

## 175.

## SEDUTA DI LUNEDÌ 29 OTTOBRE 1973

## PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BOLDRINI

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Missione</b> . . . . .	10209	PELLICANI GIOVANNI . . . . .	10232, 10251
<b>Disegni di legge:</b>		RAFFAELLI . . . . .	10247
(Annunzio) . . . . .	10209	RAUCCI . . . . .	10246
(Presentazione) . . . . .	10222	SANTAGATI . . . . .	10224
(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa) . . . . .	10209	SKERK . . . . .	10249
(Proposta di trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa) . . . . .	10210	TASSI . . . . .	10243
(Trasmissioni dal Senato) . . . . .	10209	TRIVA . . . . .	10232
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione):</b>		<b>Proposte di legge:</b>	
Conversione in legge del decreto-legge 29 settembre 1973, n. 578, concernente modificazioni al regime fiscale dei prodotti petroliferi (2358) . . . . .	10222	(Annunzio) . . . . .	10209
PRESIDENTE . . . . .	10222, 10224	(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa) . . . . .	10209
BAGHINO . . . . .	10244	(Trasmissione dal Senato) . . . . .	10259
BALLARIN . . . . .	10247	<b>Interrogazioni e interpellanza (Annunzio):</b>	
CIAMPAGLIA . . . . .	10259	PRESIDENTE . . . . .	10259
DAMICO . . . . .	10242	BALLARIN . . . . .	10259
DE VIDOVICH . . . . .	10238	<b>Interrogazioni urgenti sui danni della mareggiata in Sicilia (Svolgimento):</b>	
KORACH . . . . .	10235	PRESIDENTE . . . . .	10210
LA MARCA . . . . .	10254	COTTONE . . . . .	10219
LO PORTO . . . . .	10242	CUSUMANO . . . . .	10220
MARCHETTI . . . . .	10255	FERRETTI . . . . .	10218
MASCHIELLA . . . . .	10251	LA LOGGIA . . . . .	10221
		LA TORRE . . . . .	10217
		LO PORTO . . . . .	10215
		PIERACCINI, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	10212
		REGGIANI . . . . .	10221
		<b>Ordine del giorno della seduta di domani</b> . . . . .	10259

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 17.**

ARMANI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 25 ottobre 1973.

(È approvato).

**Missione.**

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, il deputato Mammi è in missione per incarico del suo ufficio.

**Annunzio di proposte di legge.**

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

BIRINDELLI: « Avanzamento degli ufficiali delle categorie del congedo residenti all'estero » (2443);

VENTURINI: « Promozione alle funzioni superiori dei dipendenti dello Stato che abbiano ottenuto decorazione al valor militare per la partecipazione alla lotta di liberazione » (2444);

VINEIS e GIOVANARDI: « Estensione dei diritti di cui all'articolo 35 della legge 29 ottobre 1971, n. 889, al periodo di lavoro prestato presso datori di lavoro non esercenti pubblici servizi di trasporto » (2445);

MONTI MAURIZIO ed altri: « Tutela della classificazione, denominazione e vendita dell'olio di oliva » (2446).

Saranno stampate e distribuite.

**Annunzio di disegni di legge.**

PRESIDENTE. Il ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato ha presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

« Norme di procedura per l'applicazione delle sanzioni amministrative connesse con l'inosservanza della disciplina sul commercio e sugli orari dei negozi e degli esercizi di vendita al dettaglio » (2442).

Il ministro della pubblica istruzione ha presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

« Modificazione dell'articolo 2 della legge 21 febbraio 1961, n. 95 (Museo nazionale della scienza e della tecnica " Leonardo da Vinci " di Milano) » (2449).

Saranno stampati e distribuiti.

**Trasmissioni dal Senato.**

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza i seguenti provvedimenti:

« Adeguamento delle dotazioni organiche di alcuni ruoli del personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » (*già approvato dalla X Commissione permanente della Camera e modificato da quella VIII Commissione permanente*) (1416-B);

« Acquisto o costruzioni di immobili da destinare a sedi di istituti di cultura e di scuole italiane all'estero » (*approvato da quella III Commissione permanente*) (2447);

« Attuazione della Direttiva del Consiglio delle Comunità europee 69/493/CEE sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al vetro cristallo » (*approvato da quella X Commissione permanente*) (2448).

Saranno stampati e distribuiti.

**Proposte di assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa.**

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo alla Camera l'assegnazione in sede legislativa dei seguenti provvedimenti:

*alla II Commissione (Interni):*

« Disposizioni per la nomina dei componenti delle commissioni e dei comitati operanti nel settore dello spettacolo » (*già approvato dalla II Commissione della Camera e modificato dalla VII Commissione del Senato*) (1628-B);

*alla IV Commissione (Giustizia):*

« Tutela della riservatezza e della libertà e segretezza delle comunicazioni » (*disegno di legge e proposte di legge d'iniziativa dei senatori ZUCCALÀ ed altri; MARTINAZZOLI ed altri; LUGNANO ed altri, approvati in un testo unificato dal Senato*) (2428) (*con parere della I, della II e della X Commissione*);

*alla VI Commissione (Finanze e tesoro):*

« Premio per l'incremento del rendimento industriale al personale dell'amministrazione autonoma dei monopoli di Stato » (2393) (*con parere della I e della V Commissione*);

« Concessione di una indennità pensionabile al personale dell'amministrazione autonoma dei monopoli di Stato » (2394) (*con parere della I e della V Commissione*);

*alla VII Commissione (Difesa):*

« Soppressione dell'orfanotrofo della marina militare di Napoli » (*già approvato dalla VII Commissione della Camera e modificato dalla IV Commissione del Senato*) (1746-B) (*con parere della VI Commissione*);

« Trattamento economico dei graduati e militari di truppa dell'esercito, della marina e dell'aeronautica, degli allievi carabinieri, degli allievi guardie di pubblica sicurezza, degli allievi finanziari e degli allievi agenti di custodia delle carceri durante i giorni di viaggio di andata e ritorno dalle licenze di qualsiasi specie » (*già approvato dalla VII Commissione della Camera e modificato dalla IV Commissione del Senato*) (2020-B) (*con parere della V Commissione*);

« Istituzione presso il Ministero della difesa del ruolo degli assistenti tecnici di radiologia medica » (*approvato dalla IV Commissione del Senato*) (2419) (*con parere della I, della V e della XIV Commissione*);

*alla XII Commissione (Industria):*

« Modifica all'articolo 1, comma settimo, della legge 6 dicembre 1962, n. 1643, sulla istituzione dell'Ente nazionale per l'energia elettrica » (2429).

Le suddette proposte di assegnazione saranno poste all'ordine del giorno della prossima seduta.

**Proposta di trasferimento di un disegno di legge dalla sede referente alla sede legislativa.**

PRESIDENTE. A norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo la assegnazione in sede legislativa del seguente

provvedimento, per il quale la sottoindicata Commissione permanente, che già lo aveva assegnato in sede referente, ha chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa:

*XIV Commissione (Sanità):*

« Concessione di un contributo straordinario per l'XI Congresso internazionale di cancerologia » (*approvato dalla XII Commissione del Senato*) (1612).

La suddetta proposta di trasferimento sarà posta all'ordine del giorno della prossima seduta.

**Svolgimento di interrogazioni urgenti sui danni della mareggiata in Sicilia.**

PRESIDENTE. Il Governo ha informato la Presidenza che desidera rispondere subito alle seguenti interrogazioni, non iscritte all'ordine del giorno, delle quali riconosce l'urgenza:

Lo Porto e Santagati, al Presidente del Consiglio dei ministri, « per avere notizie intorno alle gravi conseguenze provocate dal nubifragio che ha investito nel tardo pomeriggio di giovedì 25 ottobre 1973 il porto di Palermo, arrecando perdite di vite umane e danni già approssimativamente stimati in parecchi miliardi. Considerando che siamo appena agli inizi della stagione invernale, già annunciate nella drammatica sproporzione esistente in Italia fra strutture del suolo e furia degli elementi, tanto da temere che ancora una volta assisteremo ad una triste serie di calamità naturali che troveranno il Governo impreparato e inadempiente in ordine alla politica del suolo, gli interroganti chiedono quali urgenti provvedimenti intenda prendere il Governo al fine di ripristinare l'agibilità del porto di Palermo, di riparare le gravi perdite subite con l'affondamento del naviglio, di promuovere il restauro delle imbarcazioni danneggiate, di indennizzare le famiglie dei marittimi morti durante il nubifragio, di concedere un premio a quelle maestranze che, con coraggioso impegno, hanno impedito maggiori danni » (3-01745);

Macaluso Emanuele, D'Alema, La Torre, Guglielmino, Ferretti e Riela, ai ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile, « per sapere se di fronte alle devastazioni e alle distruzioni delle strutture portuali e cantieristiche della città di Palermo, causate dalla violenza di eccezionali eventi naturali, intendono assumere provvidenze immediate e

massicce per dar luogo alla più rapida ricostruzione di quei centri nevralgici dell'economia, del lavoro, della vita del capoluogo siciliano » (3-01747);

La Torre, Ferretti e Riela, ai ministri delle partecipazioni statali e della marina mercantile, « per conoscere quali misure intendono adottare per fronteggiare i gravi danni causati dal nubifragio che si è abbattuto sulla zona portuale della città di Palermo paralizzando in gran parte e l'attività cantieristica e il movimento mercantile.

In particolare si chiede:

1) quali provvedimenti di pronto intervento si intendono adottare per assicurare la continuità di lavoro a tutte le maestranze del cantiere navale (compresi i contrattisti) considerato che il cantiere rappresenta l'unico grande complesso industriale della città;

2) di disporre la riparazione ed eventuale ricostruzione *in loco* dei bacini danneggiati dalla mareggiata e l'acquisizione al cantiere di altre urgenti commesse di lavoro per tutti i reparti in grado di funzionare;

3) l'adozione di misure per garantire adeguata assistenza a quelle categorie di lavoratori (piloti, rimorchiatori, ormeggiatori, marittimi, dipendenti di ditte appaltatrici del cantiere navale), che rimarranno temporaneamente senza lavoro » (3-01748);

Ferretti, La Torre e Riela, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere quali provvedimenti sia di pronto intervento sia di carattere definitivo intende disporre per riattivare le strutture portuali danneggiate o distrutte dalle mareggiate verificatesi a seguito del nubifragio abbattutosi sulla città di Palermo il 25 ottobre.

In particolare si chiede:

1) l'immediato intervento, da eseguire entro il prossimo mese di novembre, per effettuare il prolungamento del molo nord con cassoni prefabbricati già disponibili;

2) la ricostruzione della diga foranea, e la riparazione delle testate dei moli e ogni altra opera di competenza del Ministero.

« Gli interroganti chiedono inoltre di conoscere per i danni verificatisi, se non vi siano responsabilità degli organi tecnici e amministrativi in merito alle opere di manutenzione della diga foranea e se nel passato vi sono state segnalazioni per rendere funzionale e maggiormente stabile l'opera stessa » (3-01749);

3

Cottone, al Presidente del Consiglio dei ministri, « per conoscere i provvedimenti che

intende adottare con urgenza a favore della città di Palermo, dove in conseguenza dei guasti urgenti provocati dal fortunale di giovedì 25 ottobre 1973, è saltata la diga foranea del porto, è stato sconvolto il cantiere navale e sono state distrutte quasi tutte le strutture portuali » (3-01752);

Musotto, Cusumano, Cascio e Fagone, ai ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile, « per conoscere quali provvedimenti si intendono adottare in ordine ai gravi danni causati dal nubifragio che ha colpito il porto di Palermo; in particolare desiderano conoscere quali provvedimenti urgenti saranno messi in atto per garantire l'agibilità del porto, lo sgombero dei relitti affondati, i collegamenti con l'isola di Ustica, e se non ritengano di dover far ricorso a procedure di urgenza per la realizzazione delle opere indispensabili.

Gli interroganti desiderano, inoltre, conoscere quali misure saranno adottate per andare incontro alle esigenze dei lavoratori impiegati nei cantieri, dei lavoratori portuali propriamente detti (ormeggiatori, piloti, ecc.) e degli innumerevoli pescatori colpiti dalle conseguenze del nubifragio » (3-01753);

Pandolfo e Reggiani, al Presidente del Consiglio dei ministri, « per avere notizie circa le conseguenze provocate dal nubifragio che ha investito il 25 ottobre 1973 il porto di Palermo e per sapere quali urgenti provvedimenti intenda prendere il Governo al fine di ripristinare il porto, di rifondere i danni subiti dal naviglio e di soccorrere le famiglie dei marittimi vittime del nubifragio » (3-01754);

La Loggia, Russo Ferdinando e Matta, ai ministri della marina mercantile, dei lavori pubblici e del lavoro e previdenza sociale, « per avere notizie in merito all'entità dei danni causati dall'ondata di maltempo abbattutasi nei giorni scorsi su Palermo e che ha colpito più duramente il porto e le infrastrutture portuali e cantieristiche circostanti.

In proposito gli interroganti chiedono di conoscere i provvedimenti posti in atto quale primo ed urgente intervento e quali siano le linee dei piani tecnici e finanziari che saranno proposti per la ricostruzione delle parti colpite.

Infine, gli interroganti chiedono di sapere quali provvidenze saranno prese entro breve tempo, per aiutare i lavoratori colpiti, direttamente o indirettamente, dall'evento e per

evitare, per quanto possibile, che le conseguenze si ripercuotano sull'economia della città e dell'intera isola » (3-01755).

L'onorevole ministro della marina mercantile ha facoltà di rispondere.

PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli deputati, il grave disastro che si è abbattuto il 25 e 26 ottobre di quest'anno su Palermo ha colpito la parte vitale dell'economia della città e dell'isola, e cioè il porto ed i suoi cantieri, attività che costituiscono una forza traente per l'economia dell'intero capoluogo della regione. Il ministro Lauricella, il ministro Gioia ed io ci siamo recati immediatamente a visitare la città e il porto di Palermo, e abbiamo purtroppo dovuto constatare di persona la gravità dei danni causati dal terribile fortunale, che a memoria d'uomo non si ricorda si sia mai abbattuto sul Mediterraneo con altrettanta violenza. Basti riflettere sul fatto che il mare ha assunto, in quella tragica giornata, forza 10, e che gran parte della diga del porto è stata travolta ed è scomparsa letteralmente in mare.

Ebbene, dobbiamo dire immediatamente, come affermazione generale, che ci impegnamo a fare ogni sforzo perché nel più breve tempo possibile non soltanto siano ripristinate le opere danneggiate, ma siano ripristinate con una visione moderna e nuova delle esigenze del porto e della città, secondo il piano regolatore già previsto per il rinnovamento ed il potenziamento del porto, così che la città di Palermo e la Sicilia possano riprendere tutta quella serie di attività connesse alla vita portuale e possano riacquistare quel ruolo così importante che esse rappresentano nell'economia siciliana.

I danni non sono tutti, ad oggi, valutabili con la massima precisione, e in particolare, quelli dei cantieri navali; ma tutti gli uffici — e regionali e dello Stato — sono al lavoro sin dal primo momento perché tale valutazione sia fatta fino in fondo e perché i provvedimenti siano presi immediatamente. Ho avuto occasione di dichiarare a Palermo, e lo ribadisco ancora qui, che la situazione cui siamo di fronte esige prontezza di decisione e abilità di esecuzione, al di là di ogni lungaggine burocratica, al di là anche di ogni procedura consueta, che molte volte ritarda l'attuazione delle decisioni che Parlamento e Governo prendono. Noi abbiamo il dovere, dinanzi a Palermo, alla Sicilia e al Mezzogiorno, di far sì che questa nuova catastrofe non

moltiplichi le già gravi difficoltà della parte meridionale del paese, non sia un elemento di aggravamento della crisi del Mezzogiorno — crisi che noi abbiamo volontà di affrontare come esigenza prioritaria nella nostra politica —; il nostro dovere è di fare in modo che i danni da essa provocati siano al più presto eliminati; e dobbiamo anzi — ripeto — cogliere da questa catastrofe l'occasione per fare assumere al porto di Palermo l'importante ruolo che gli spetta anche ai fini dello sviluppo del Mezzogiorno.

Le opere marittime danneggiate sono numerose e sostanzialmente i danni più gravi sono stati arrecati alle opere portuali e ai bacini di carenaggio. Per quanto riguarda le opere portuali, il danno fondamentale è quello della diga, in verità ormai vecchia, concepita — credo — negli anni venti, attuata negli anni trenta, danneggiata dalla guerra e tuttora in piedi nonostante i progetti di rinnovamento.

