facoltà purtroppo disattesa in particolare dai piccoli comuni rurali) ed altri provvedimenti di emergenza che consentano, con l'aiuto statale, adeguate possibilità agli enti locali nell'attuazione della suddetta legge e dei loro accresciuti compiti istituzionali e sociali. (4-14609)

BO, OGNIBENE, ESPOSTO, BONIFAZI, MARRAS, GIANNINI, LENTI, NAHOUM, GASTONE, DAMICO E LAJOLO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere:

1) le ragioni del notevole ritardo nella pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale* del decreto ministeriale 27 marzo 1970 contenente « norme per la concessione di un contributo sulle spese di gestione per l'ammasso volontario delle uve e dei mosti di produzione 1969 », che risulta pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* del 28 ottobre 1970, n. 274, con ben sette mesi di ritardo, il che finisce col danneggiare seriamente le cantine sociali interessate;

2) i motivi per cui — ancora una volta — il suddetto decreto ripete i gravi limiti dei precedenti decreti per l'attuazione degli interventi di cui all'articolo 8 della legge 27 ottobre 1966, n. 910, sia perché ignora completamente il contributo statale del 5 per cento sugli interessi dei prestiti per gli acconti ai soci conferenti previsto dallo stesso articolo di legge, sia perché ripete lo stanziamento di un miliardo che — in base all'esperienza degli ultimi anni — risulta assolutamente inadeguato in rapporto all'aumento in atto dei conferimenti e in rapporto all'entità reale del contributo, che risulta del 5-6 per cento mentre la legge lo prevede sino al 90 per cento delle spese di gestione;

3) le ragioni per cui all'articolo 5 del suddetto decreto ministeriale si ribadisce l'incumulabilità dei benefici dell'articolo 8 (sostegno dei mercati agricoli) con quelli dell'articolo 11 (credito di conduzione), incumulabilità che non è stata mai dichiarata dal legislatore e che è stata contestata dalla stessa commissione istituita con decreto ministeriale 6 agosto 1968 per l'attuazione dei de-

creti annuali sull'ammasso volontario delle uve, la quale — nella sua riunione del gennaio 1970 — ha rinnovato la sua istanza per l'abolizione dell'ultimo comma dell'articolo 8 delle norme di applicazione del piano verde (che sancisce arbitrariamente tale incumulabilità), rilevando che, se la non cumulabilità dei due contributi rientrasse nelle norme generali amministrative dello Stato, il Ministero dell'agricoltura e la stessa Corte dei conti risulterebbero responsabili della erogazione di somme non dovute durante tutto il periodo di esecuzione del primo piano verde che non prevedeva tale « incumulabilità »;

per sapere se il Governo è a conoscenza della particolare gravità della situazione di mercato (prezzi delle uve, dei vini e delle vinacce) determinatasi quest'anno, particolarmente in Piemonte, in seguito alla scandalosa e massiccia offensiva della speculazione e se e come si intenda porre rimedio a tale situazione con adeguati provvedimenti.

(4-14610)

BO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere per quali ragioni numerosi ex combattenti della guerra 1915-1918 della provincia di Asti e, addirittura, la totalità di essi in alcuni comuni (esempio: Scurzolengo) non hanno finora ottenuto l'accoglimento delle loro istanze per la concessione dell'assegno vitalizio previsto dalla legge e quali provvedimenti intende adottare per il superamento di ogni ritardo burocratico, anche in attuazione dell'impegno assunto nella VII Commissione difesa della Camera per il disbrigo delle sudette pratiche entro il 1970.

(4-14611)

BO, NAHOUM, DAMICO E LAJOLO. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, dell'agricoltura e foreste e di grazia e giustizia.* — In merito al grave stato di apprensione, stupore e tensione creato tra le sei mila aziende contadine già associate nell'ex consociazione cooperativa Asti-nord e nell'opinione pubblica:

dalla citazione, da parte dei commissari liquidatori, di dieci cantine sociali già aderenti alla suddetta consociazione per la restituzione della somma di 707 milioni che sarebbe stata erogata in più — rispetto al dovuto — per errori di conteggi nei bilanci della consociazione stessa;

dal fatto che tale citazione viene proposta prima ancora del processo ai principali amministratori e, quindi, prima di qualsiasi definizione sul piano giudiziale della veridi-

cità o meno dei bilanci e delle responsabilità penali e civili dei diretti responsabili del dissesto dell'Asti-nord;

dal fatto che tale citazione finirebbe col colpire irrimediabilmente sei mila famiglie contadine con circa venti mila addetti, che hanno già pagato duramente tale dissesto con la mancata o insufficiente remunerazione dei conferimenti effettuati;

dal fatto, ancora, che tale citazione porterebbe al risultato di vanificare la buona volontà dimostrata da alcune delle cantine sociali già appartenenti alla Asti-nord (che hanno ripreso faticosamente l'attività a costo di un già pesante indebitamento e di notevoli sacrifici) e di compromettere ogni possibilità di ristrutturazione della cooperazione in quella zona.