Debbo cogliere l'occasione per dire che la tragedia del porto di Palermo deve far riflettere noi (cerco di sottolinearlo da quando ho assunto la responsabilità del Ministero della marina mercantile) sull'errore che si commette nel disconoscere la necessità di attribuire un elevato grado di priorità alle opere portuali. Dobbiamo ammettere che mentre altri settori dei trasporti — come quello autostradale, ma anche quello ferroviario — hanno ricevuto finanziamenti, il cui ammontare può essere giudicato, forse, a seconda dei diversi punti di vista, eccessivo o insufficiente (mi riferisco in particolare a quelli destinati alle ferrovie), ma che sono certamente valutabili in migliaia di miliardi, per il sistema portuale noi — dico « noi » — perché sono convinto che noi tutti dobbiamo fare una critica ed anche un'autocritica — abbiamo speso soltanto poche decine di miliardi. Credo che questa terribile lezione debba farci riflettere e renderci consapevoli che l'intero sviluppo del paese non potrà essere garantito se non si affronta questo nodo essenziale, se cioè non si darà all'Italia un sistema portuale efficiente, integrato in una politica organica dei trasporti.

Desidero anche aggiungere che i recenti avvenimenti rendono assolutamente indispensabile la rapida approvazione del progetto di legge, attualmente all'esame del Parlamento, che prevede uno stanziamento di 160 miliardi per lavori portuali. Quest'ultimo è tuttavia da considerare una legge-ponte verso un piano portuale degno di questo nome, capace di risolvere problemi che datano ormai da molti decenni.

Detto questo in linea generale (ma credo, lo ripeto, che dai recenti avvenimenti si levi un severo ammonimento per tutti noi), torniamo ad esaminare in particolare i problemi del porto di Palermo.

Esiste innanzitutto un problema estremamente urgente: il ripristino, il più rapido possibile, dell'agibilità del porto, che non soltanto è stato privato della sua difesa, cioè della sua diga foranea, ma è stato sconvolto nel suo stesso interno. Chi lo ha visto rimane impressionato nel constatare come un bacino di carenaggio di grandissime dimensioni, come quello da 50 mila tonnellate, sia stato spostato dalla furia del tempo da una parte all'altra del porto; come il bacino minore — che tuttavia è sempre da 19 mila tonnellate — sia stato anch'esso spostato e parzialmente rovesciato nel porto; come navi siano state colpite, danneggiate e addirittura affondate, rendendo così il porto inadeguato.

Tutto questo pone un primo problema: bisogna garantire al più presto possibile l'agibilità anche parziale del porto, perché nel caso contrario si aggraverebbe notevolmente la crisi portuale di Palermo e verrebbe messa in pericolo la stessa continuazione dei traffici, delle linee, dei collegamenti normali dell'isola con il continente e con il resto del mondo.

Misure di pronto intervento, per un ammontare di 2,5 miliardi, sono state decise immediatamente e hanno cominciato ad avere applicazione stamani stesso. Si tratta della messa in opera di cassoni — che si trovavano già sul luogo perché destinati ad altre opere — che possono costituire un primo riparo, a sostituzione della diga caduta, e permettere di nuovo un'agibilità che si considera essere del 60-65 per cento. Bisogna anche dire che tale parziale agibilità permetterà quasi certamente traffico anche maggiore, rendendo possibile l'utilizzo delle banchine del porto in misura abbastanza ampia.

Questa soluzione di emergenza — la cui attuazione, ripeto, è già iniziata questa mattina — richiederà, almeno si spera, non moltissimi giorni. I tecnici sostengono che si tratterà di una ventina di giorni, ma noi ci auguriamo che sia possibile ridurre ulteriormente questo lasso di tempo, che pur essendo effettivamente breve, è tuttavia troppo lungo per una situazione come quella palermitana. I tecnici mi hanno anche detto — e mi auguro che sia così — che sarà forse possibile una ripresa parziale di attività ancor prima della conclusione dei lavori provvisori.

Queste opere, ad ogni modo, non possono costituire un alibi per ritardare le opere definitive. Alcune di esse, per un ammontare di 11 miliardi, rivestono carattere di estrema urgenza e devono essere decise immediatamente. Altre — tra cui quelle per la riparazione ed il ripristino delle strutture interne danneggiate o distrutte, per un ammontare di altri 26 miliardi circa — dovranno a loro volta essere decise rapidamente.

Secondo gli uffici tecnici, si tratta dunque di un complesso di opere che comporterà una spesa valutabile intorno ai 40 miliardi. In tale spesa non sono naturalmente comprese le opere per il ripristino dei bacini di carenaggio, che hanno riportato danni molto gravi. Per il bacino minore (quello di 19 mila tonnellate di spinta), si è intervenuti immediatamente, e mi dicono anzi che la nave in esso contenuta è stata già liberata e non ha subito danni di rilievo. Il bacino, invece, ha riportato gravi danni ma in questo momento non è possibile stabilire il tempo necessario per ripararlo.

Più complessa e più grave è la situazione del bacino maggiore (quello da 52 mila tonnellate di spinta), che risulta incagliato sul fondo. La nave che vi era contenuta — la *Texaco Westminster* — risulta a sua volta incagliata all'interno del bacino. Il recupero di tale nave e del bacino presenta problemi complessi, tanto che sono stati convocati — e sono già giunti a Palermo — tecnici italiani ed un esperto olandese. In ogni caso, i danni al bacino sono notevolissimi, tanto che in questo momento non è possibile assolutamente dire quanto tempo sarà necessario per recuperare l'opera.

Allo stato attuale è, in definitiva, molto difficile fare un calcolo dei danni. In via approssimativa — che però potrebbe essere errata sia per eccesso sia per difetto — si possono valutare tali danni in una cifra che si aggira intorno ai 25-30 miliardi.

Oltre a questi danni ai bacini di carenaggio, i cantieri palermitani ne hanno subiti altri, come l'affondamento di un pontone di 25 tonnellate, la caduta di circa la metà di un molo di attracco per navi in riparazione, la perdita di alcune gru elettriche di varia portata, l'affondamento di una barca-porta del bacino in muratura.

Il problema più serio è però quello dell'occupazione operaia. Si stima infatti che circa un migliaio di addetti al settore delle riparazioni navali resterà privo di lavoro per un tempo che oggi è difficile determinare.

Per quanto riguarda il cantiere a terra, si può dare notizia che esso non ha subito danni di rilievo e che la costruzione della nave di 160 mila tonnellate, attualmente sullo scalo, prosegue regolarmente.

Ma accanto a questi che sono i danni più gravi e che avranno gravi ripercussioni (dobbiamo guardare in faccia la realtà) in tutta l'occupazione della città di Palermo, si devono lamentare danni di notevole rilievo anche nel settore della pesca. Fino alle ore 13 di oggi, dalle capitanerie di porto è giunta la notizia che in Sicilia, nel compartimento di Palermo, è stato denunciato il danneggiamento di 25 motopescherecci, di 360 motobarche e di 35 barche da pesca. Da una prima approssimativa stima i danni superano certamente i 500 milioni. Nel compartimento di Messina sono state distrutte 12 barche da pesca e danneggiate 70. Nel compartimento di Trapani è stata distrutta una barca da pesca e tre sono state danneggiate. Naturalmente, accanto ai danneggiamenti e alle distruzioni di motopescherecci, motobarche e barche da pesca, bisognerà calcolare i danni subiti dalle attrezzature per la pesca. Inoltre stamani mi è giunta notizia che la mareggiata di quei giorni ha danneggiato anche la marina peschereccia della località di Locri, in Calabria.

Per quanto riguarda poi i lavoratori portuali, dobbiamo distinguere tra i lavoratori iscritti alla compagnia portuale, che hanno un salario garantito (anche se, in considerazione dell'eccezionalità degli eventi, sarà forse necessario un intervento straordinario dello Stato) e i lavoratori che non hanno questo salario garantito, e precisamente i marittimi imbarcati su rimorchiatori e su altri mezzi nautici portuali, come anche gli ormeggiatori, i battellieri, i portabagagli e tutti gli altri lavoratori che praticamente vivono attorno all'attività di un porto. Soltanto i piloti hanno provvidenze che li tutelano fin da oggi, grazie a un fondo a carattere nazionale che prevede un'integrazione di guadagno nel caso in cui i piloti non raggiungano le 280 mila lire mensili. Ma per le altre categorie di cui ho parlato, non c'è dubbio che esiste il problema di provvidenze che possano sovvenirli in questa tragica circostanza.

Infine, c'è il problema dei collegamenti marittimi che avevano la loro sede nel porto di Palermo, collegamenti garantiti dalla Tirrenia e dalla società Sirena.

Per quanto riguarda la Tirrenia è stato ritenuto necessario, data l'inagibilità del porto di Palermo, spostare a Trapani il capolinea

siciliano della linea Napoli-Palermo; tale porto, infatti, è risultato il più idoneo per mantenere il collegamento con la Sicilia. E poiché a Trapani le navi che si dicono della serie dei « poeti », che sono navi di 6.900 tonnellate di stazza lorda, trovano qualche difficoltà di approdo, tenuto conto della scarsa possibilità di manovra a causa delle loro dimensioni, è stato deciso di utilizzare quasi sempre le navi della serie cosiddetta « regioni », trasformate, che sono navi di 4.800 tonnellate di stazza lorda. Una volta alla settimana, per motivi di rotazione di navi, la linea dovrà essere espletata con una nave della categoria maggiore, quella di tipo « poeti », precisamente con la nave *Pascoli*.

Già venerdì 26, cioè il giorno immediatamente successivo alla tragedia, la motonave *Lazio* assicurò il collegamento di Napoli con Trapani, con partenza da Napoli alle 21,30. Anche il collegamento settimanale con Tunisi è stato mantenuto via Trapani; infatti domenica la motonave *Sicilia* è partita da Trapani per Tunisi, in linea regolare. Il collegamento Napoli-Trapani si effettua giornalmente da Napoli con partenza alle ore 21 e arrivo a Trapani alle 9,45, partenza da Trapani alle 19,45 e arrivo a Napoli alle ore 9.

Per quanto riguarda la società Sirena, società sovvenzionata dallo Stato, che garantisce i collegamenti con l'isola di Ustica, è stata subito presa in considerazione la situazione che si è venuta determinando con l'affondamento, nel porto di Palermo, della motonave *Nuova Ustica* di 475 tonnellate di stazza lorda, adibita al collegamento con l'isola, e delle avarie subite dalla motonave gemella *Nuova Egadi*, che ha bisogno di consistenti riparazioni, per altro già iniziate.

La prima preoccupazione è stata quella di assicurare il collegamento, comunque, al più presto possibile. Tale obiettivo è stato raggiunto: infatti sabato 27 il collegamento è stato assicurato, sempre per via Trapani, a mezzo della motonave *Vittore Carpaccio*, di 1.200 tonnellate, della società Sirena, con partenza alle ore 8. Infine è stata effettuata, per rendere un servizio più efficiente per i passeggeri, una corsa dell'aliscafo *Pisanello*, della stessa società, che è partito da Palermo alle ore 12. Ieri, domenica, il collegamento è stato effettuato a mezzo della motonave *Canaletto* di 480 tonnellate, che è rientrata a Palermo nel tentativo di garantire almeno questo servizio, ma ha dovuto registrare un danno all'elica e pertanto si è dovuto decidere di usare il capolinea di Trapani finché il porto di Palermo non verrà reso agibile.

I collegamenti con l'isola di Ustica verranno comunque assicurati mediante l'utilizzazione delle motonavi *Antonella da Messina*, *Vittore Carpaccio* e *Canaletto*, nei periodi in cui le navi saranno libere dal servizio sulle altre linee sovvenzionate, Pantelleria-isole Egadi-isole Pelagie, e giornalmente vi saranno le corse dell'aliscafo *Pisanello*. L'orario della corsa Trapani-Ustica, da effettuarsi il lunedì, il mercoledì, il venerdì e la domenica, è il seguente: partenza da Trapani alle 7,45, arrivo ad Ustica alle 12,15; partenza da Ustica alle 13,30, arrivo a Trapani alle ore 18.

Naturalmente, si tratta di decisioni di emergenza, che mi auguro possano durare pochissimi giorni, poiché è nostra ferma intenzione di migliorare il servizio con Ustica al più presto possibile e garantire un collegamento che sia, se possibile, più efficiente che nel passato, anche in considerazione del fatto che le vecchie convenzioni scadranno alla fine dell'anno. Questa è la situazione che si è venuta a determinare. Domani noi riferiremo al Consiglio dei ministri al fine di consentire l'adozione di quelle misure, che io ritengo debbano essere prese immediatamente, su questo complesso di questioni.

Il problema chiave è quello di far sì che, a parte le decisioni di emergenza che permetteranno nel più breve tempo possibile, in non molti giorni, una ripresa parziale della agibilità del porto, iniziino immediatamente i lavori nel porto sulla base del piano regolatore. Non verranno ripristinati i vecchi tipi di dighe, che hanno in sé i mali della vecchiaia e di una tecnica sorpassata, ma si cercherà di dare al porto di Palermo quella efficienza che la programmazione portuale già prevedeva e che è oggi nostro dovere attuare.

Nello stesso tempo mi auguro che ogni misura sia presa affinché il cantiere navale di Palermo in tutti i suoi settori (non solo in quello della costruzione di navi nuove, che per fortuna non è stato danneggiato, ma anche in quello, fondamentale per la vita economica della città, delle riparazioni) sia messo in condizione di svolgere pienamente la sua attività.

Desidero anche dire che il Governo affronterà immediatamente, come esige la situazione, il problema dell'occupazione operaia, sia sotto l'aspetto di garantire un'immediata assistenza sia sotto l'aspetto, ancora più fondamentale, di garantire il posto di lavoro. Abbiamo la consapevolezza, lo ripeto, che il dramma che ha colpito la città di Palermo sia molto grave: non può essere sottovalutato e non può essere considerato come fatto locale o marginale, ma come una catastrofe di rilievo

vo nazionale, che esige interventi immediati e straordinari.

Noi tutti sappiamo che la città di Palermo ha il suo punto di forza proprio intorno alla area marittima. Dobbiamo dire che molte volte ciò è stato dimenticato, anche nel dibattito sul Mezzogiorno, anche nel dibattito intorno ai problemi della Sicilia. I fatti accaduti ci ricordano, e rudemente, che gran parte delle attività vitali della città di Palermo (dalle aziende metalmeccaniche alle attività artigianali, commerciali e turistiche) sono legate all'attività del porto.

Voglio anche dire, come ultima considerazione, che ci occuperemo con la massima urgenza della situazione dell'ente portuale, il quale, fino alla fine di quest'anno, avrebbe goduto di un contributo dello Stato che doveva servire come contributo di avviamento, perché a tale scopo era stato concepito, nonostante fosse stato in seguito prorogato. Nelle attuali circostanze, non è concepibile che l'erogazione di questo contributo venga a cessare; di esso l'ente portuale deve continuare a beneficiare per riparare i notevoli danni subiti, anche in ordine alle sue strutture interne. A proposito di quest'ultimo particolare, non ho fornito (ma sono pronto a fornirla su richiesta) una dettagliata elencazione dei danni sofferti dalle opere portuali interne, problema non meno preoccupante di quello della diga stessa.

Con il contributo di solidarietà nazionale, l'ente portuale di Palermo sarà in grado di fronteggiare i danni subiti, nonché di procedere ad un'opera di consolidamento onde sia garantita, come è nei generali auspici, la ripresa del porto e del suo sviluppo, nell'interesse dell'economia meridionale e di tutto il paese.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Lo Porto ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-01745.

**LO PORTO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, non posso dichiararmi soddisfatto della risposta data dall'onorevole ministro alla mia interrogazione. Una semplice risposta descrittiva, in ordine ai danni subiti dal porto di Palermo per la recente calamità naturale, nonché una incerta e molto approssimativa elencazione dei provvedimenti che il Governo si appresta a predisporre, non possono infatti che determinare una dichiarazione di insoddisfazione anche da parte del mio gruppo.

A poco se non a nulla vale, infatti, l'auto-critica effettuata or ora dall'onorevole ministro, in ordine alle insufficienze, alle carenze ed alla totale mancanza di una politica di potenziamento dei porti, nonché alla necessità di una legge organica sul potenziamento dei porti, di cui si fa un gran parlare in Italia, ma la cui predisposizione non è mai stata seriamente iniziata. A nulla vale tale autocritica, dicevo, di fronte al silenzio mantenuto dall'onorevole ministro sul problema delle responsabilità a monte del disastro del porto di Palermo, nonché sul problema rappresentato dal complesso di misure urgenti e complete che il Governo intende adottare. Tali responsabilità sono state evidenziate dalla stampa siciliana, perché erano già note le condizioni di precarietà in cui versava la diga foranea, costruita circa 50 anni fa: ma evidentemente il Governo non intende far luce su queste responsabilità, poiché nessun accenno è stato fatto a quanto è derivato dalla immobilità e dalla indifferenza con cui è stata affrontata la questione di questa diga fradicia, che subiva un continuo ed inesorabile logorio. Il Governo si è limitato - ripeto - ad accennare in modo approssimativo, senza scendere nei particolari, alle misure che si propone di adottare.