Per conoscere l'opinione del Governo su tutta la drammatica vicenda e, in particolare, per sapere:

1), se non si ritenga opportuno promuovere adeguati interventi o, quantomeno, la sospensione di ogni autorizzazione alle azioni civili in corso nei confronti delle dieci cantine sociali interessate, nell'attesa della definizione in sede giudiziale della veridicità o meno dei bilanci e delle responsabilità del dissesto nel processo ormai imminente, nonché nella prospettiva di una soluzione della annosa vicenda che — a ben cinque anni dalla messa in liquidazione della consociazione — l'intervento pubblico può e deve garantire (anche rimediando all'assenza dell'ente regionale di sviluppo agricolo che il Piemonte attende dal 1965, dopo il « no » del Governo a precise proposte parlamentari) mediante un « piano di ristrutturazione » collegato alle nuove possibilità derivanti dall'ordinamento regionale;

2) se esistono diverse relazioni e proposte dei commissari liquidatori (e se dalla documentazione esistente emerge l'ammontare complessivo degli interessi pagati o dovuti dalla consociazione e dalle singole cantine aderenti agli istituti di credito), quali siano le cause del fallimento del « piano di risanamento » concordato a suo tempo con le banche locali e quale sia l'ammontare — per voci distinte — di tutte le spese della procedura di liquidazione in atto, compresi gli stipendi, i rimborsi ed acconti ai commissari liquidatori e le parcelle legali e peritali. (4-14612)

FORNALE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali sono i motivi per i quali un gruppo di bidelli delle

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

scuole medie inferiori provenienti dalle ex scuole di avviamento al lavoro, attende da oltre due anni l'inquadramento in ruolo nella carriera ausiliaria ai sensi della legge 18 marzo 1968, n. 303, e della circolare ministeriale del 29 luglio 1968, n. 340.

Gli interessati hanno trasmesso al Ministero tramite i provveditorati domande e documentazione regolare fin dal settembre 1968, senza più ottenere alcuna risposta e pertanto continuando a prestare servizio nella precaria posizione di avventizi. (4-14613)

FRASCA, SALVATORE E GIUDICEANDREA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che, a carico dell'avvocato Perugini Arturo fu Basilio, senatore della DC nel corso della IV Legislatura, non ripresentato nelle elezioni del 1968 per ragioni di ordine politico e morale, esistono gravi precedenti penali per reati vari, che vanno dalla bancarotta semplice alla emissione di assegni a vuoto, estinti successivamente per amnistia e che sullo stesso, tuttora, grava un processo presso il tribunale penale di Milano « per associazione a delinquere al fine di commettere una serie di truffe; e poi per sette truffe consumate per un importo di 20 milioni e per una truffa tentata », nonché altro processo, presso il tribunale penale di Roma, per truffa pluriaggravata per il quale è stato già emesso decreto di citazione a giudizio e fissata la udienza per il 17 ottobre 1970 e poi rinviata — quali sono le ragioni per le quali il prefetto di Catanzaro ha consentito a costui, che, intanto, veniva eletto sindaco del comune di Lamezia Terme con il voto, oltre che dei suoi amici, dei consiglieri della DC e del PSU di prestare giuramento di fedeltà alla Repubblica e, quindi, di entrare nelle sue funzioni e senza magari emettere successivamente il provvedimento di sospensione di cui all'articolo 149 del regio decreto 4 febbraio 1915, n. 148.

Gli interroganti fanno presente che tale fatto ha destato vivo scalpore non soltanto in mezzo all'opinione pubblica dell'importante centro di Lamezia Terme, che, come è noto, raggruppa i tre comuni di Lamezia, Sambiasi e Nicastro, ma in tutta la regione calabrese, con evidente discredito per le istituzioni dello Stato.

Gli interroganti, di conseguenza, desiderano conoscere quali provvedimenti il Ministro interessato intende adottare al fine di far rispettare la legge ed i più sani e corretti requi-

sili di moralità che devono essere propri di chi è chiamato ad assolvere a pubbliche funzioni. (4-14614)

FOSCHI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali iniziative intende assumere affinché al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1967, n. 1518 sia data piena attuazione da parte degli organi competenti e, in particolare, in base a quali norme di legge il Ministero della pubblica istruzione stipula convenzioni in materia di medicina scolastica con comuni, province e enti vari, poiché i servizi di medicina scolastica dovrebbero essere istituiti direttamente dai comuni, dai consorzi di comuni in base al decreto del Presidente della Repubblica sopra citato. (4-14615)

FOSCHI. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere quali iniziative intende assumere perché sia data applicazione al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1967, n. 1518, relativo ai servizi di medicina scolastica e, in particolare, quando e quali sono i comuni e i consorzi fra i comuni che hanno stabilito, secondo quanto richiesto dall'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica sopracitato, il proprio regolamento di attuazione. (4-14616)

OLMINI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se corrisponde al vero che la lira dovuta ai gestori di impianti di distribuzione di carburante, stabilita dal provvedimento CIP del 27 agosto 1970 in seguito al decreto economico, non è stata ancora corrisposta ai gestori stessi e che da parte di alcune Società petrolifere si vorrebbe subordinare tale corresponsione alla modifica dell'orario festivo, commettendo un illecito essendo i due problemi diversi e del tutto indipendenti, e per sapere quindi se ritiene di intervenire opportunamente al riguardo. (4-14617)

FIUMANÒ E TRIPODI GIROLAMO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord e al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere:

a) se siano a conoscenza dello stato di agitazione esistente nel comune di Pazzano (Reggio Calabria) a causa dell'aggravamento

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

dello stato di disoccupazione bracciantile in conseguenza dei licenziamenti operati nei lavori di rimboschimento del bacino dello Stilaro e di cui si è interessato anche il consiglio comunale con apposito ordine del giorno votato all'unanimità;

b) quali misure intendano adottare allo scopo di permettere l'avviamento della manodopera disoccupata del comune di Pazzano e per evitare ogni discontinuità nei lavori di sistemazione del suolo della zona nel rispetto delle finalità della legge speciale Calabria. (4-14618)

BARDELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del bilancio e programmazione economica, delle finanze, dell'interno e del tesoro.* — Per conoscere:

a) a quali criteri è stata ispirata la scelta degli enti ai quali sono stati devoluti gli utili della lotteria di Agnano del 1969, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1970;

b) se ritengono che tutti i 358 enti di cui al predetto decreto presidenziale rispondano alle « finalità sociali, assistenziali e culturali » previste dalle leggi relative e se, a titolo di esempio, vi rispondano in particolare i seguenti: Centro di iniziativa giovanile di Roma, Confederazione nazionale delle misericordie d'Italia di Firenze, Movimento di collaborazione civica di Roma, Società storia patria di terra e di lavoro di Caserta, istituto « Alfonso Maria Fusco » di Civitanova Marche, Amministrazione comunale per incremento attività sportive di Colavecchio, Associazione « Fronte della Famiglia » di Como, Centro internazionale di redenzione umana di Napoli, Associazione italiana maestri cattolici di Roma, Comitato romano messa degli artisti, Movimento dei laici per l'America latina di Roma e altri analoghi;

c) se non ritengano di dover evitare per il futuro una siffatta dispersione di denaro pubblico, devolvendo gli utili delle lotterie nazionali agli enti locali affinché li utilizzino in rispondenza alle finalità previste dalle leggi in vigore, nonché di procedere, per quanto di competenza del Governo, allo scioglimento di molti di tali enti ormai del tutto anacronistici e inutili. (4-14619)

RUSSO FERDINANDO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza dei motivi che stanno alla base dello sciopero generale proclamato, a Palermo, dalle organizzazioni sindacali per il

giorno 20 novembre 1970, a causa della grave situazione in cui si trova la scuola nella provincia e nel capoluogo e soprattutto la scuola elementare che, malgrado la sua preminente importanza è stata maggiormente trascurata, come lo dimostrano le 2.000 aule mancanti, di cui 1.367 nel solo comune di Palermo.

L'interrogante fa presente che ancora più carente è la situazione del personale di pulizia e di custodia, del tutto insufficiente, anche perché a Palermo si è ancora in attesa dell'espletamento del concorso per l'assunzione di 117 bidelli. L'impiego temporaneo di un limitato numero di pretratrici d'opera, con contratto fino al 31 dicembre 1970, e l'attuazione di ristrette disposizioni impartite dalle autorità locali, rendono drammatica la situazione generale. Alle carenze dell'edilizia si è tentato di sopperire con la soppressione delle classi e con il soprappollamento delle altre, funzionanti, in deprecabili 2 o 3 turni di lezioni.

L'interrogante chiede di conoscere se è vero che a Palermo i maestri non possono attuare il tanto raccomandato ed utile insegnamento individualizzato, specie per il fatto che ad essi, le autorità scolastiche, sembra per motivi di risparmio, affidano gli alunni dei colleghi assenti anziché nominare i supplenti.