In tutta la Sicilia, ed a Palermo in particolare, è in atto un ampio dibattito tra tutte le forze politiche, proprio in ordine alle misure, che il Governo dovrebbe prendere per salvare Palermo dalla crisi economica in cui rischia di essere coinvolta in seguito al venir meno di quell'unico polmone sano rappresentato, per l'economia cittadina, dal porto. A seguito di tale dibattito, il consiglio regionale siciliano ha approvato all'unanimità un ordine del giorno, col quale si chiede agli organi dello Stato di raccogliere, con urgenza e sollecitudine, l'appello che proviene dalla città di Palermo, e di emanare un decreto-legge, di cui finora però non si è ancora sentito parlare.

Vero è che il Governo ha riconosciuto l'urgenza delle opere di ripristino della diga foranea. Ci è parso tuttavia che si sia insistito troppo su quest'opera di ripristino, senza prestare la dovuta attenzione al problema rappresentato dalle opere interne al porto stesso, problema che, come ha riconosciuto l'onorevole ministro, è ben più preoccupante della ricostruzione della diga stessa. Non abbiamo sentito alcun accenno agli incoraggiamenti ed alle provvidenze che debbono essere predisposti a vantaggio degli operatori economici del porto di Palermo e dei privati che hanno perduto la propria imbarcazione. Non si può gri-

dare al caso fortuito di fronte ad una calamità, che andava prevista, e all'insufficienza delle strutture a terra, che non potevano assolutamente resistere, né contenere la calamità atmosferica che si è verificata la notte di quel giovedì.

Ebbene, di fronte al silenzio del Governo al cospetto del problema del risarcimento dei danni ai privati che hanno perso le imbarcazioni, di fronte al silenzio del Governo in ordine al problema della priorità delle spese fra il ripristino della diga foranea e l'adempimento delle opere interne, di fronte al silenzio (di cui abbiamo preso atto) del Governo in relazione al problema dei danni riportati dai mezzi e del loro recupero, di fronte all'accenno vago fatto in ordine alle misure urgenti, non possiamo che dichiarare la nostra insoddisfazione e ribadire la richiesta che il Governo provveda immediatamente, entro poche ore, ad approvare un decreto-legge che consenta di sovvenire alle esigenze di Palermo, e metta mano immediatamente alle opere per il ripristino della diga foranea.

I provvedimenti d'urgenza accennati dall'onorevole ministro, relativi alla messa in opera di cassoni di cemento che dovrebbero impedire l'ulteriore rovina del porto di Palermo, rappresentano naturalmente un intervento di pronto soccorso. Questo è un regime, questo è un Governo, di crocerossine! È da sempre che in quest'aula non si parla altro che di interventi di pronto soccorso, senza mai affrontare i problemi globali. Tuttavia, anche nel campo del pronto soccorso, bisogna stare attenti a non agire male. Infatti, l'accenno già fatto al 60 per cento di agibilità che si otterrebbe con la messa in opera di questi cassoni, lascia temere che il Governo indulga troppo alla tesi che in questo modo possa considerarsi risolto il problema del porto di Palermo. I cassoni non risolvono niente, perché occorre ricostruire la diga, occorre che da domattina si dia inizio ai lavori, onde fare in modo che la diga contenga la forza dei flutti e delle calamità atmosferiche, che, senza questo sbarramento, finirebbero con il travolgere completamente le fragili strutture portuali di Palermo.

In conclusione, onorevole ministro, mi permetto di richiamare la sua attenzione su questi problemi fondamentali: costruzione immediata e ripristino della diga foranea, risarcimento dei danni ai privati proprietari di imbarcazioni, risarcimento dei danni agli operatori del settore portuale, ivi compresi anche gli operatori del turismo locale, che sono stati

abbondantemente danneggiati da questa paralisi del porto di Palermo. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. L'onorevole La Torre ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-01748 e per l'interrogazione Macaluso Emanuele n. 3-01747, di cui è cofirmatario.

LA TORRE. Signor Presidente, prendiamo atto intanto della posizione ampiamente autocritica (il ministro Pieraccini ha parlato di critica e autocritica) del Governo riguardo a ciò che è avvenuto in questi giorni a Palermo. Nell'affrontare una valutazione del disastro che si è abbattuto su Palermo bisogna tenere conto, da un lato, dell'entità dei danni subiti dal porto e, dall'altro, dell'importanza che il porto commerciale e industriale riveste nel complesso dell'economia cittadina.

Palermo è una città di 700 mila abitanti. A causa della politica economica generale costantemente seguita, dalla creazione dello Stato unitario ad oggi, per responsabilità dei gruppi di potere locale che, sotto varie spoglie e aggregazioni, hanno assicurato una continuità di gestione semicoloniale della città di Palermo, questa metropoli ha un apparato produttivo veramente misero, una struttura fortemente parassitaria, uno sviluppo che nell'ultimo ventennio ha assunto appunto quelle caratteristiche abnormi che sono state in vario modo lumeggiate, preda di ceti improduttivi, dediti alla rendita parassitaria e alla speculazione edilizia.

Questa è Palermo, e il porto, con le sue caratteristiche di porto commerciale e industriale era — come è stato anche in quest'aula riconosciuto — l'unico vero polmone dell'attività produttiva della città. È in questa visuale che oggi occorre disporre l'intervento, tenendo però presenti anche le responsabilità, delle quali noi chiediamo esplicitamente lo accertamento. Il ministro ci ha infatti detto che la diga, unico baluardo per il porto di Palermo, era antiquata, tecnicamente imperfetta e che, danneggiata durante la guerra, dopo trenta anni era ancora in quelle condizioni. Per riconoscimento unanime, il porto si presentava inadeguato nelle strutture e nelle attrezzature, per i fondali, per gli spazi. Da tempo quindi si era posto il problema del suo ampliamento e rammodernamento, sia rispetto alla attuale dimensione del traffico, ma ancor più rispetto alle prospettive di più ampio sviluppo dell'economia palermitana e della Sicilia occidentale. Del resto, da tempo una forte critica era venuta dalle

forze commerciali che gravitano attorno al porto e ai cantieri navali a causa degli spazi insufficienti. Da tempo si era posto il problema dell'ampliamento e della creazione di nuove attrezzature, di cui l'esempio più positivo era quello della costruzione in corso del bacino da centomila tonnellate.

Oggi, di fronte all'immane disastro, occorre rimboccarsi le maniche ed affrontare i problemi non in termini di puro e semplice ripristino delle strutture preesistenti, ma di adeguamento delle strutture e delle attrezzature del porto di Palermo per attuare un'operazione di sviluppo sia del settore commerciale sia del settore industriale, ed in particolare del cantiere navale, in modo che questo possa divenire fonte di occupazione per novemila lavoratori della città, che ha bisogno anche di nuovi posti di lavoro. Questo il popolo di Palermo e il popolo siciliano oggi si attendono con urgenza. Non bisogna separare le misure di emergenza in senso stretto, di ripristino parziale o totale delle opere distrutte, dagli investimenti di lungo periodo. Tutti questi interventi devono essere condotti contestualmente: è questo che noi vorremo controllare nelle prossime ore, nei prossimi giorni, ed è questo che si attende l'opinione pubblica palermitana e siciliana.

Il ministro ci ha dato informazioni precise e si tratterà di attendere che i programmi vengano realizzati. Per quel che riguarda invece l'occupazione immediata dei lavoratori, c'è stata minore precisione. Ritengo che per la soluzione di tale problema occorra intervenire con coraggio e con decisione, utilizzando anche i poteri di direzione politica nei riguardi dei vari enti che debbono essere chiamati ad assolvere alla loro funzione. Occorre che ai cantieri navali di Palermo vengano avviate commesse per i reparti in grado di funzionare, in modo da surrogare l'attività che temporaneamente deve essere sospesa in alcuni altri reparti, in rapporto alla situazione dei moli.

In particolare vi sono tre tipi di richieste. La prima riguarda gli impianti a terra, cioè locomotive e commesse ferroviarie; tale tipo di richiesta può essere dirottata verso i cantieri, che in altri momenti hanno svolto in questo settore una attività particolarmente qualificata. La seconda richiesta riguarda una attività di cantiere per le navi di minori dimensioni che possono essere dirottate a Palermo in surroga di quelle di maggiori dimensioni che non potranno entrare nel porto. In terzo luogo, attività di allestimento di navi che vengono costruite in altri cantieri, data

la particolare specializzazione dei cantieri di Palermo.

Ritengo che il problema dell'occupazione immediata di tutte le maestranze del cantiere navale debba essere una preoccupazione delle prossime ore: occorre ricorrere a tutte le misure necessarie per impedire che quelle mille persone rimangono disoccupate o vadano in cassa integrazione guadagni, perché ciò costituirebbe una grave iattura nella situazione palermitana. Lo stesso criterio va seguito per altre categorie, adottando sia misure di assistenza sia misure di attività alternativa. Si pensi, ad esempio, alle categorie che gravitano attorno al porto: occorre esaminare la loro situazione caso per caso.

Vi è infine il problema degli investimenti di lungo periodo. Si è parlato del piano regolatore dell'ente porto nell'ambito del piano regolatore generale. Occorre svilupparlo e portarlo a termine calcolando subito i costi e stanziando le somme necessarie. È necessaria una visione unitaria ed un coordinamento tra le iniziative dei diversi ministeri, quelle dell'IRI e quelle della Fincantieri. Da tempo si parlava di iniziative necessarie per superare determinate strozzature a mare e a terra, che ostacolavano lo sviluppo del cantiere navale: si pensi alla vicenda della manifattura tabacchi. Questo è il momento di intervenire con grande senso di responsabilità per dare soluzione positiva ai problemi non affrontati in passato.

La gravità di ciò che è accaduto nella zona del porto non deve farci dimenticare i danni registratisi nel retroterra. Vi sono 500 famiglie rimaste senza tetto. Esse abitavano in baracche abusive lungo il litorale. Devono trovare alloggio.

Da ultimo, ricorderò la riflessione critica che si è avuta a Palermo in rapporto all'epidemia di colera verificatasi a Napoli e a Bari. Poiché Palermo è nelle stesse condizioni di quelle città, e poiché il fortunale ha provocato in molti punti l'interruzione della rete idrica, si ripropone il problema del risanamento igienico-sanitario della città e dell'attuazione di quel complesso di interventi che già si dice essere allo studio per Napoli e Bari e che debbono necessariamente essere estesi alla città di Palermo.

PRESIDENTE. L'onorevole Ferretti ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-01749.

FERRETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Gover-

no, non posso dichiararmi del tutto soddisfatto, in quanto non mi sembra che l'onorevole ministro abbia accennato a tutti i problemi suscitati dalla calamità che si è abbattuta sulla città di Palermo e sul suo *Hinterland*.

L'onorevole ministro ha fatto un quadro in alcuni punti preciso della situazione, che tuttavia, per altre sue parti, lascia dubbi su come potrà affrontarsi la soluzione del problema fondamentale, che è quello della ricostruzione della diga, sia pure nel quadro del piano regolatore generale già prefigurato e nella urgenza delle misure da adottare. Allorché si parla, infatti, di opere marittime, il concetto cui fare riferimento deve essere quello dell'urgenza, poiché lavori compiuti lentamente sono lavori inutili, che le successive mareggiate poi disperdono.

Ella, onorevole ministro — ed è questa la ragione per la quale mi dichiaro insoddisfatto della sua risposta, per alcune sue parti — parla di diga foranea vecchia. Era una vecchia diga, ella ha detto. Ma non tutte le vecchie dighe, onorevole ministro, crollano o sono travolte. Si afferma che la diga in questione fu concepita male, non avendo il piano verticale all'altezza necessaria a contenere l'onda maggiore che nel corso di una mareggiata può infrangersi contro la diga stessa. Tale situazione, per altro, non è nuova, e questi concetti sulla dinamica e le spinte delle onde marittime non sono propri di una scienza recente, ma sono il frutto di antiche cognizioni.

Quel che desideravo sapere con la mia interrogazione è se nel passato gli uffici locali, tecnici e amministrativi, abbiano mai ricevuto segnalazioni su quella che poteva essere la pericolosità della struttura — vecchia, come ella l'ha definita — della diga foranea. Vi sono state segnalazioni, vi sono stati avvertimenti, e quindi si è dato luogo ad opere di manutenzione da parte del Ministero dei lavori pubblici e degli altri uffici competenti, con le quali si sarebbero dovute riparare le lesioni e incrinature provocate dai bombardamenti dell'ultima guerra o dal terremoto del 1968, lesioni ed incrinature che compromettevano la stabilità della diga? Se dette segnalazioni pervennero, perché non si è intervenuti?

Ella ben sa, onorevole ministro, che le opere da eseguirsi immediatamente sono quelle di un prolungamento di un molo — il molo nord — che è molto più antico della diga foranea, che è stata da lei definita vecchia e che è crollata. Il molo in questione ha più di cento anni e non ha subito alcun danno; anzi ci si accinge a prolungarlo con opere provvisorie, in modo che protegga alcuni moli verso

nord. Si parla, quindi, di rafforzare e rivestire, dando ad esso caratteristiche strutturali nuove. Quella che si può chiamare, dunque, una vecchia diga, è qualcosa che, se riparato e controllato, poteva impedire il disastro che si è verificato.

Non ho a disposizione il tempo necessario per fare molte considerazioni intorno al problema. Vorrei per altro riallacciarmi a quanto accennato nel corso dell'ultimo argomento trattato dall'onorevole La Torre: mi riferisco alla situazione delle famiglie sinistrate. Ella, signor ministro, non ha detto una parola in merito. È un dramma che si aggiunge agli altri già esistenti nella nostra città. Vi sono ora - aggiungendo quelle dei terremotati - migliaia di famiglie che abitano in veri tuguri...

**PRESIDENTE.** Onorevole Ferretti, la invito a concludere, essendo scaduto il tempo a sua disposizione.

**FERRETTI.** Signor Presidente, quello che sto trattando è problema fondamentale per la città di Palermo. Non dico che il mio intervento possa risolverlo, ma vorrei sensibilizzare il Governo perché domani, nell'emanare i provvedimenti necessari, tenga conto non solo delle cose che sono state qui rappresentate dal senatore Pieraccini - cose di cui si sono potuti rendere conto i rappresentanti del Governo stesso, nel loro viaggio a Palermo - ma dia alle provvidenze necessarie un carattere di estrema urgenza, rendendo immediatamente spendibili i fondi stanziati. Occorre inoltre che il Governo fornisca assicurazioni circa l'immediata esecuzione delle opere, al fine di evitare ritardi che si ripercuoterebbero sull'economia della città. Infatti, come ha già osservato l'onorevole La Torre, in questo momento il porto è paralizzato. Tale paralisi si estende al traffico dei passeggeri e delle merci, mentre non diversa appare la situazione del settore della cantieristica.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Cottone ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-01752.

**COTTONE.** Signor Presidente, la Camera è grata all'onorevole ministro per la dettagliata elencazione fatta di tutti i danni e degli ingenti guasti provocati a Palermo dal fortunale. Il ministro, giustamente, ha adoperato queste parole: è stata colpita la parte vitale dell'economia di Palermo e della Sicilia. Sono parole che colgono nel segno. Ha anche rilevato che a memoria d'uomo non si ricorda una furia così devastatrice. Ha fatto, quin-

di, l'elenco di tutte le opere marittime danneggiate, tra le quali è la diga foranea, letteralmente scomparsa. Abbiamo avuti tutti la visione desolante dello spettacolo che si offriva agli occhi del visitatore fino a ieri e all'altro ieri. Il *Giornale di Sicilia*, con molto intuito, ha presentato in prima pagina due fotografie: una, con gli effetti del bombardamento della guerra; l'altra con gli effetti del fortunale. Debbo dire che la guerra è stata roba da dilettanti, sul porto di Palermo, mentre il fortunale ha devastato tutto.

Il ministro ha parlato anche del cantiere, che è stato fortemente danneggiato, e che rischia di causare la disoccupazione per un migliaio di persone. Questa cifra è stata portata dal ministro; ma probabilmente, anche se ci auguriamo il contrario, questa cifra sarà superiore: saranno più di mille persone a restare senza occupazione. Il ministro ci ha parlato anche dei bacini di carenaggio, uno dei quali - quello che ha nel grembo la *Texaco Westminster* - è fortemente danneggiato, tanto che si pensa di spendere per esso almeno 25-30 miliardi. Sono state, inoltre, danneggiate le attività della pesca, e non solo a Palermo, per effetto di detonazioni a catena. Infine, i collegamenti marittimi sono stati sconvolti.