Per quanto riguarda la situazione delle scuole materne statali data la carenza della situazione edilizia, l'interrogante, mentre sollecita una ispezione per la situazione igienica dei locali adibiti a scuole materne, chiede la istituzione di nuove sezioni, dato il sovraffollamento di quelle esistenti e chiede di conoscere quante sezioni nel capoluogo e nella provincia saranno finanziate in base ai progetti di costruzione di asili presentati dagli Enti locali.

In merito all'edilizia scolastica, in generale, l'interrogante chiede di conoscere i motivi per cui le numerose pratiche relative alla riparazione degli edifici danneggiati dal terremoto non sono state ancora espletate e quali sono inoltre le somme stanziare e congelate, da diversi anni, per la costruzione degli occorrenti nuovi edifici scolastici.

L'interrogante, al riguardo, chiede di conoscere se il Ministro non ritenga di affidare all'IRI la costruzione dei nuovi edifici, dando l'incarico di provvedere alla edilizia scolastica della provincia, al fine di evitare ulteriori ritardi nella esecuzione delle opere.

L'interrogante infine, chiede di conoscere se il Ministro non ritenga: di sollecitare l'ini-

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

zio dei lavori di costruzione degli edifici scolastici i cui progetti sono stati appaltati;

di disporre l'immediata riparazione delle scuole danneggiate dal terremoto al fine di garantire la massima sicurezza alla popolazione scolastica;

di dare disposizione per l'espletamento del concorso a posti di bidello e per la restituzione alla scuola dei bidelli distaccati nei vari uffici comunali;

di sdoppiare le classi elementari in base alle disposizioni in vigore (spazio minimo almeno metri quadrati 1,20 per ragazzo);

di ridurre l'orario di insegnamento nelle scuole materne per la inidoneità dei locali addetti a tali scuole;

di nominare gli insegnanti supplenti in caso di assenza dei maestri titolari ai sensi della circolare provveditoriale n. 52 del 28 settembre 1960 mai revocata e conseguente alle indicazioni ministeriali. (4-14620)

ORLANDI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere — premesso che in data 22 settembre 1970 il comando della compagnia cara-

binieri di Avellino ebbe a chiedere, con nota 102/27, l'autorizzazione a perquisire le abitazioni di due cittadini residenti in Pietraster-nina, Iermannò Salvatore e Turtoro Vincenzo, accusati attraverso una denuncia anonima di essere esponenti di un centro mafioso istituito nella città e detentori di armi e materiale esplodente; premesso altresì che, sempre in data 22 settembre, il Pretore di Avellino concesse la richiesta autorizzazione con dispensa dalle formalità di cui agli articoli 304-bis e seguenti del codice di procedura penale:

1) quale sia stato l'esito della perquisizione effettuata;

2) se il comportamento dei due soprannominati cittadini autorizzava la credibilità della denuncia anonima;

3) se la denuncia anonima e la richiesta di autorizzazione ad effettuare la perquisizione siano ascrivibili, in mancanza di altra plausibile motivazione, all'orientamento politico manifestato dai due cittadini soprannominati e, in tal ipotesi, quali iniziative si intenda adottare. (4-14621)

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri della pubblica istruzione e dell'interno, per conoscere per quale motivo il liceo scientifico Einstein di Milano rimane occupato da parecchi giorni da una minoranza di giovani studenti i quali pretendono con questo mezzo di censurare l'operato dei loro insegnanti che hanno preso a suo tempo misure disciplinari verso due alunni. La situazione a Milano sta diventando sempre più preoccupante per l'estendersi di un'offensiva di agitazioni che pregiudica il regolare svolgimento degli studi anche in altre scuole dove le rivendicazioni studentesche arrivano alla richiesta di abolizione di ogni giudizio e di ogni voto.

« L'interrogante chiede se la scuola italiana può rimanere sotto il ricatto incivile di minoranze le quali non permettono alla grande maggioranza degli studenti di poter proseguire i loro studi in un clima di serenità e di ordine con grave preoccupazione anche dei genitori pensosi dell'avvenire dei loro figli.

(3-03862)

« GIOMO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali urgentissime misure intenda prendere per porre termine agli incredibili episodi di violenza che da giorni si ripetono al liceo Parini di Milano dove si è giunti persino a zuffe tra studenti contestatori e genitori di altri studenti che intendono che i loro figli possano finalmente frequentare regolarmente le lezioni.

« L'interrogante ritiene che a questo punto ogni ulteriore indugio sia riprovevole sotto ogni punto di vista.

(3-03863)

« GIOMO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'interno per conoscere se sia a sua conoscenza che l'autorità di polizia ha arbitrariamente impedito ai combattenti e reduci appartenenti al MSI di deporre il 4 novembre 1970 corone di fiori sui monumenti in memoria dei caduti a Varese.

« L'interrogante chiede quali provvedimenti il Ministro interessato intenda adottare contro le autorità responsabili della provincia anche per avere tollerato la contestabile presenza durante la cerimonia comme-

morativa del 4 novembre di ragazzi maoisti, muniti di caschi e di armi improprie.

(3-03864)

« SERVELLO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro degli affari esteri, per conoscere se il Governo non intenda:

1) compiere un passo urgente presso il governo degli USA affinché sia salvata la vita e siano garantiti i diritti civili e di libertà dei militanti progressisti negri Bobby Seale ed Angela Davis, detenuti nelle carceri e oggetto di una pesante campagna terroristica dei gruppi più oltranzisti della destra reazionaria e razzista americana;

2) prendere apertamente posizione contro la nuova pericolosa ondata di repressione antidemocratica e di razzismo in atto negli USA.

(3-03865) « CARDIA, IOTTI LEONILDE, CORGHI, PISTILLO, BARTESAGHI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere quale atteggiamento e quali provvedimenti intenda assumere in merito al caso del professor Franco Cordero, titolare della cattedra di procedura penale presso l'Università cattolica del Sacro Cuore di Milano.

« L'incredibile comunicazione del Rettore Lazzati con la quale al professor Cordero è stato notificato che egli " non potrà più svolgere nell'Università del Sacro Cuore, nessuna attività inerente allo stato giuridico di professore ", in palese contrasto con il principio di legge della inamovibilità dei professori di ruolo e le assurde oltretutto persecutorie pretese dell'autorità ecclesiastica che, attraverso il Cardinal Garrone, ha addirittura affermato " le idee del professor Cordero incompatibili con la professione di docente in una università " offendono non solo gli irrinunciabili diritti costituzionali del cittadino ma la stessa scienza collocandosi, obiettivamente, in una dimensione degna delle peggiori espressioni dogmatiche e di potere di un apparato repressivo e inquisitorio.

« Simili attentati al diritto e alla cultura non appaiono tollerabili e non è immaginabile che il Governo non assuma una posizione che valga a porre nel nulla tali violazioni, sul che si chiede di essere posti a completa conoscenza.

(3-03866) « CARRARA SUTOUR, CANESTRI, BOIARDI, AMODEI, ALINI, SANNA ».

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri delle poste e telecomunicazioni, del lavoro e previdenza sociale e delle finanze, per sapere se, di fronte alla crisi della industria discografica italiana, di cui sono stati avvertiti i sintomi e che è stata anche resa di pubblica opinione dalla stampa — *Messaggero* del 28 settembre 1970 — non ritengano di intervenire con opportune iniziative principalmente nei confronti della RAI, unico Ente gestore del servizio di radio-diffusione, a cui il settore attribuisce la responsabilità di avere declassato in termini di quantità e scelta di programmi il disco di produzione nazionale, al fine di:

1) riequilibrare il divario verificatosi in misura macroscopica tra la diffusione della musica leggera straniera e quella italiana, valutando ponderatamente che all'intero ciclo produttivo partecipano circa 50.000 lavoratori;

2) tutelare le attitudini lavorative del nostro popolo, universalmente riconosciute anche in questo genere d'arte sino ai tempi recenti ed ora poste in dichiarato dispregio da alcuni responsabili della radiodiffusione che accordano la loro indiscriminata preferenza alla musica leggera straniera, così dimostrando di non volere o di non comprendere che anche questo settore di produzione artistica, già prestigioso per il nostro Paese, deve essere sostenuto perché a sua volta contribuisca al rifiorire spontaneo dell'estro melodico popolare;

3) contenere il potere decisionale della RAI nella scelta dei prodotti del settore, con predilezione della musica leggera straniera, il cui consumo nell'attuale congiuntura apporta annualmente alla bilancia dei pagamenti una passività valutabile a circa 15 miliardi di lire determinata dalla grave sproporzione, verificatasi in questi ultimi tempi, tra l'importazione e l'esportazione di dischi di musica leggera e tra il dare e l'avere con l'estero per diritti d'autore;

4) verificare l'illusoria efficacia anticongiunturale della modesta previsione d'incremento di IGE, valutabile in 1 miliardo e mezzo di lire se ponderatamente rapportato ad una perdita di capitale di circa 15 miliardi di lire spesi all'estero per acquisto di prodotti utili al soddisfacimento di bisogni tutt'altro che primari.