Ebbene, onorevole ministro, nella mia interrogazione avevo chiesto quali provvedimenti il Governo intendesse adottare per riparare questi ingenti guasti provocati dal fortunale. Mi rendo conto che ella non abbia potuto in questa sede far altro che elencarci i danni subiti. Ella ha espresso però - sono parole testuali - l'impegno da parte del Governo di fare ogni sforzo nel più breve tempo possibile per ripristinare l'agibilità del porto.

Mi scusi, onorevole ministro, ma questi impegni sono ovvi. È come se, per qualcuno che si sia rotto una gamba, venisse chiesto: che cosa è stato fatto? E ci venisse risposto: provvederemo subito a fare in modo che la gamba sia risanata. È, per l'appunto, una risposta ovvia. In effetti, mi aspettavo di venire a conoscenza di quali provvedimenti il Governo intendesse prendere o avesse già preso.

Ora, onorevole ministro, non posso non farle un piccolo appunto. Le do atto della prontezza con cui ella è venuta alla Camera a rispondere alle interrogazioni presentate dai vari gruppi. Ma nasce in me il lieve sospetto che tale eccesso di zelo, tale immediatezza nel voler rispondere, sia una forma di sottile accorgimento per eludere la risposta

pertinente alle domande che le erano state rivolte. Ella, poi, non ha attenuanti; dal momento che ha aggiunto che, domani, in seno al Consiglio dei ministri certamente si parlerà del problema e saranno presi provvedimenti. Allora, onorevole ministro, tanto valeva venire alla Camera a rispondere domani pomeriggio o dopodomani. Noi avremmo atteso, in tal modo, le decisioni del Consiglio dei ministri, e Palermo avrebbe avuto migliore occasione per manifestare la propria, maggiore o minore, soddisfazione per i provvedimenti in effetti presi. Non si può lasciar vivere solo di speranze una città sconvolta da un disastro di tal portata. In questa occasione sarebbe stato opportuno, magari, non rispondere con tanta prontezza, ma venire a portarci notizie più concrete.

Ciò detto, la ringrazio per l'immediatezza, ma non posso certo dichiararmi soddisfatto. Piuttosto, ho diritto di esprimere l'auspicio che domani, in sede di Consiglio dei ministri, il Governo si renda conto delle responsabilità cui è stato messo di fronte dal fortunale che ha sconvolto la città di Palermo e prenda i provvedimenti necessari. Infatti, onorevole ministro, non bastano le cifre da lei citate; occorre che Palermo sappia quali sono le vere e concrete provvidenze su cui potrà fondare le proprie speranze di vedere ricostruita la sua vita.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Cusumano ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interrogazione Musotto n. 3-01753, di cui è cofirmatario.

**CUSUMANO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, anche a nome dei colleghi cofirmatari mi dichiaro soddisfatto della risposta data testé dal ministro della marina mercantile, in rappresentanza del Governo, all'interrogazione con la quale chiedevamo di conoscere quali provvedimenti e procedure urgenti si intendessero adottare per far fronte all'immane disastro che ha colpito il porto di Palermo a seguito dell'eccezionale ondata di maltempo del 26 ottobre ultimo scorso. Mi dichiaro soddisfatto perché, di fronte al bilancio ingente dei danni, di fronte alla prospettiva della paralisi totale delle attività portuali e cantieristiche, di fronte all'assicurazione di salvaguardare e garantire i livelli occupazionali presenti e futuri, c'è stato l'impegno del Governo di assicurare non soltanto interventi straordinari, ma programmi che tengano conto dello sviluppo futuro del porto di Palermo e del suo definitivo assetto, essendo questo uno

dei più importanti porti del nostro paese, che incide profondamente non soltanto sull'economia della città di Palermo ma su quella dell'isola intera.

Detto questo, signor Presidente, vorrei chiedere al Governo, e in questo senso sollecitarlo, se intenda far precedere il decreto-legge — indispensabile per arginare con urgenza la gravissima situazione che si è venuta a determinare — da una dichiarazione di calamità nazionale, sulla base della quale possano essere poi emanati i provvedimenti conseguenti. D'altronde, nell'ambito della legislazione sulle calamità nazionali, lo Stato è obbligato ad assumere le sue responsabilità politiche e morali, con l'onere finanziario che ne deriva.

L'importanza del porto di Palermo — con una industria cantieristica che occupa circa 3.500 persone — va messa nel dovuto rilievo, così come ha fatto egregiamente il rappresentante del Governo quando ha ribadito che l'intervento non si limiterà a ripristinare i danni arrecati dall'uragano, ma considererà i problemi posti dal nubifragio nel quadro globale di un assetto definitivo e di un rilancio programmatico del porto di Palermo. In proposito, il ministro ha ricordato che è all'esame della Commissione lavori pubblici della Camera un disegno di legge sul potenziamento dei porti, che prevede una spesa di 160 miliardi, disegno di legge che ha definito legge-ponte, cioè una legge che fa da arco al piano generale dei porti, giustamente considerati come infrastrutture primarie nell'assetto di una politica organica dei trasporti e nell'assetto della politica del territorio.

Ecco perché mi dichiaro soddisfatto della risposta del ministro; e tengo a ribadire quanto è stato dichiarato a nome del Governo: che la tragedia del porto di Palermo deve far riflettere tutti noi. A questo proposito va messa in risalto la dichiarata volontà politica del Governo di operare nel settore dei porti. I lavori iniziati per il riassetto delle infrastrutture danneggiate riguardano interventi di pronto soccorso, come l'affondamento di cassoni di cemento per rendere agibile quanto meno una parte del porto; e questo credo possa avvenire in un tempo relativamente breve.

Onorevole ministro, alcuni giornali hanno parlato di eventuali responsabilità relative al cedimento della diga foranea, e pare che la procura di Palermo abbia iniziato un'indagine in questo senso, sulla base di gravi dichiarazioni rilasciate, all'indomani del disastro, da tecnici del cantiere, i quali hanno sostenuto che l'esistenza dei buchi formatisi nel tempo alla base della diga (la stampa ha parlato ad-

dirittura di 157 buchi) era già nota da parecchio tempo. Vorrei chiedere al Governo se ritenga opportuno aprire un'inchiesta amministrativa per accertare se esistano siffatte responsabilità.

Concludo, signor Presidente. Il disastro di Palermo non riguarda unicamente la città colpita: riguarda la Sicilia, riguarda tutti i siciliani. Il nubifragio del 26 ottobre ha messo a nudo una grande realtà: Palermo è la Sicilia, Palermo è il Mezzogiorno; e nel quadro di una visione nuova e dinamica della politica meridionalistica si misurerà la volontà del Governo di invertire una vecchia tendenza attraverso i provvedimenti che vorrà emanare per il porto di Palermo.

PRESIDENTE. L'onorevole Reggiani ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interrogazione Pandolfo n. 3-01754, di cui è cofirmatario.

REGGIANI. Signor Presidente, non ho, evidentemente, lunghe dichiarazioni da fare. La risposta del ministro è stata puntuale ed informata. Purtroppo si è trattato di una calamità molto grave, che ha prodotto danni rilevanti, che non possono non ripercuotersi, anche nel lungo periodo, sull'attività del porto di Palermo.

Abbiamo anche preso atto con soddisfazione che si ritiene opportuno qualificare quanto è avvenuto come fatto che assume le caratteristiche di calamità nazionale.

Vorrei suggerire — ed è un suggerimento che credo sia degno di considerazione — che il Governo adotti i provvedimenti che riterrà adeguati mediante decreto, essendo evidente che il caso presenta quelle caratteristiche di necessità ed urgenza che sono appunto previste dalla Costituzione come condizioni per l'adozione dello strumento del decreto-legge.

Queste sono le considerazioni che dovevo fare in ordine alle comunicazioni del ministro, delle quali ci dichiariamo soddisfatti.

PRESIDENTE. L'onorevole La Loggia ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-01755.

LA LOGGIA. Signor Presidente, debbo innanzitutto prendere atto con soddisfazione della meticolosa obiettività delle notizie che il ministro ha con tanta prontezza fornito alla Camera, e naturalmente della rapidità degli accertamenti che hanno consentito l'assunzione delle notizie stesse.

Mi dichiaro in primo luogo soddisfatto della dichiarazione, fatta qui responsabilmente dal ministro, che si tratti di un avvenimento da qualificarsi come calamità nazionale, il che implica naturalmente conseguenze di ordine politico, ma anche di ordine giuridico ed economico per quanto attiene all'onere finanziario necessario a consentire la ripresa dell'attività nel porto di Palermo.

Devo anche prendere atto con soddisfazione della dichiarata volontà del Governo di dar corso con rapidità a tutte quelle iniziative che servano a soddisfare le esigenze di lavoro e di vita dei lavoratori, i quali, direttamente o indirettamente, vedevano legata la loro attività al porto di Palermo, di quelli a salario garantito e non garantito, di quelli a regime salariale integrato e, comunque, di tutti i lavoratori che, direttamente o indirettamente, svolgevano una attività strettamente legata al porto di Palermo.

Devo altresì prendere atto degli interventi già adottati per assicurare, in via provvisoria, i collegamenti che facevano capo a Palermo. Molti problemi restano comunque tuttora aperti, soprattutto in relazione al trasporto delle merci e alla traghettazione di autotreni e di vetture private che, dirottando i traffici su Trapani, verrà praticamente interrotta, con gravi conseguenze per l'economia siciliana e per il turismo.

Nel prendere atto dei provvedimenti urgenti già adottati, desidero sollecitare ulteriormente l'approfondimento della situazione, per vedere come sia possibile ripristinare il servizio di traghettazione delle merci, per limitare al massimo i danni economici per la Sicilia.

Mi dichiaro soddisfatto anche per quanto riguarda l'asserita volontà di riferire domani al Consiglio dei ministri e di assumere rapidamente — forse nella stessa giornata — decisioni urgenti. Per quanto ho potuto capire dalle dichiarazioni del ministro — improntate a quella responsabile cautela che è connaturata alla funzione esercitata e alla sede in cui le dichiarazioni stesse sono rese — ritengo che i provvedimenti annunciati non saranno soltanto limitati ad un intervento congiunturale, cioè a carattere assistenziale, per far fronte alle esigenze di vita di tutti coloro i cui redditi erano legati all'attività portuale; non avranno soltanto carattere risarcitorio immediato per le attività pubbliche che si svolgevano dentro il porto, e natura contingente per una rapida ripresa, anche se parziale, della funzionalità del porto; ma consisteranno in interventi inquadriati in un più vasto piano di spesa che,

seguendo le linee del piano regolatore del porto, puntino ad una completa riattivazione in vista delle funzioni che il porto stesso sarà chiamato ad assolvere in un prossimo futuro in favore dell'economia siciliana ed anche di quella mediterranea.

È per queste ragioni che mi dichiaro soddisfatto; e la mia soddisfazione significa presa d'atto di quanto detto e fiduciosa attesa di quanto altro sarà probabilmente deciso domani dal Consiglio dei ministri.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni urgenti sui danni della mareggiata in Sicilia.

#### Presentazione di disegni di legge.

PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile*. Chiedo di parlare per la presentazione di due disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile*. Mi onoro presentare, a nome del ministro della difesa, i disegni di legge:

« Proroga del termine previsto dall'articolo 1 della legge 15 dicembre 1969, n. 1022, per l'esercizio della facoltà di assumere veterinari civili convenzionati presso enti dell'esercito »;

« Istituzione di ricompense al valore e al merito dell'esercito ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati e distribuiti.

#### Seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 29 settembre 1973, n. 578, concernente modificazioni al regime fiscale dei prodotti petroliferi (2358).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 29 settembre 1973, n. 578, concernente modificazioni al regime fiscale dei prodotti petroliferi.

Ricordo che nella seduta di venerdì 26 ottobre 1973 è stata chiusa la discussione sulle linee generali e hanno replicato il relatore e il Ministro delle finanze.

Passiamo ora all'esame dell'articolo unico del disegno di legge. Avverto che gli emen-

damenti presentati si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge. Si dia lettura dell'articolo unico del disegno di legge.

ARMANI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il decreto-legge 29 settembre 1973, n. 578, recante modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi ».

PRESIDENTE. Si dia lettura degli articoli del decreto-legge.

ARMANI, *Segretario*, legge:

#### 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 sono aumentate da lire 13.893 a lire 15.679 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 alla legge 19 marzo 1973, n. 32, per la benzina acquistata con speciali buoni da automobilisti e motociclisti, stranieri ed italiani residenti all'estero, nei viaggi di diporto nello Stato, è soppressa con effetto dal 1° gennaio 1974.

L'aliquota ridotta d'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine prevista dalla lettera B), punti 2) e 3), della predetta tabella B, relativamente alla benzina consumata per l'azionamento delle autovetture da noleggio da piazza e delle autoambulanze, è aumentata da lire 3.254 a lire 5.040 per quintale.

L'aliquota ridotta d'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine prevista dalla lettera E), punto 1), della citata tabella B per il prodotto denominato "jet fuel JP4", destinato all'amministrazione della difesa, è aumentata da lire 1.389,30 a lire 1.567,90 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'aliquota ridotta d'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine prevista dalla lettera F), punto 1), della suindicata tabella B, per gli oli da gas da usare direttamente come combustibili, è aumentata da lire 5.162 e lire 5.976 per quintale.

L'aliquota ridotta d'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine prevista dalla predetta tabella *B* alla lettera *D*), punto 3) per il petrolio lampante destinato ad uso di illuminazione e di riscaldamento domestico, alla lettera *F*), punto 2) per gli oli da gas per riscaldamento e alla lettera *H*), punto 1/d, per gli oli combustibili fluidi è ridotta da lire 350 a lire 50 per quintale.

La riduzione di cui al comma precedente si applica fino al 31 luglio 1974.

L'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di confine su gas di petrolio liquefatti per autotrazione sono aumentate da lire 9.040 a lire 10.826 per quintale ».

#### ARTICOLO 2.

« Gli aumenti d'imposta stabiliti con l'articolo 1 si applicano anche ai prodotti in esso specificati estratti dalle raffinerie, dai depositi doganali o importati col pagamento dell'imposta nelle precedente misura e che, alla data di entrata in vigore del presente decreto, siano da chiunque detenuti in quantità superiore a venti quintali.

All'uopo i possessori debbono denunciare le quantità dei singoli prodotti da essi detenute, anche se viaggianti, alla dogana o all'ufficio tecnico delle imposte di fabbricazione competente per territorio entro dieci giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

L'ufficio tecnico delle imposte di fabbricazione, verificata la regolarità della denuncia, liquida la differenza di imposta dovuta che deve essere versata alla sezione provinciale di tesoreria entro venti giorni dalla notificazione o dalla data di ricezione dell'invito di pagamento spedito a mezzo raccomandata postale con avviso di ricevimento ».

#### ARTICOLO 3.

« Chiunque omette di presentare la denuncia di cui al precedente articolo 2 o presenta denuncia inesatta od in ritardo è punito con la pena pecuniaria dal doppio al decuplo dell'imposta frodata o che si sia tentato di frodare.

La pena pecuniaria è ridotta ad un decimo del minimo di cui al precedente comma quando sia stata presentata denuncia, riconosciuta regolare, entro i cinque giorni successivi alla scadenza del termine di dieci giorni stabilito nello stesso articolo 2 ».

#### ARTICOLO 4.

« Le maggiori entrate derivanti dall'applicazione del presente decreto sono riservate esclusivamente all'erario dello Stato ».

#### ARTICOLO 5.

« Dalla lettera *H*), punto 4), della tabella *A* allegata al decreto-legge 23 ottobre 1964, n. 989, convertito con modificazioni nella legge 18 dicembre 1964, n. 1350, e successive modificazioni, sono depennate, relativamente al trattamento definito di "deparaffinazione mediante un processo diverso dalla semplice filtrazione", le parole "limitatamente agli oli da gas, agli oli combustibili ed agli oli lubrificanti".

È abrogato il penultimo comma della predetta lettera *H*), punto 4).

La benzina avente un contenuto massimo di piombo di 0,40 grammi per litro, di cui al terzo comma dell'articolo 1 della legge 19 marzo 1973, n. 32, può essere custodita nelle stazioni di servizio e negli impianti di distribuzione stradale anche promiscuamente con le altre benzine ».

#### ARTICOLO 6.

« Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare ».

**PRESIDENTE.** Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Al primo comma dell'articolo 1, sostituire la cifra: 15.679 con la seguente: 14.489.*

1. 16. **Santagati, Abelli, Dal Sasso, de Vidovich, Baghino, Borromeo D'Adda, Servello, Menicacci, Lo Porto, Galasso.**

*Al primo comma dell'articolo 1, sostituire la cifra: 15.679 con la seguente: 14.786.*

1. 17. **Santagati, Abelli, Dal Sasso, de Vidovich, Baghino, Borromeo D'Adda, Petronio, Macaluso Antonino, Menicacci, Lo Porto.**

*Sopprimere il secondo comma dell'articolo 1.*

1. 18. **Santagati, Abelli, Dal Sasso, de Vidovich, Baghino, Borromeo D'Adda, Tassi, Servello, Rauti, Galasso.**

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 OTTOBRE 1973

*Al secondo comma dell'articolo 1, sostituire la parola: soppressa, con la seguente: sospesa.*

1. 19. **Santagati, Abelli, Dal Sasso, de Vidovich, Baghino, Borromeo D'Adda, Rauti, Servello, Menicacci, Petronio.**

*Al quarto comma dell'articolo 1, sostituire la cifra: 1.567,90 con la seguente: 1.448,90.*

1. 23. **Abelli, Santagati, Dal Sasso, de Vidovich, Borromeo D'Adda, Baghino, Lo Porto, Menicacci, Galasso, Rauti.**

*Al quarto comma dell'articolo 1, sostituire la cifra: 1.567,90 con la seguente: 1.478,60.*

1. 24. **Abelli, Santagati, Dal Sasso, de Vidovich, Borromeo D'Adda, Tremaglia, Baghino, Rauti, Servello, Petronio.**

*Sopprimere l'articolo 4.*

4. 6. **Santagati, Abelli, Dal Sasso, de Vidovich, Petronio, Lo Porto, Galasso, Rauti, Baghino, Tassi.**

*Al terzo comma dell'articolo 5, sopprimere la parola: promiscuamente.*

5. 1. **Santagati, Abelli, Dal Sasso, de Vidovich, Borromeo D'Adda, Cassano, Lo Porto, Galasso, Rauti, Baghino.**

L'onorevole Santagati ha facoltà di svolgerli.

SANTAGATI. Prima di passare all'illustrazione degli emendamenti, mi consenta, signor Presidente, di fare alcune osservazioni di natura regolamentare. Premetto di non fare un richiamo formale al regolamento ai sensi dell'articolo 41: desidero ugualmente far notare, sul piano sostanziale, che l'articolo 79 del regolamento prevede che la Commissione, al termine della discussione in sede referente, nomina il « Comitato dei nove » per la discussione in Assemblea del provvedimento e per il compito indicato nel quarto comma dell'articolo 86, che recita: « il Comitato dei nove previsto nell'articolo 79 si riunisce prima della discussione, con l'intervento del presidente della Commissione, per esaminare gli emendamenti presentati direttamente in Assemblea. Il presidente della Commissione, se ne ravvisi l'opportunità, può convocare per tale esame la Commissione plenaria ». Ebbene, pur essendo membro del « Comitato dei nove », fino ad ora, nel momento cioè in cui stiamo entrando nel merito degli articoli e dei relativi emendamenti,

non ho ricevuto alcuna convocazione. Eppure, fin da lunedì ero presente, nella speranza che venisse rispettata tale disposizione dell'articolo 86 del regolamento.

Chiedo, quindi, al signor Presidente di rendersi interprete della mia segnalazione perché si provveda a riunire il « Comitato dei nove », per adempiere gli obblighi previsti dal quarto comma dell'articolo 86.

PRESIDENTE. Onorevole Santagati, nel corso di questa seduta è previsto soltanto lo svolgimento degli emendamenti, essendo rimesse a domani l'espressione dei pareri della Commissione e del Governo e le successive votazioni. In base ad una prassi frequentemente seguita, la riunione del « Comitato dei nove » per l'esame degli emendamenti presentati direttamente all'Assemblea avverrà presumibilmente prima della seduta di domani.

SANTAGATI. Signor Presidente, l'articolo 86 è chiaro. Esso dice che il « Comitato dei nove » deve esaminare gli emendamenti presentati direttamente in Assemblea. Non occorre, quindi, che gli emendamenti siano prima illustrati. Conosco anch'io la prassi cui ella accenna, ma una prassi, in quanto tale, non può sostituirsi ad una espressa disposizione regolamentare, almeno quando non vi è l'assenso di tutti i gruppi alla deroga. Nel caso in esame il nostro gruppo, mio tramite, pur senza intendere sollevare una questione formale di richiamo al regolamento, ai sensi dell'articolo 41 — nel qual caso sarebbe chiamata l'Assemblea a decidere su di esso — ritiene di dover insistere nella richiesta, a lei rivolta, di far riunire il « Comitato dei nove » per l'esame degli emendamenti.

Del resto, signor Presidente, tale richiesta, oltre che da ragioni di carattere formale, è giustificata dall'opportunità di procedere nei nostri lavori nel modo più ordinato e razionale possibile; potrebbe infatti verificarsi che alcuni degli emendamenti che stasera ci accingiamo a svolgere risultino superati dopo il vaglio complessivo fattone nel « Comitato dei nove ».

PRESIDENTE. Prendo atto della sua richiesta, onorevole Santagati, e le assicuro che mi farò comunque interprete presso il presidente della Commissione delle esigenze da lei prospettate.

SANTAGATI. La ringrazio, signor Presidente, e, premesso quanto ho detto, passo ad illustrare gli emendamenti annunciati.

L'emendamento 1. 16 è il più direttamente connesso alla questione fondamentale di cui ci siamo fatti portatori in occasione della discussione sulle linee generali: mi riferisco al problema dell'aumento del prezzo della benzina. Il discorso dell'aumento del prezzo coinvolge anche l'emendamento 1. 17, e richiami agli emendamenti 1. 23 e 1. 24.

In sede di discussione sulle linee generali, il gruppo MSI-destra nazionale ha dichiarato di essere contrario a tale aumento, per una molteplicità di ragioni che si possono sintetizzare in alcuni punti essenziali: in primo luogo, l'aumento contraddice alla politica del blocco dei prezzi instaurata dal Governo; in secondo luogo, l'aumento di un prodotto di larghissimo consumo come la benzina colpisce ulteriormente i ceti meno abbienti. È evidente che l'aumento della benzina incide in misura inversamente proporzionale al reddito: chi è meno abbiente, infatti, risente della maggior spesa per la benzina maggiormente di chi lo è di più.

Tale aumento, quindi, contraddice non solo allo sbandierato blocco dei prezzi, ma anche alla presunta patina di socialità che il Governo di centro-sinistra si è voluto dare; perché in Italia non c'è socialità se non c'è il centro-sinistra. Tutto ciò è invece contraddetto, e non solo in questa occasione: anche altri governi di centro-sinistra — potrei citare tra tutti, il Governo Colombo — si sono resi responsabili di pesantissimi aumenti del prezzo della benzina. Ma questa volta si è passato ogni limite. Quando il Governo Colombo apportò un aumento di 12-13 lire sembrò a noi che si fosse toccato il tetto, mentre si è visto che il grattacielo fiscale che il Governo vuole costruire non ha limite di piani.

Un altro argomento di sostegno delle nostre argomentazioni deriva dal fatto che in Italia il prezzo della benzina ha raggiunto « primati olimpionici ». Siamo lo Stato europeo in cui vi è il più alto prezzo della benzina. E tutto ciò, oggi, non si può impunemente dimenticare, sostenendo la necessità dell'aumento per gli aumenti del greggio, dei noii e di altre spese accessorie. Quando il prezzo di un prodotto ha raggiunto il tetto, anche da un punto di vista fiscale, non è più conveniente aumentarlo. Abbiamo visto che, per il monopolio dei tabacchi, lo Stato ha dovuto fermarsi nello aumento del prezzo delle sigarette, perché le vendite diminuivano a causa del ricorso al mercato di contrabbando.

Si potrebbe obiettare che il prezzo della benzina è anelastico: ciò non assolve però il Governo dai suoi peccati, anzi ne evidenzia di

più la proterva volontà di perseguire il contribuente. Di fatti, si parte dal principio che la benzina è un genere di prima necessità: di conseguenza si potrà stabilirne l'aumento senza che succeda nulla dal punto di vista del gettito fiscale, perché il povero contribuente comprerà sempre benzina. Ma se, estendendo tale ragionamento ai generi alimentari più diffusi, sarebbe corretto l'atteggiamento del Governo? A mio avviso, il Governo si sta comportando in maniera contraddittoria: pretende che nel settore delle farine il prezzo del pane resti inalterato (e chiede ai produttori privati un grosso sacrificio in nome di quel famoso blocco) sapendo che i prezzi non sono remunerativi, ma, dal momento che la domanda di benzina è anelastica, ne aumenta il prezzo. Si hanno, in tal modo, due pesi e due misure: laddove interviene l'iniziativa privata, si fissa il divieto di aumentare i prezzi, mentre laddove interviene lo Stato con la sua autorità, il cittadino dovrà pagare comunque il tributo. Non mi sembra corretto questo modo di impostare il discorso. E noi non possiamo accettare l'aumento, sotto il profilo fiscale, sotto il profilo sociale e anche sotto il profilo morale. Non è giusto che si scarichi tutto su questo tributo « facile »: il Governo ormai non ha più fantasia, non pensa neppure lontanamente di andare a reperire altre fonti di gettito fiscale. Il Governo sa che la strada della benzina è facile e sicura: l'onorevole Emilio Colombo, trionfante, ha annunciato venerdì che per i restanti mesi del 1973 lo Stato ricaverà una settantina di miliardi, per l'anno 1974 altri 330 miliardi; 400 miliardi sono stati subito reperiti con un decreto scritto in due minuti.

Lo Stato deve anche tener conto che certi prodotti, proprio perché a domanda anelastica come la benzina, non devono subire ulteriori gravami fiscali. Cosa potrebbe tuttavia restare valido? È questa la tesi subordinata, cui noi abbiamo accennato: un aumento contenuto, limitato soltanto alla parte che riguarda il maggior costo del prodotto e non comprensivo di un aumento del gettito fiscale. Lo Stato oggi preleva su 185 lire di un litro di benzina *super* la bellezza di 135 lire. Se lo facesse un cittadino privato, come si chiamerebbe costui? Si chiamerebbe ladro, rapinatore; ma il Governo non è mai ladro!

Quindi anche sotto questo profilo, non possiamo accettare aumenti al di là di quelli giustificati da incrementi nei costi.

Vi abbiamo chiesto di consentire l'aumento dei prezzi di certi generi che sono lievitati nonostante il blocco. Del resto ciò è normale in un sistema che non sia quello sovietico, in

cui vi è almeno una parvenza di libertà delle forze economiche e una coesistenza tra l'economia pubblica, l'economia privata e la cosiddetta economia mista. Per lo meno, avreste dovuto tener conto del fatto che, non consentendo aumenti di prezzi di beni di largo consumo nel settore privato, a maggior ragione non si sarebbe dovuto consentire un aumento del prezzo di un prodotto sottoposto a controllo pubblico. Dite che ciò non sarebbe stato possibile, dovendosi compensare l'aumento dei costi del prodotto in sé: potremmo anche accettare questa giustificazione, in linea subordinata, ma ribadiamo che non può essere seguita la politica dei due pesi e delle due misure. Se per ragioni economiche obiettive si aumenta il prezzo della benzina, data l'incidenza di maggiori costi di produzione, allora dovrebbe anche essere consentito l'aumento di prezzo per altri prodotti sui quali vengono egualmente ad incidere maggiori costi di produzione. Noi siamo quindi sul piano della correttezza, voi invece perseguite una vera e propria disparità di trattamento.

Con il nostro primo emendamento, avanziamo la proposta di limitare l'aumento a quanto da voi stessi dichiarato in questo dibattito: 8 lire al litro. Avete infatti spiegato che i maggiori costi del greggio, dei noli, della raffinazione e della distribuzione, avrebbero potuto essere contenuti in otto lire al litro. Questa tesi potrebbe anche essere confutata, e potremmo altresì suggerire fonti diverse dal prelievo fiscale sulla benzina, ma possiamo, per ragioni di costo, anche accettare un aumento del prezzo della benzina nella misura di 8 lire al litro.

Questa è la ragione per la quale abbiamo presentato l'emendamento 1. 16, che propone appunto di sostituire la cifra 15.679, l'equivalente dell'aumento di 23 lire al litro, con l'altra cifra di 14.489, che rappresenta l'equivalente di un aumento unitario di 8 lire. Attraverso un calcolo aritmetico, infatti, basato su un congegno di pura proporzione, abbiamo ragguagliato l'importo all'aumento unitario di 8 lire.

Il secondo emendamento presentato, propone, in via subordinata, un aumento di 11 lire al litro, pari alla metà circa dell'aumento di 23 lire proposto dal Governo. Abbiamo avanzato questa proposta tenendo conto di altre realtà, che scaturiscono da recenti avvenimenti internazionali, che hanno richiamato l'attenzione sul prezzo del greggio. Non starò a ripetere quanto, in sede di discussione sulle linee generali, è stato detto da me e da altri colleghi, in ordine a quel che è avvenuto in

seguito agli aumenti stabiliti unilateralmente dai paesi produttori di petrolio del Golfo persico e di tutti quelli che gravitano intorno al mondo arabo. La verità è che questi aumenti comporteranno ulteriori aggravii nei costi di produzione.

A questo punto formuliamo una osservazione preliminare. Perché mai il Governo non si è premunito tempestivamente, in questa materia? Voi rispondete che non avreste potuto immaginare l'insorgere di un conflitto tra Israele ed i paesi arabi, ma non è di questo che vi facciamo carico. Noi vi ricordiamo che da diversi anni era stata prospettata l'esigenza di rivedere tutta questa materia. Per circa tre anni ci siamo trascinati con provvedimenti di defiscalizzazione: il Governo dichiarava di rinunciare a parte dei suoi proventi fiscali, pur di evitare l'aumento del prezzo della benzina. E allora perché non vi siete posti questo importante problema, quello cioè, relativo alle iniziative da adottare per evitare che fra qualche mese non ci capiti tra capo e collo un altro aumento di prezzo della benzina? Andando di questo passo, amici, non ci si può illudere: se non saranno presi gli opportuni provvedimenti, il prezzo aumenterà fatalmente. Ciò è tanto più probabile, se si considera che già si comincia a parlare di razionamento e di contromisure.

È proprio di oggi la notizia apparsa su autorevoli quotidiani come il *Corriere della sera*, secondo cui, per tutta la giornata di oggi, le aziende distributrici aderenti all'Assopetroli avrebbero sospeso la consegna di gasolio e cherosene per riscaldamento in tutto il territorio nazionale. Queste misure, secondo la stampa, rientrano nel quadro di una responsabile espressione dei timori della categoria dei distributori indipendenti per l'aggravarsi di una situazione che, in mancanza di immediati interventi, pregiudicherà gravemente, e in modo permanente, la possibilità di rifornire i consumatori di prodotti petroliferi e, in particolare, di quelli destinati al riscaldamento. E siamo alle soglie dell'inverno, onorevoli colleghi, e già in molte città del settentrione il riscaldamento è entrato in funzione.

Voi, invece, vi preoccupate soltanto del prezzo della benzina, annunciate piani petroliferi e commissioni di studio, le quali non sappiamo quando, come, e in che misura, porteranno avanti le loro indagini. Nello stesso tempo, preannunciate una nazionalizzazione surrettizia della produzione petrolifera attraverso un potenziamento dell'ENI, di quest'altro grande carrozzone che in tanti anni non ha fatto, prima, null'altro che la politica del

defunto Mattei, la politica di una specie di *ras*, di *maragiù*, di *pascià* dell'economia italiana, e, adesso, una politica di piccolo cabotaggio, forse basata su accordi con i paesi arabi, che condizionano pesantemente anche la nostra azione politica. Del resto, uno dei motivi per cui il nostro Governo si è trovato quasi costretto a fare il nesci (e l'onorevole Moro è stato il prototipo di questa politica pilatesca) nel conflitto tra arabi ed israeliani, deve essere ricercato proprio nel timore che i produttori arabi possano tagliarci i rifornimenti petroliferi.

Come si può parlare oggi a cuor leggero di una maggiorazione del prezzo della benzina, che già si sa in partenza dovrà subire ulteriori ritocchi in aumento? Ecco perché noi vi diciamo che possiamo essere propensi ad accettare un piccolo aumento, a patto però che il Governo cominci ad avviarsi sulla strada della risoluzione di questo problema. Non si può andare avanti con questa politica del tira e molla, e cioè: oggi la defiscalizzazione e domani la fiscalizzazione. Non si può andare avanti con questa specie di doccia scozzese: un giorno il Governo rinuncia ad una parte dei suoi proventi e il giorno dopo se li riprende con interessi usurari.