(3-03867)

« FRACASSI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri del lavoro e previdenza sociale e del turismo e spettacolo per sapere se intendono

far svolgere una approfondita inchiesta presso l'ente lirico della Scala di Milano affinché siano controllate le numerose proteste di artisti italiani e stranieri, di indubbio valore, secondo le quali il sovrintendente alla Scala avrebbe messo in atto una ingiustificata discriminazione, anche razziale, nei confronti di alcuni artisti.

(3-03868)

« LONGONI, SANGALLI, VAGHI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per sapere se sia a conoscenza:

a) degli atti di violenza squadristica compiuti il 19 novembre 1970, alla città universitaria in Roma, da gruppi di fascisti che avevano occupato la facoltà di legge; del lancio di bottiglie incendiarie, di bombe carta e perfino di mobili dalle finestre della stessa facoltà;

b) dell'inaudito comportamento delle forze di polizia e dei carabinieri i quali hanno ostentatamente protetto i fascisti barricati nei locali della facoltà di legge, senza intervenire almeno per fare cessare il lancio di proiettili, anzi arrivando fino al punto da assistere come divertiti spettatori all'aggressione compiuta da un gruppo di fascisti contro lo studente Massimo Pieri, già ferito ad una gamba, e contro due altri studenti che stavano caricandolo su una vettura per trasportarlo d'urgenza in ospedale;

per conoscere altresì se il Ministro voglia chiedere conto di tale comportamento al vicequestore Mezzatesta, presente sul posto, e al sottotenente che comandava il drappello di una ventina di carabinieri che, nei pressi dell'istituto di fisica, sono stati testimoni passivi di tale aggressione.

(3-03869)

« NATOLI, CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'interno per conoscere, ai fini di un'azione giudiziaria che i cittadini interessati si riservano di promuovere, il nome dell'ufficiale dei carabinieri presente in servizio d'ordine pubblico all'università di Roma nella tarda mattina del 19 novembre 1970 nella zona compresa tra il rettorato, la facoltà di legge e l'istituto di fisica;

tenuto conto che questo ufficiale ha passivamente assistito, anzi incoraggiandola, alla aggressione consumata da un gruppo di fascisti contro lo studente Massimo Pieri, già in precedenza seriamente ferito a una gamba,

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1970

e contro suoi compagni che gli prestavano soccorso accingendosi a trasportarlo al vicino Policlinico.

(3-03870)

« PINTOR ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri delle finanze e dell'interno per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per porre rimedio all'aggravamento della situazione finanziaria degli enti locali, comuni e province, derivante dal mancato adeguamento del gettito dell'ICAP all'incremento del reddito nazionale e al diminuito valore d'acquisto della moneta.

« Tali conseguenze, come è stato recentemente denunciato da un pertinente ordine del giorno votato dal consiglio comunale di Villa d'Ossola (Novara) inviato al Ministro delle finanze, conseguono alla paralisi degli uffici delle imposte dirette e delle commissioni di prima istanza per l'esame dei ricorsi, per quanto attiene agli accertamenti e al contenzioso relativi alla RM a carico delle grandi società per azioni.

« Questa paralisi particolarmente acuta negli uffici di alcuni grandi centri, come Milano, dove i dirigenti responsabili dichiarano la impossibilità materiale, in cui si trovano, di procedere ad una indagine analitica sui bilanci delle società per azioni e in particolare di quelli, che da anni e anche da decenni vengono presentati in *deficit* o in pareggio e per i quali vengono regolarmente impugnati gli accertamenti di ufficio.

« Poiché molto spesso tali società hanno sede in grandi centri metropolitani e stabilimenti di produzione in comuni piccoli e medi, ne deriva l'assurda situazione, che a tali località, chiamate a risolvere i problemi di nuovi insediamenti di popolazione conseguenti all'attività produttiva delle aziende in parola, vengono a mancare anche i proventi tributari dell'ICAP.

« Si citano come scandalosi esempi di tale insostenibile situazione, tutte le società petrolifere, che con i loro impianti di raffinazione inquinano le acque e l'atmosfera del luogo dove sono installati e alcune grandi consociate del gruppo Montedison, quale la SISMI, la Rhodiatoce, ecc. L'elenco potrebbe continuare a lungo.

« Trascurando in questa sede il gravissimo problema dell'evasione legale da parte delle società per azioni, consentito dal vigente sistema tributario, gli interroganti desiderano conoscere se è allo studio del Governo un

provvedimento legislativo che consenta di integrare i bilanci comunali danneggiati dalla inefficienza della organizzazione tributaria dello Stato.

(3-03871)

« BARCA, GASTONE, RAFFAELLI, MAULINI ».