In questo modo non si può continuare. Deve essere completamente riveduta la politica delle fonti energetiche. Questo è il discorso di fondo che è stato fatto in quest'aula dal nostro gruppo. Tuttavia, per rivedere il problema delle fonti energetiche, non ci si può limitare ad auspicare la nazionalizzazione dell'Ente nazionale idrocarburi.

Il problema è indubbiamente grave. Come sostengono i giornali di oggi (come vedete, parlo di argomenti di estrema attualità e non di progetti avveniristici), l'Assopetroli ha reso noto che le aziende ad essa aderenti distribuiscono ogni anno oltre 30 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (su un consumo di oltre 82 milioni di tonnellate registrato nel 1972), ivi compreso il 99 per cento di quelli destinati al riscaldamento che, nel 1972, ammontavano ad oltre 16 milioni di tonnellate nel 1972. Che cosa sostiene l'Assopetroli? Essa sostiene che, « prevedendo la crisi verificatasi nel settore petrolifero » (crisi antica, crisi lontana, oggi aggravatasi, ma già preesistente), « aveva chiesto fin dallo scorso luglio al ministro dell'industria e commercio di disciplinare la distribuzione dei prodotti petroliferi in relazione alle esistenti disponibilità, in modo tale che ad essa si potesse provvedere utilizzando i canali commerciali impiegati nel 1972. Questo provvedimento appariva infatti

l'unico idoneo ad assicurare a tutti i consumatori un'equa e sicura distribuzione dei prodotti petroliferi ». L'invito rivolto al ministro — dicono i giornali odierni — ha avuto scarso effetto, né sono state accolte le ulteriori numerose sollecitazioni rivolte agli altri organi di Governo.

L'onorevole Giolitti pensa solo al piano petrolifero; l'onorevole De Mita pensa soltanto a spiegarci i complicati congegni a causa dei quali bisogna per forza aumentare il prezzo della benzina; l'onorevole Emilio Colombo ci spiega che, siccome l'IVA ha dato un gettito minore di oltre 400 miliardi, rispetto alle previsioni, bisogna compensare tali minori introiti con l'aumento del prezzo della benzina. Non sono questi ragionamenti che si convengano ad autorevoli ministri finanziari! E ancora non abbiamo sentito l'altissima parola dell'onorevole Ugo La Malfa; ma possiamo fin d'ora immaginare quali sventure egli profeterà nei confronti dell'intera economia italiana.

È certo comunque che allo stato attuale il Governo non si è occupato neanche del problema del riscaldamento, né si è preoccupato di una eventuale regolamentazione della materia. Si parla tanto di programmazione e poi non si riesce a programmare neanche le cose di un giorno, né si riesce a prevedere quel che potrà accadere da qui a qualche settimana! Tutto viene portato in prospettiva, alla lontana, con piani più o meno da rivedere, da portare avanti non si sa con quali congegni e soprattutto con quali marchingegni. E allora, fra le altre cose, si sollecita l'adozione di provvedimenti di controllo dell'approvvigionamento; non parliamo di razionamento, ma di controllo, di regolamentazione. Avete introdotto il blocco dei prezzi, avete voluto controllare i listini, avete instaurato un regime di severità che ricorda i tempi lontani della guerra, quando esistevano le misure annonarie, ma non vi siete preoccupati di pensare ad un controllo dell'approvvigionamento, né vi siete preoccupati di predisporre l'accertamento delle effettive disponibilità e di disciplinare la distribuzione dei prodotti petroliferi. Questo ve lo dice una organizzazione qualificata che ripete, pressoché pedissequamente, quello che il sottoscritto e soprattutto tutti i colleghi di gruppo vi hanno detto ampiamente nel dibattito che si è avuto in questa Assemblea nei giorni scorsi.

Noi di conseguenza non possiamo consentire che gli aumenti siano solo uno strumento fiscale, una manovra attraverso la quale

si tenta quasi algebricamente di sostituire quel che si perde da un lato con quel che si guadagna dall'altro. Non si può andare avanti con questo tipo di politica finanziaria. Ad esempio, è stato preannunciato che domani si riunirà il Consiglio dei ministri — non so, per altro, se poi sia stata rinviata tale riunione — per esaminare il problema del condono fiscale. Ma in che termini state ponendo il problema del condono fiscale? Solo come uno strumento da adottare inevitabilmente per reperire nuovi fondi. In sostanza, si puniscono i cittadini che pagano e si premiano i cittadini che non pagano. Con ciò non vorrei che equivocassimo, onorevole sottosegretario. Noi possiamo accedere ad una ipotesi di condono fiscale, ma nei limiti e nei termini in cui ne abbiamo parlato in quest'aula fin dagli inizi della riforma tributaria, cioè nella misura in cui esso possa servire a sgombrare il terreno dai piccoli evasori, ma non dai grossi evasori, e cioè da coloro i quali aspettano questo momento per essere premiati della loro impudenza.

Ora, non so quale sarà il progetto che domani o dopo domani il Consiglio dei ministri varerà, ma se questo progetto dovesse obbedire alla logica che abbiamo visto, è chiaro che il condono fiscale sarebbe un ulteriore strumento di persecuzione nei confronti dei cittadini onesti e probi, mentre premierebbe gli evasori fiscali.

Gli emendamenti che noi proponiamo, dunque, seguono la logica dell'equilibrio, delle misure utili da prendere nella prospettiva di una soluzione globale del problema. Non possiamo rischiare di trovarci a discutere di altri aumenti tra qualche mese. Né si dica che le 15 lire al litro in più servono per dare l'aumento ai pensionati. È un concetto molto vago: che cosa significa una simile affermazione? Non mi pare giusto punire una vasta categoria di cittadini utenti della strada riversando sulle loro spalle l'obbligo di provvedere alle necessità di un'altra benemerita categoria di cittadini. È il solito discorso in base al quale chi paga di più deve continuare a pagare di più. Si veda l'esempio classico della politica edilizia condotta dai governi di centro-sinistra, senza mai trovare una soluzione rispondente a finalità sociali come quelle che potrebbero essere rappresentate dal sussidio casa, dai buoni integrativi, dallo sblocco parziale dei fitti a certe condizioni. Sono soluzioni che non vengono neppure prese in esame. Si insiste nel defraudare la proprietà edilizia dei modesti redditi rimasti e nel chiedere sa-

crifici a senso unico ai proprietari di case con il blocco indiscriminato ed irrazionale dei fitti, a beneficio di un'altra categoria di diseredati come sono taluni inquilini. I proprietari di case pagano lo scotto del blocco dei fitti così come, nel caso in esame, gli utenti della strada pagano lo scotto degli aumenti delle pensioni. È forse una politica organica, questa, una politica sociale? O non è un procedere alla meno peggio, giorno dopo giorno, senza mai cercare una giusta soluzione dei problemi che assillano la nostra società?

Siamo dunque contrari non all'aumento delle pensioni, ma a questa sorta di sistema di compensazioni che si attua, e ciò anche perché la nostra Costituzione non prevede l'imposta di scopo. Sistemi per trovare i denari per aumentare le pensioni ve ne sarebbero stati tanti. Innanzitutto, vi era la possibilità di attuare una « politica della scure » sulle spese superflue previste nel pleorico bilancio dello Stato: basterebbe una decurtazione del 10 per cento. Sarebbe anche sufficiente attuare una politica di stimolo alla produzione, per aumentare il gettito fiscale senza tartassare il contribuente. Ma lo Stato quale politica ha svolto per incrementare la produttività nazionale? Prima vi è stata la conflittualità permanente, ora vi è la tregua fasulla con i sindacati; tregua che, come sappiamo, è costituita da ammiccamenti e sottintesi, perché i sindacati stanno già premendo per avere altri corrispettivi, per cui questo Governo, che a detta dell'onorevole Rumor era nato per dire tanti « no » e pochi « sì », dice « sì » all'aumento delle tasse e « no » alle soluzioni razionali che si dovrebbero trovare per favorire i pensionati e le altre categorie che tanto bisogno hanno di interventi seri e sostanziali.

Quindi, noi siamo contrari a questa impostazione di politica economica e finanziaria, di cui il decreto al nostro esame è la più eloquente riprova. Esso costituisce il capo di accusa fondamentale nei confronti di un Governo che emanò il « decretone » ai tempi dell'onorevole Emilio Colombo per gravare la mano sulla benzina, che nel corso di questi ultimi anni non ha fatto altro che avvalersi di strumenti fiscali sempre più repressivi, che adesso crede, attraverso la valvola di sicurezza dell'imposta sulla benzina, di risolvere tutti i mali del nostro paese, di trovare la panacea a tutti i malanni che affliggono la società italiana. Con gli emendamenti che abbiamo presentato, sui quali ovviamente insistiamo, proponiamo alla Camera una nuova politica della benzina e dei prodotti petroliferi in genere, tale da consentire finalmente di arrivare ad

una soluzione organica di questo annoso problema.

Passando all'illustrazione dell'emendamento 1. 18, desidero innanzitutto osservare che, anche in ordine all'articolo cui detto emendamento si riferisce, l'impostazione del Governo non ci trova consenzienti. Per aumentare il gettito fiscale, si ricorre ad un altro espediente poco commendevole: l'abolizione del prezzo agevolato che, mediante buoni speciali, veniva praticato agli automobilisti e motociclisti stranieri ed agli italiani residenti all'estero in viaggio in Italia.

Non ripeterò le cose che ho avuto occasione di dire nel mio intervento in sede di discussione sulle linee generali. Mi limiterò a sottolineare due punti della norma in questione che non ci trovano consenzienti. Innanzitutto, l'aumento del gettito è, nel settore cui mi riferisco, del tutto illusorio: per le ragioni e per i calcoli che ho portato nel corso del mio intervento in sede di discussione sulle linee generali, a conti fatti lo Stato, anziché guadagnare i 40 miliardi preventivati, ne perderà molti di più. Si creerà, infatti, una contrazione tale nel consumo della benzina da parte degli stranieri che il risultato, in conclusione, sarà più negativo che positivo nei confronti del gettito attuale. Dicevo che è inutile che ripeta i conteggi relativi ai vari prezzi, che insista sulla spinta negativa, sul piano psicologico, che si avrà nei confronti dei turisti, che provvederanno a rifornire le loro autovetture non più in Italia ma nei paesi stranieri confinanti. Essendo i prezzi della benzina molto più bassi negli altri paesi, si cercherà di acquistarne il meno possibile in Italia.

Ma vi è un secondo punto che è molto più importante sul piano sociale: quello relativo ai nostri emigranti. Anche in materia assistiamo alla solita beffa nei confronti delle popolazioni del Mezzogiorno d'Italia. Un Governo che è nato all'insegna delle agevolazioni per il Mezzogiorno insiste e persiste nel danneggiare le popolazioni di questa zona del paese, poiché obiettivamente questo provvedimento si ritorce contro l'enorme massa di cittadini emigrati all'estero che, nel corso delle vacanze o delle festività, tornavano volentieri nella madrepatria a riabbracciare i loro cari, allettati anche dai buoni-benzina. Non si dica, dunque, che con il provvedimento in esame si fa il bene del Mezzogiorno: si continua, invece, a danneggiare il Mezzogiorno, così come avviene con l'abolizione delle agevolazioni fiscali, attraverso quella riforma tributaria di cui ampiamente il collega de Vidovich, insie-

me con altri del nostro gruppo, si è occupato in sede di Commissione dei 30; con l'abolizione dell'anonimato azionario — che costituisce un richiamo per i capitali nelle zone depresse, in modo particolare nelle regioni a statuto speciale —; con la mancata proroga delle fiscalizzazioni degli oneri sociali, scadute il 30 giugno ed ancora non prorogate, fiscalizzazioni che sono importanti soprattutto per le piccole e medie industrie del Mezzogiorno d'Italia. Si continua, cioè, in quella politica che è meridionalistica a parole e antimeridionalistica nella concretezza, amara, dei fatti e della realtà attuale. Quindi, noi siamo contrari a questa soppressione e chiediamo il mantenimento dei buoni. In subordine, chiediamo — si tratta dell'emendamento 1. 19 — che la parola « soppressa » sia sostituita con la parola « sospesa ». In altre parole, auspichiamo che il provvedimento abbia un carattere contingente, nel senso che si sospenda momentaneamente questo beneficio per ripristinarlo al più presto, quando sia superata la fase congiunturale, quando — come ci auguriamo — le condizioni saranno migliori. Infatti, se l'avvenuta tregua tra i paesi belligeranti del medio oriente si tramuterà in qualcosa di più duraturo e concreto, probabilmente la normativa che disciplina il regime dei prodotti petroliferi potrà essere modificata e, in particolare, potrà essere revocata la soppressione dei buoni turistici.

Brevemente desidero ora illustrare l'emendamento 1. 23, che riguarda una correlazione tecnica. Qualora fosse approvato l'emendamento da noi suggerito circa l'aumento del prezzo di 8 lire, riteniamo che coerentemente bisognerebbe ridurre l'aumento dell'aliquota per quanto attiene ai consumi petroliferi dei militari. Qualora, poi, fosse respinto l'emendamento che prevede l'aumento delle 8 lire, ma fosse approvato quello che prevede la metà dell'aumento richiesto, con l'emendamento 1. 24 chiediamo l'aggiustamento tecnico proporzionale con l'aliquota da noi proposta. Perché chiediamo questo? Sia perché l'impostazione dell'articolo 1 risulti euritmica, sia perché obiettivamente le nostre forze armate (quindi anche i carabinieri, la polizia e tutte le forze militari che consumano un prodotto denominato *jet fuel*, destinato all'amministrazione della difesa) siano poste in condizioni agevolate. Non c'è niente di male che siano agevolati i nostri militari: essi, infatti, sono in condizioni economiche disagiate e si dovrebbe fissare per loro un prezzo agevolato. Mi si dirà che quest'ultimo già esiste; ma, in con-

seguenza di tutti gli aumenti, tali agevolazioni diventano puramente nominali. Cerchiamo, invece, di renderle sostanziali, dando ad esse un contenuto serio e valido.

Veniamo, ora, agli emendamenti 4, 6 e 5, 1. Il primo affronta un grosso problema, che ha già formato oggetto di ampio dibattito in Commissione e che ho avuto già ampiamente occasione di illustrare in sede di discussione sulle linee generali. Pertanto, non approfondisco l'argomento, ma mi limito all'enunciazione di taluni concetti fondamentali ed essenziali. Desidero sottolineare una circostanza: l'articolo 4 ha formato oggetto di ampie riserve da parte di tutti — credo — i gruppi politici, anche di alcuni che fanno parte della stessa maggioranza governativa. Qual'è il significato della norma che così recita: « Le maggiori entrate derivanti dall'applicazione del presente decreto sono riservate esclusivamente all'erario dello Stato »? Interpretando alla lettera tale disposizione, ritenevo che la norma fosse pleonastica. Infatti, non mi risulta che le entrate vadano a finire ad un organo diverso dall'erario dello Stato; meno che mai, mi risulta che vadano a finire nelle tasche degli amministratori dello Stato. Allora, ho voluto comprendere meglio il significato della norma e mi sembra di aver capito che con questo articolo 4 il Governo intende fare la solita distinzione tra la quota d'imposta che riguarda il costo del prodotto imponibile, e la differenza, che sarebbe il gettito tributario. Si deve rilevare che questa specie di anatomia del tributo è molto discutibile. Il tributo è quello che è e non può essere frantumabile in diverse parti a meno che non si voglia riproporre il problema dell'imposta di scopo, che ritornerebbe in tutta la sua gravità. In tale ipotesi infatti si saprebbe in partenza che il tributo è diviso in due parti: una parte che va a determinati sovrapprezzi, a determinati maggiori costi del prodotto imponibile, e una parte destinata ad altri scopi; ma allora si riproporrebbe l'imposta di scopo che si vuole eliminare. Ma ho già fatto questo discorso e non è il caso che ci ritorni sopra.

A me preme sottolineare un altro aspetto della questione, e cioè che il tributo non è frantumabile. Il tributo è unitario e non possiamo stabilire un tale precedente. Ma, oltre tutto, dove è stabilito che proprio 8 lire debbono essere destinate per il maggior onere del prodotto imponibile? Come si opera questo scorporo? Come si fa a dire che una quota di questo tributo deve avere una destinazione e un'altra quota una destinazione diversa? Tut-

to il tributo va a rifluire nelle casse dello Stato, cioè nell'erario. Tutto il tributo, tutto il gettito tributario, salvo poi a vedere, attraverso i vari capitoli di spesa, come esso possa essere ripartito.