INTERPELLANZA

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed i Ministri della pubblica istruzione, dei lavori pubblici e del tesoro, per conoscere quali misure di carattere urgentissimo ritengano di assumere per sopperire, sia pure parzialmente alla vigilia del nuovo anno accademico ed in attesa della riforma universitaria, alla drammatica situazione della Università di Roma, dalle competenti Autorità Accademiche più volte denunciata negli ultimi anni e, con particolare gravità, fino ad un vero livello estremo di rottura, nella recente riunione del Senato Accademico e nella relazione reitorale sull'attività dell'Ateneo romano nel triennio 1967-70.

« Premesso che la Città Universitaria, inaugurata nel 1935 su un'area di 16,86 ettari di terreno, era destinata a 15.000 studenti; che in soli 35 anni la popolazione studentesca ha registrato un aumento iperbolico fino a raggiungere una consistenza di più di 100.000 unità; che, conseguentemente, l'attuale sede, con tutti gli ampliamenti che nel tempo si sono potuti realizzare, consente mediamente agli studenti frequentanti un uso, invero insopportabile e dannosissimo, di 10,7 metri cubi-studente contro un indice inizialmente previsto di 56,9 metri cubi-studente, con ciò venendo ogni giorno di più a minare lo spazio vitale materialmente indispensabile per svolgere qualsiasi attività didattica e scientifica degna di questo nome;

premessi, ancora, che soltanto la realizzazione di nuovi complessi universitari potrà risolvere integralmente e razionalmente il problema delle esigenze universitarie dell'area romana, il comprensorio di Tor Vergata, finalmente assegnato a seguito di una nuova modifica del piano regolatore di Roma a destinazione universitaria per l'estensione di 617 ettari, dovendo essere il primo di tali complessi da prevedere in funzione di ragioni sociali, economiche, di influenze intercomunali, di infrastrutture, eccetera dalle quali si va delineando l'ubicazione dei centri medesimi, pre-

vedibilmente nel numero di altri quattro; e che, in attesa che si possa procedere alla pianificazione ed alla effettuazione di tutto il sistema universitario romano, l'amministrazione universitaria ha rivolto i suoi sforzi, con una direttiva a carattere provvisorio di emergenza, verso il reperimento di quelle aree in prossimità della città universitaria che, destinate originariamente sono state ad essa in tempi successivi abusivamente sottratte per entrare a far parte del demanio militare, o di aree comunque da destinare all'università proprio in ragione della loro ubicazione, e verso l'ottenimento di una deroga all'indice di edificabilità fissato dal piano regolatore di Roma e già largamente superato, in guisa da consentire immediati ampliamenti e sopraelevazioni nell'ambito dell'attuale città universitaria e del policlinico, eventualmente con semplici costruzioni prefabbricate, come documentato anche in una proposta di legge sulla sistemazione edilizia dell'università di Roma n. 4661 dall'interpellante presentata in data 13 dicembre 1967;

premessi, inoltre, che, sempre in relazione al fortissimo incremento del numero degli studenti, il rapporto fra questi ed i docenti, malgrado recenti aumenti, è tuttora scarso anzi tende a peggiorare, con quali conseguenze ai fini dell'efficacia degli insegnamenti è superfluo sottolineare; che anche il numero attuale degli assistenti delle varie categorie è del tutto inadeguato alle esigenze scientifiche e didattiche dell'ateneo romano; e che, finché l'università non ha la possibilità di aumentare automaticamente le proprie strutture di personale in proporzione con le accresciute esigenze di funzionamento, il personale non insegnante è inadeguato, così come inadeguato è il personale di assistenza, diretta ed indiretta, delle cliniche universitarie al numero dei posti letto in continuo aumento nei singoli istituti anche a seguito dello sdoppiamento di numerose cattedre;

premessi, infine, che le assegnazioni ordinarie e straordinarie, disposte dal Ministero della pubblica istruzione, per l'acquisto o il noleggio di attrezzature didattiche e scientifiche e per il relativo funzionamento, per materiale bibliografico ed altro, sono obiettivamente insufficienti per l'università di Roma; e che l'assoluta insufficienza dei fondi che il Ministero dei lavori pubblici destina annualmente alla manutenzione degli immobili demaniali concessi in uso gratuito e perpetuo all'università, ha costretto l'amministrazione universitaria romana ad assumersi direttamente, e quindi *contra legem*, ed in misura sem-

pre crescente l'onere finanziario, organizzativo e tecnico di moltissime opere di manutenzione, con conseguenti danni non lievi per le attività didattiche e scientifiche;

l'interpellante chiede se non si ritenga urgente l'emanazione di provvedimenti indilazionabili e l'adozione di misure più sostanziali, intese a risolvere, sia pure solo provvisoriamente, particolari situazioni di estrema gravità e veramente esplosive, quali quelle sopra denunciate; provvedimenti e misure che, a titolo puramente esemplificativo e che per alcuni aspetti interessano non soltanto lo *Studium Urbis*, abbiano riguardo:

alla realizzazione integrale di opere edilizie in corso all'università di Roma, quali la nuova sede degli istituti di chimica e di fisica, e alla ristrutturazione degli ambienti ex sede ORUR da sistemare per un migliore uso da parte degli studenti e degli uffici dell'opera universitaria;

al reperimento di aree per nuove costruzioni ed insediamenti universitari, tra le quali quelle del Castro Laurenziano; e ad una sollecita, soddisfacente soluzione transattiva della vertenza sorta in questi ultimi mesi con il Pio Istituto di Santo Spirito ed ospedali riuniti in merito alla restituzione del complesso del policlinico Umberto I alla facoltà di medicina dell'ateneo romano;

alla realizzazione in muratura ed a carattere stabile di ampliamenti di alcuni edifici esistenti nella città universitaria e di nuovi fabbricati che comportano un aumento del 5,6 per cento dell'attuale volumetria, nonché di piccole aggiunte nell'ambito del Policlinico; ed all'esecuzione di alcune costruzioni di limitata volumetria, realizzabili con sistema di prefabbricazione e che potranno essere eliminate una volta che l'attuale sede dell'ateneo sarà restituita alla sua primitiva funzione di complesso universitario per un massimo di 20.000 studenti. In pratica, dopo che la facoltà di economia e commercio ha trovato adeguata sistemazione nella nuova sede del vasto e complesso edificio in via Scarpa, tutte le facoltà, oltre l'amministrazione universitaria stessa, sono interessate a tali ampliamenti: dalla facoltà di lettere a quella di giurisprudenza, di scienze politiche e di scienze statistiche demografiche ed attuariali, dalla facoltà di scienze matematiche fisiche e naturali a quella di ingegneria, dalla facoltà di medicina a quella di farmacia;

all'acquisto, sui fondi stanziati per nuovi complessi universitari, di immobili, o alla continuazione dell'assunzione in locazione sia di locali sia di interi edifici, destinandoli a

farvi svolgere provvisoriamente l'attività didattica e scientifica di istituti bisognosi di spazio anche per alloggiare degnamente le circa 100 cattedre nuove per insegnamenti fondamentali delle varie facoltà, o nei quali sistemare le facoltà sdoppiate che il senato accademico dovesse proporre di istituire;

all'aumento del numero dei professori di ruolo ed incaricati, nonché degli assistenti; ed all'assunzione diretta, da parte dell'università, del personale amministrativo di segreteria, di quello ricercatore, di quello tecnico e degli impiegati d'ordine in relazione a comprovate necessità di funzionamento dell'università ed in proporzione con l'aumento della popolazione studentesca;

ad una nuova regolamentazione dello stato giuridico sia del personale docente ed in specie di determinate categorie del medesimo, sia di quello non di ruolo: borsisti, contrattisti annuali, fatturisti; a una rivalutazione dell'indennità di ricerca scientifica per i professori di ruolo e alla attribuzione di quella di operosità scientifica e di piena occupazione per le altre categorie; a compensi e premi adeguati per l'espletamento di compiti scientifici, didattici e tecnici commessi al personale docente, ricercatore e tecnico; e ad una generale retribuzione di tutti gli incarichi di insegnamento e di esercitazioni, eliminando completamente quelli gratuiti;

all'aumento dei fondi destinati alla manutenzione degli immobili in misura tale da correggere una situazione pesante che interessa la quasi totalità degli edifici universitari; e ad un aumento adeguato, sempre in proporzione al numero degli studenti, dei contributi ministeriali per le dotazioni degli istituti, per le loro attrezzature scientifiche e didattiche e per il potenziamento qualitativo e quantitativo del personale;

all'eliminazione o, quanto meno, allo snellimento di superati sistemi procedurali, come indicato anche nella proposta di legge n. 2399 sulla modifica dell'articolo 53 del testo unico delle leggi sull'istruzione superiore dall'interpellante presentata il 25 marzo 1970, i quali, se rispettati, comportano i più intollerabili intralci e ritardi nel disbrigo delle innumerevoli pratiche amministrative dell'ateneo e, se non rispettati, valgono a provocare inevitabili impugnative e messe in mora da parte degli organi superiori di controllo, accompagnate da responsabilità civile e penale da parte sia degli organi collegiali sia dei singoli funzionari, senza alcun rispetto per la tanto ripetutamente invocata autonomia universitaria.

(2-00574)

« VEDOVATO ».