Tutto questo, dunque, mi sembra comporti una incongruenza anche tecnica che il nostro gruppo non vorrebbe avallare, anche per evitare che si venga a creare un curioso precedente. Potremmo correre il rischio che un giorno, in una materia ben più delicata e complessa, ci venisse opposto questo precedente. Perciò, per una questione di principio, dissentiamo dalla formulazione dell'articolo 4, che ci sembra del tutto anomalo, e ne chiediamo la soppressione sulla base di una motivazione rigorosamente tecnica.

Possiamo naturalmente capire il sottofondo politico che si nasconde dietro quella formulazione: ma proprio questo è un motivo di più per insistere sulla soppressione dell'articolo 4. Possiamo capire, cioè, che il ministro del tesoro intenda riservarsi certe possibilità di manovra, per cui diventerebbe lui il grande tesoriere dello Stato, il Caronte che giudica e manda: questo appartiene all'erario e me lo prendo io, quest'altro va al di fuori della fonte erariale. Ma questo non è consentito. Un ministro opera nell'ambito della collegialità del Governo, nel rispetto di tutte le norme costituzionali, nel rispetto dei suoi doveri verso il Parlamento e verso il Presidente della Repubblica. Non si può fare del ministro — e non perché esso oggi sia l'onorevole Ugo La Malfa; potrebbe essere una qualsiasi altra persona — una specie di supervisore generale dello Stato, una specie di superministro dell'entrata e della spesa pubblica. Per carità! Se applicassimo questo criterio, non so più che cosa ci starebbero a fare tutti gli articoli della Costituzione che si riferiscono alle diverse responsabilità dell'esecutivo, del legislativo, del Capo dello Stato. Perciò, noi siamo decisamente contrari a questo articolo 4.

Mi si dice — e l'onorevole Marchetti si è fatto portavoce di questa argomentazione, ma anche i comunisti ne hanno parlato ampiamente — che con questo articolo si sottrarrebbe alle regioni quella quota del 15 per cento che, attraverso la famosa legge finanziaria, noi stabilimmo in loro favore. Ebbene, se anche questo argomento fosse vero, e non sarà certo l'unico, perché potrebbe essere un argomento aggiuntivo, è un motivo di più per non accettare il mantenimento di questo articolo 4. E ciò perché io ritengo il Governo

non possa più applicare, come dicevo scherzosamente l'altro giorno, la politica di Saturno, la saturniasi politica, di quel Saturno che divorava i figli appena nati. Avete voluto voi le regioni, noi non siamo responsabili di questo parto politico. Noi abbiamo contrastato decisamente le regioni perché prevedevamo quel che ora si sta verificando e il peggio che ancora si verificherà da qui a qualche anno. Però voi non potete sottrarvi agli impegni che vi siete assunti attraverso leggi che ora sono diventate operanti, non potete, oggi, eludere in questo modo il problema: allora sopprimate piuttosto le regioni. Se voi riuscite a darmi la prova di aver trovato il mezzo, con questo articolo 4, per sopprimere definitivamente le regioni, vi direi allora di formulare un testo chiaro, categorico, che renda impossibile il funzionamento delle regioni; e sarebbe tanto di guadagnato per il contribuente italiano, per lo Stato italiano, e, credo, per gli stessi amministrati delle regioni, perché le regioni, a lungo andare, si sono ridotte a tante satrapie politiche, che hanno consentito di creare dei grossi signorotti, dei grossi feudatari a livello regionale, che « pompano » quattrini da tutti i lati e che sono diventati persino — umoristicamente! — moralizzatori del bilancio dello Stato. Ella sa, onorevole sottosegretario, che in questi giorni sono venuti dei presidenti delle regioni a fare i conti in tasca allo Stato, a dimostrare che lo Stato spende troppo; perché non guardano — come dice la parabola — alla trave che hanno nel loro occhio, ma si preoccupano di guardare, non dico al fuscello, ma comunque alla trave più piccola nell'occhio dello Stato?

Se tutto questo, ripeto, dovesse servire ad una chiarificazione di fondo, approfondiamo allora il problema; ma non in questa sede. Non mi si dica che attraverso un provvedimento di aumento degli oneri fiscali sulla benzina si può affrontare e discutere questo problema; rinviandolo quindi alla sede competente, e intanto sopprimiamo questo articolo 4, che potrebbe costituire un pericolosissimo precedente; vedremo poi che cosa si debba o si voglia fare nei confronti non solo delle regioni, ma anche di altri istituti che si rivelano quanto mai dannosi per l'economia generale della nazione.

Concludo con l'illustrazione di un mio emendamento, il 5. 1. Si tratta della soppressione dell'avverbio « promiscuamente » — ne ho già parlato nel corso della discussione ge-

nerale, per cui non occorre che spenda molte parole a questo proposito — che a me sembra del tutto equivoco. Che significato ha agevolare l'uso di benzina a basso contenuto di piombo, con finalità di natura ecologica e di disinquinamento, se nello stesso tempo si consente che la benzina ad alto tenore di piombo e quella a basso tenore di piombo siano mescolate negli stessi recipienti, negli stessi impianti di distribuzione stradali, nelle stesse stazioni di servizio? Questo processo di chiarificazione o, per essere più esatti, di purificazione, non ha senso, perché il cittadino non ha alcun motivo di considerare più accettabile, più appetibile una benzina piuttosto che un'altra: essendo tutta la benzina mescolata, il cittadino, ad un certo momento, potrebbe non porsi nemmeno più il problema di orientarsi verso un prodotto più pulito. Insisto, quindi, perché venga soppresso l'avverbio « promiscuamente », e venga consentita la possibilità di creare serbatoi ed impianti diversi, che consentano di fare un uso diverso di benzine più o meno inquinate.

Nel concludere, desidero ribadire un concetto di fondo, che sarà anche sottolineato, penso, dai colleghi che interverranno nel corso di questo dibattito per illustrare altri importanti emendamenti. Noi non possiamo essere favorevoli a questo provvedimento. Abbiamo fatto questa denuncia all'opinione pubblica in tutti i modi a noi consentiti, da questa tribuna, nei comizi, nei convegni; non più tardi di ieri abbiamo tenuto un grande convegno a Palermo, alla presenza dell'onorevole Almirante, segretario nazionale del nostro partito, nel corso del quale, in un documento ufficiale — approvato da vaste categorie di produttori, di contribuenti, di cittadini, che sentono l'iniquità di questa norma — abbiamo ribadito il nostro « no » deciso ad una legge che non ha altro scopo se non quello di continuare a dare allo Stato, a dare al Governo, a dare al fisco un momentaneo refrigerio, aumentando sempre più il disagio ed il malessere di tutto il popolo italiano. (*Applausi a destra*).

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma dell'articolo 1, sostituire la cifra: 15.679, con la seguente: 14.786.*

1. 2. **Cirillo, Barca, D'Alema, Damico, Buzzoni, Cesaroni, Raucci, Raffaelli, Terraroli, Vespignani, Pellicani Giovanni.**

PELLICANI GIOVANNI. Chiedo di svolgerlo io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PELLICANI GIOVANNI. Signor Presidente, credo che non avrò bisogno di molto tempo per illustrare questo emendamento, non perché il problema sia di scarsa importanza — proponiamo una riduzione dell'imposta di fabbricazione tale da consentire di ridurre alla metà l'aumento proposto dal Governo — ma perché con questo nostro emendamento abbiamo voluto formalizzare una posizione già chiaramente espressa nel corso dei nostri interventi; interventi che erano appunto tesi a dimostrare — e ritengo che ci siano riusciti — come il provvedimento fosse errato e non dovesse quindi essere approvato.

In ogni caso, è necessario cercare di attenuare gli effetti che esso produrrà soprattutto sul livello dei prezzi, riducendo l'imposta di fabbricazione da 15.679 lire — come proposto dal Governo — a 14.786 lire, dimezzando così l'aumento del prezzo finale del prodotto e riducendo, di conseguenza, gli effetti negativi.

Noi riteniamo, infatti, che il consumo della benzina rappresenti un consumo essenziale per molte categorie di cittadini che usano il mezzo di trasporto come strumento di lavoro. L'aumento del prezzo di questo prodotto inciderà inoltre su tutti i lavoratori, anche su quelli che usano i mezzi pubblici di trasporto e si trasformerà quindi in una vera e propria decurtazione di salario.

D'altra parte, siamo convinti di poter tranquillamente proporre questo emendamento perché, anche se esso comporta una minore entrata per lo Stato, altri introiti possono essere reperiti seguendo una diversa direzione, sempre che vi sia veramente la necessità di far fronte a nuove esigenze di bilancio. Per ottenere questi risultati, si potrebbe perseguire una diversa politica dell'entrata, magari manovrando le aliquote dell'IVA sui consumi non necessari o, al limite, quelle delle imposte sulle persone fisiche.

Se poi — come taluni hanno sostenuto — alla base di questo provvedimento vi è la necessità di far fronte ad esigenze di cassa, riteniamo che, anche accettando le nostre proposte, si possano ottenere risultati sufficienti e positivi.

Ritenendo dunque che il nostro emendamento valga ad attenuare, se non ad eliminare, gli effetti negativi di questo decreto-legge, auspichiamo che esso possa essere positivamente considerato dalla Camera.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Dopo il primo comma dell'articolo 1, inserire il seguente:*

Dopo il punto 4) della lettera B) della tabella B allegata alla legge 19 marzo 1973, n. 32, è inserito il seguente:

« 5) consumata dalle aziende per i trasporti pubblici, dalle aziende municipalizzate e per i servizi gestiti direttamente dallo Stato, dalle regioni, dai comuni, dalle province e loro consorzi, dagli ospedali e dagli enti pubblici di assistenza . . . L. 13.893 ».

1. 3. **Triva, Barca, D'Alema, Buzzoni, Cesaroni, Giovannini, Lamarca, Pascariello, Raffaelli, Raucchi, Terraroli.**

*Dopo il quinto comma dell'articolo 1, inserire il seguente:*

Dopo il punto 2) della lettera F) della tabella B allegata alla legge 19 marzo 1973, n. 32, è inserito il seguente:

« 3) da usare direttamente come combustibile consumato dalle aziende per i pubblici trasporti, dalle aziende municipalizzate e per i servizi gestiti direttamente dallo Stato, dalle regioni, dai comuni, dalle province e loro consorzi, dagli ospedali e dagli enti pubblici di assistenza . . . . . L. 5.162 ».

1. 8. **Triva, Barca, D'Alema, Buzzoni, Cesaroni, Giovannini, La Marca, Pascariello, Raffaelli, Raucchi, Terraroli.**

L'onorevole Triva ha facoltà di svolgerli.

TRIVA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, con questi due emendamenti — con i quali s'intende ridurre il costo della benzina e del gasolio consumato dagli enti pubblici — propongo contestualmente, a nome del gruppo comunista, tre problemi all'attenzione del Governo e della Camera.

Il primo è legato alla crescita dei prezzi in generale e, in particolare, all'aumento delle spese correnti (tanto spesso e con tanta solerzia sottolineato dal Governo) degli enti pubblici e di quelli locali in particolare. In questo caso, una potente spinta all'aumento delle spese correnti verrebbe dall'aumento del costo di un prodotto a consumo generalizzato; aumento che ha un effetto moltiplicatore su una infinità di altri consumi.

Il secondo problema su cui desidero richiamare l'attenzione del Governo e della Camera sta nella coerenza — o meglio, nella in-

coerenza — esistente tra la pretesa logica che sostiene il decreto e quella che sta alla base della circolare sui bilanci degli enti locali preannunciata dalla nota preliminare dell'onorevole La Malfa, laddove si sottolineava come il ministro del tesoro, esaurito il suo impegno sul bilancio del 1974, avrebbe dedicato puntuale attenzione ai bilanci dei comuni e delle province. Ebbene, questo annuncio è pervenuto alle prefetture, dalle prefetture ai comitati di controllo, dai comitati di controllo ai comuni ed è previsto che per il 1974 non saranno ammesse coperture, o mutui a copertura di disavanzi, che siano di importo superiore a quelli del 1973, per altro ancora non coperti e nei confronti dei quali siamo ancora in presenza di un vuoto legislativo.

La terza considerazione riguarda la misura con cui il Governo dimostra, nel concreto, di concepire in termini unitari i problemi dell'entrata e della spesa pubblica. Il decreto sottoposto al nostro esame, per quanto riguarda i consumi pubblici, potrebbe essere definito: come abilmente è possibile trasferire ad altri le proprie responsabilità e nello stesso tempo conservarne i vantaggi; oppure, ancora: come sia possibile fare bella figura sulla pelle altrui; o, nella migliore delle ipotesi: come si creano le condizioni per poter essere in un domani cautamente generosi dopo avere spogliato di denari il compagno di viaggio.

Le condizioni del trasporto pubblico nel nostro paese, del trasporto gestito da azienda pubblica o municipalizzata, a tutti i livelli, credo che siano troppo note alla Camera per averne discusso in ripetute occasioni. Tutti abbiamo l'occasione di verificare, a Roma, quanto duro, difficile ed aspro sia lo scontro tra l'esigenza pubblica di mobilità dei trasporti e l'inadeguata presenza privata. Credo che sia ugualmente noto il grave e pesante dissesto dei bilanci comunali e come una parte rilevante di questo dissesto sia in larga misura dovuto, particolarmente nelle grandi e nelle medie città, al disavanzo delle aziende di pubblico trasporto. La situazione in questo settore è tanto più grave se si considera, tra l'altro, che la normativa in atto consente di trasferire sui disavanzi di spesa corrente coperti da mutuo soltanto il 50 per cento del *deficit* accertato: sulla base di quale illuminato o moderno principio non è stato mai dato di sapere.

Credo anche che sia sufficientemente chiaro — o almeno dovrebbe esserlo — il valore del trasporto collettivo e dei servizi pubblici e

come questo, nella misura in cui si afferma in tutta la sua validità ed estensione, corrisponda ad una crescente domanda che segue al rifiuto del disordine e dello sfascio che investe tutte le realtà urbane. Solo nella misura in cui questa concezione si affermerà, si potrà sottolineare il primato della soluzione pubblica nei confronti di soluzioni individuali o private, e quindi di soluzioni nei confronti delle quali il decreto in esame si pone in termini di neutralità, giacché tratta il consumo privato, e quindi il trasporto privato e gli impieghi privati, nella stessa identica maniera in cui viene trattato il trasporto pubblico.

Questa esigenza di selezionare i prelievi, in linea con l'intenzione manifestata dal Governo di selezionare il credito per incentivarlo da una parte e disincentivarlo dall'altra, è ignorato o, nella migliore delle ipotesi, destinato, nella volontà del Governo, per quanto se ne ricava dal provvedimento in esame, ad un indefinibile « secondo tempo ».

Grazie al maggior onere fiscale, il prezzo della benzina aumenta del 13 per cento circa, mentre del 16 per cento aumenta il prezzo del gasolio. Vorrei però richiamare l'attenzione della Camera sul fatto che gli aumenti di tali prezzi potranno aggiungere dei fattori di moltiplicazione allo stato di dissesto generale e generalizzato che grava sugli enti locali e sulle aziende pubbliche in genere. Tali aumenti, infatti, avranno gravi ripercussioni sui bilanci delle aziende pubbliche perché l'aumentato squilibrio tra entrate e costi, in presenza dei gravi ritardi già lamentati nella copertura dei disavanzi, costringerà le stesse a fare crescente ricorso ad onerose anticipazioni bancarie. In realtà, se anche è vero che saranno corrisposte all'erario dello Stato maggiori imposte, è altrettanto vero che in forza di tali maggiorazioni di imposta gli enti locali dovranno attingere a più estesi prelievi o anticipazioni bancarie, sulle quali pagheranno altri aumenti ed altri tassi, che aggravano ulteriormente, in una spirale senza fine e senza prospettive, la condizione di quella parte del bilancio pubblico della spesa e della finanza pubblica, che tuttavia dovrebbe essere presente all'attenzione del Governo e del Parlamento. Purtroppo tali preoccupazioni non sembrano condivise dal Governo. Questa è l'impressione che si ricava guardando ad un bilancio dello Stato concepito esclusivamente come un puro e semplice bilancio degli organi centrali dello Stato, quasi che tutta quanta la realtà regionale, provinciale e comunale, ospedaliera, delle opere pie, degli enti pubblici in senso generale, fosse qualcosa

di esterno e di estraneo rispetto al bilancio complessivo. Nei confronti degli enti locali, si può quindi disinvoltamente aumentare il carico tributario, per potere magari successivamente venire qui, in quest'aula, a lamentare e criticare i comportamenti e la crescita della spesa corrente di questi enti, o magari per invocare atteggiamenti repressivi o per ipotizzare, come è stato ipotizzato, un meccanismo di risanamento che tende, in realtà, a congelare per dieci anni la spesa pubblica e ad applicare nella spesa pubblica e nei bilanci pubblici una sorta di politica dei redditi.

Io mi rendo conto che da qualche parte si potrà in effetti dire che tutto sommato, proprio perché si tratta di enti pubblici, siamo in presenza di una partita di giro: aumenta il carico di spesa per l'ente pubblico, aumenta però la dimensione dell'entrata nel bilancio dello Stato e, aumentando la dimensione dell'entrata, aumenta la capacità del bilancio dello Stato di intervenire a sollievo dei disavanzi degli enti pubblici.

Ebbene, a parte il fatto che il discorso vale anche nei due sensi e che più corretto sarebbe quello di considerare il momento pubblico, comunque esso si articola e a qualunque livello, come parte organica e non scindibile di una unica e unitaria politica, della spesa e del prelievo, noi affermiamo che questo è un modo equivoco e scorretto di affrontare il problema.

Il ministro delle finanze, dietro concerto con i ministri del tesoro, dell'industria, della programmazione economica, della difesa, eccetera, dispone e propone questo provvedimento; nello stesso momento il ministro del tesoro, dopo il concerto con tutti gli altri ministri intorno a questo provvedimento, invoca il blocco dei disavanzi e annuncia che non aumenterà i mutui a copertura dei disavanzi dei bilanci per il 1974 che si riveleranno superiori a quelli del 1973.

Ebbene, credo sia abbastanza agevole constatare che la semplice entrata in vigore di questo provvedimento determinerà, in una pluralità di gestioni pubbliche, un aumento sensibile del costo di esercizio, un aumento sensibile quindi dei disavanzi, e non solo per l'entità in sé del carico tributario che si determinerà su una serie di servizi, ma per gli aumenti indotti e riflessi che l'aumento di spesa provocherà sul bilancio del 1974.

Chiediamo quindi che non venga mutato il regime fiscale per gli usi pubblici sia della benzina sia del gasolio. Chiediamo che i servizi pubblici abbiano il valore di un punto di riferimento nei confronti di una pluralità di consumi e di una pluralità di costi (punto

di riferimento che non vuol significare impegno del Governo di non elevare i costi pubblici, ma volontà coerente di impedire stimoli o occasioni diretti a incrementare tutta una serie di settori del consumo generale). Infatti, i costi dei trasporti pubblici e di altri servizi prestati dall'ente pubblico (qualche tecnocrate li definisce « prezzi civetta », altri li definiscono più opportunamente « prezzi strategici ») hanno un valore di carattere moltiplicante nei confronti di una larga fascia di consumi. La conseguenza nel volume delle entrate previste, in dipendenza dell'aumento di questa imposta, non è tale da capovolgere o da sconvolgere le previsioni. Né noi diciamo che attraverso questo unico meccanismo o questo unico comportamento del Parlamento e del Governo possono essere risolti i problemi del trasporto pubblico e di altri servizi locali.

Il voto favorevole che noi chiediamo alla Camera e il consenso che chiediamo al Governo nei confronti dei nostri emendamenti sono dettati da tre motivazioni estremamente precise. La prima è che il Parlamento e il Governo considerino il consumo pubblico come avente finalità diverse dal consumo privato, lo favoriscano in quanto esso afferma una risposta di tipo pubblico e collettivo nei confronti di una dilatazione e di una crescita del consumo privato. In secondo luogo, la finanza pubblica, nelle sue diverse componenti di prelievo tributario, di meccanismo finanziario e di spesa pubblica, è unitaria, per cui diventano assurde, all'interno di questa unitarietà, le « partite di giro » rivolte a fare bella figura ai danni di livelli istituzionalmente inferiori del potere dello Stato. In terzo luogo, la condizione della finanza locale, lo stato delle autonomie locali, il livello dei bilanci comunali e provinciali, squassati e investiti pesantemente anche dalle condizioni di pesantezza e di difficoltà del trasporto pubblico, si presenterebbero come destinatari (finalmente, onorevole sottosegretario, dopo tutti i vuoti di legislazione e di attenzione, dato che siamo alla fine del 1973 senza che i bilanci degli enti locali abbiano ancora una possibilità di copertura dei disavanzi!) di una corretta attenzione da parte del Parlamento e del Governo.

È per questo, onorevole Presidente, che noi presentiamo i due emendamenti 1. 3 e 1. 8, con i quali prevediamo che la benzina consumata dalle aziende per i trasporti pubblici, dalle aziende municipalizzate e per i servizi gestiti direttamente dallo Stato, dalle regioni, dai comuni, dalle province e dai

loro consorzi, dagli ospedali, dagli enti pubblici di assistenza, resti ferma, quanto al carico tributario, ai livelli precedentemente determinati.

Con l'emendamento 1. 8, proponiamo che analoghe decisioni siano assunte dal Parlamento nei confronti del gasolio, e che quindi resti fermo a 5.162 lire il carico tributario, in luogo dell'aumento previsto dal decreto-legge.

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere il secondo comma dell'articolo 1.*

1. 12. **Volpe, Poli, Molè, Pumilia.**

Poiché i firmatari non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgerlo.

È stato presentato il seguente emendamento:

*Al secondo comma dell'articolo 1, sostituire la parola: soppressa, con la seguente: sospesa.*

1. 1. **Mattarelli, Riccio, Castellucci, Simonacci, Pandolfi, Castelli.**

Poiché i firmatari non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgerlo.

È stato presentato il seguente emendamento:

*Al secondo comma dell'articolo 1, sostituire la parola: soppressa, con la seguente: sospesa.*

1. 28. **Mariani, Ferri Mario.**

Poiché i firmatari non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgerlo.

Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Sopprimere il terzo comma dell'articolo 1.*

1. 4. **Korach, Damico, Pochetti, Niccolai Cesarino, La Marca, Vespignani.**

*Sostituire il terzo comma dell'articolo 1 con il seguente:*

Il punto 2) della lettera B) della tabella B allegata alla legge 19 marzo 1973, n. 32, è sostituito dal seguente:

« 2) consumata per l'azionamento delle autovetture da noleggio da piazza, compresi i motoscafi che in talune località sostituiscono le vetture da piazza e quelli lacuali, adibiti al servizio pubblico da banchina per il tra-

sporto di persone, entro il limite dei seguenti quantitativi:

a) litri 18 giornalieri per ogni autovettura circolante nei comuni con popolazione superiore a 500.000 abitanti;

b) litri 14 giornalieri per ogni autovettura circolante nei comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, ma non a 500 mila;

c) litri 12 giornalieri per ogni autovettura circolante nei comuni con popolazione di 100.000 abitanti o meno.

L'agevolazione di cui ai numeri 1) e 2) è concessa anche sotto forma di rimborso della differenza tra l'aliquota di imposta di fabbricazione prevista per la benzina in via generale e quella ridotta . . . . . L. 5.040 ».

1. 5. **Korach, Damico, Pochetti, Niccolai Cesarino, Pellicani Giovanni, Cirillo, La Marca, Vespignani.**

L'onorevole Korach ha facoltà di svolgerli.

**KORACH.** Signor Presidente, essendo l'emendamento 1. 4 soppressivo, sarà posto in votazione prima dell'altro emendamento 1. 5. Per altro noi consideriamo quest'ultimo più importante dell'altro ed esprimiamo quindi l'auspicio che il Governo e il « Comitato dei nove » accolgano il nostro emendamento 1. 5, e che esso sia poi approvato dall'Assemblea.

I due emendamenti riguardano un aspetto particolare del decreto-legge, quello relativo alle automobili in servizio di piazza. Il terzo comma dell'articolo 1 modifica la situazione creata dalla legge 19 marzo 1973, n. 32, che ha una lunga storia. Da molto tempo, in considerazione della funzione pubblica svolta dalle vetture di piazza, si era provveduto ad una parziale defiscalizzazione rispetto all'imposta di fabbricazione sulla benzina in misura che, nel corso degli anni, è venuta crescendo ed a un certo punto si è stabilizzata nell'ordine di 13 litri giornalieri, per le città con numero di abitanti superiore al mezzo milione; in nove litri per le città con abitanti da 100 a 500 mila; in 7 litri per quelle con popolazione inferiore a 100 mila abitanti.

Il nostro suggerimento è di correggere questa situazione in due modi. Da una parte, proponiamo di riportare l'aliquota ridotta al valore previsto dalla legge 19 marzo 1973, n. 32, e quindi di eliminare l'aumento (da lire 3254 a 5040 per quintale) che viceversa è previsto nel terzo comma. Dall'altra parte, proponiamo di tener conto della situazione che è venuta realmente a delinearsi e di approfittare anche questa volta, come si è sem-

pre fatto precedentemente, di una correzione dell'imposta di fabbricazione per modificare anche i quantitativi esenti. In sostanza, proponiamo di tener conto delle aumentate dimensioni urbane, dell'aumento dei percorsi medi delle vetture di servizio pubblico, nonché delle difficoltà di traffico che hanno comportato un aumento rilevante nel consumo della benzina. Il quantitativo di 13 litri giornalieri di benzina è inadeguato, e proponiamo di elevarlo a 18 litri. Nelle grandi città, il consumo medio di benzina di ogni autopubblica non è mai inferiore ai venti litri giornalieri: essendo il percorso medio di 150 chilometri giornalieri, con sette litri si possono a malapena coprire 100 chilometri. L'emendamento si riferisce anche ai quantitativi di carburante consumati dai motoscafi, che in talune località sostituiscono le vetture di piazza.

Questo nostro emendamento si rende necessario proprio per il modo in cui è stata aumentata l'aliquota nei confronti della categoria indicata. L'aliquota è infatti stata aumentata in misura tale da mantenere inalterata la cifra giornaliera che veniva rimborsata ai proprietari di autopubbliche. La categoria, cioè, viene colpita, dal punto di vista fiscale, alla stessa stregua di un qualunque utente di automobile. Non si è tenuto conto minimamente, quindi, della funzione pubblica propria di questo servizio, se consideriamo che la differenza tra l'imposta di fabbricazione e l'aliquota ridotta prevista dal decreto è rimasta esattamente uguale a quella precedente, come pure è identica la quantità giornaliera esente che è prevista.

Questo è un indice evidente di quanta poca attenzione il Governo abbia prestato, nel predisporre questo decreto-legge, al fatto che un decreto di natura fiscale non può essere mai diretto unicamente al reperimento di fondi. L'imposizione fiscale agisce sul tessuto economico del paese, ma deve essere manovrata in modo tale da tener conto non soltanto delle necessità del tesoro, ma anche dell'incidenza che lo strumento fiscale ha sui consumi e degli effetti riflessi che si verificano allorché, con un aumento di tassazione, vengono colpiti settori che hanno una capacità immediata di ritrasferire, moltiplicato, questo aumento sulla spesa e sui consumi.

Questo è evidentemente un settore minore rispetto a quello del grande trasporto pubblico nelle città, ma tuttavia molto importante, anche per gli effetti secondari che l'incapacità di manovrare lo strumento fiscale, che emerge da questo decreto-legge, può provocare.

In secondo luogo osserviamo che, se accettassimo il decreto nella sua formulazione attuale, colpiremmo duramente questa categoria, in quanto è facilmente prevedibile che si verificherà un aumento giornaliero delle spese che gravano su di essa, con la conseguenza di una diminuzione di guadagni dell'ordine di 150 mila lire all'anno. E questo proprio nel momento in cui il conducente di autopubblica, oggi quasi ovunque proprietario del mezzo di trasporto, subisce — come tutti gli altri cittadini — l'aumento generale del costo della vita che deriva anche da questo decreto-legge. Per di più, egli viene poi colpito direttamente, come categoria, perdendo un'aliquota non indifferente dei suoi proventi. Infatti, considerato il livello di reddito di un tassista, 150 mila lire all'anno rappresentano una cifra che ha un'incidenza notevole sul suo bilancio familiare.

Tutto questo, inoltre, non potrà evitare di mettere in moto un meccanismo di revisione delle tariffe, con un conseguente aumento delle stesse, che non potrà non essere concesso dalle autorità comunali, con tutti gli effetti negativi che esso comporta. La figura del tassista come artigiano, come lavoratore indipendente, non esiste nella realtà. Il conducente di autopubblica non ha alcuna possibilità di rifarsi, aumentando il numero delle corse o riducendo i costi in altro modo: egli lavora all'interno di uno schema già prestabilito dalla concessione, sia per quanto concerne le tariffe, sia per quanto concerne i turni di lavoro e gli orari. In realtà, quindi, il conducente di autopubblica si avvicina sempre di più, per effetto del sempre maggiore rigore dei regolamenti comunali, al prestatore d'opera per un servizio pubblico. E non possiamo colpirlo al fine di ricavarne delle briciole per il Tesoro.

D'altra parte, qualora si arrivasse ad un aumento delle tariffe pubbliche (negativo in via generale, ma ancor più in questo caso particolare), gli effetti che ne deriverebbero sarebbero estremamente gravi. Infatti, l'aumento non avrebbe solo l'effetto di provocarne altri (gli aumenti non possono mai essere strettamente legati all'aumento reale dei costi, ma diventano fatalmente superiori, e quindi, in questo caso, avrebbero un'incidenza sull'uso del taxi), ma porterebbe fatalmente (sempre che questo decreto-legge sia approvato nella sua formulazione attuale e che si arrivi ad un aumento delle tariffe per poter ricostituire il reddito dei conducenti) ad una diminuzione della domanda. Le conseguenze sarebbero molto gravi, perché questo fatto si

verificherebbe proprio nel momento in cui si manifesta la tendenza (e giustamente la politica del traffico nelle grandi città è orientata in questa direzione) ad una progressiva ma necessaria eliminazione del trasporto privato, con l'istituzione di zone blu a divieto di sosta e di isole pedonali, che richiedono evidentemente non una diminuzione, ma un aumento dei mezzi di trasporto pubblico, e quindi un aiuto ed un sostegno anche alle autopubbliche, le quali, pur rappresentando una parte limitata dell'intero settore dei trasporti pubblici, tuttavia rivestono una notevole importanza.

Per queste ragioni noi auspichiamo che il nostro emendamento trovi il consenso del Governo e della maggioranza e quindi che venga approvato. Con questo emendamento, in sostanza, si annulla praticamente del tutto l'effetto sull'aumento dei costi nella conduzione delle autopubbliche derivante dal provvedimento in esame.

L'altro nostro emendamento soppressivo avrebbe invece un effetto soltanto parziale perché riporta semplicemente l'aliquota ridotta al livello previsto dalle norme in vigore, ma evidentemente non elimina né le conseguenze derivanti dall'aumento dei consumi che si è verificato in questi anni né, quindi, l'aumento di tassazione e di costo della benzina (sia sulla parte che fruisce dello sgravio fiscale, sia sulla parte che di tale sgravio non fruisce) e quindi, ripeto, avrebbe un effetto parziale, ridotto. Noi riteniamo che questo emendamento dovrebbe essere approvato. Va notato che il nostro emendamento tiene conto anche del problema delle autoambulanze: non si vede infatti per quale motivo esse debbano contribuire al bilancio dello Stato. Sarebbe veramente una cosa incomprensibile. Con il nostro emendamento soppressivo del terzo comma ci preoccupiamo dunque anche di questo problema, proponendo di tornare al regime fiscale previsto dalla legge precedente, la quale non stabiliva i quantitativi da esentare, demandandone la fissazione alla competenza del ministro. Quindi proponiamo di ristabilire la situazione precedente anche per le autoambulanze.

**PRESIDENTE.** Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Sopprimere il terzo comma dell'articolo 1.*

1. 20. **Santagati, Dal Sasso, de Vidovich, Abelli, Baghino, Borromeo D'Adda, Lo Porto, Menicacci, Petronio, Tremaglia.**

*Sostituire il terzo comma dell'articolo 1 con il seguente:*

Agli intestatari delle licenze di vetture da noleggio, da piazza, delle autoambulanze e degli altri mezzi di locomozione di cui ai punti 2) e 3) della lettera B) della tabella B) allegata alla legge 19 marzo 1973, n. 32, è concesso, per ogni giornata effettivamente lavorata, il rimborso parziale dell'imposta gravante sulla benzina consumata, che viene fissata nella seguente misura forfettaria:

- a) lire 2.000 per le attività svolte in città con popolazione superiore a 500.000 abitanti;  
b) lire 1.500 per le città con popolazione superiore a 100 mila abitanti;  
c) lire 1.100 per le restanti località.

1. 21. **de Vidovich, Dal Sasso, Santagati, Abelli, Petronio, Borromeo D'Adda, Baghino, Galasso, Lo Porto, Menicacci.**

*Sopprimere l'ultimo comma dell'articolo 1.*

1. 27. **de Vidovich, Borromeo D'Adda, Santagati, Lo Porto, Petronio, Rauti, Galasso, Tremaglia, Menicacci, Tassi.**

È stato altresì presentato il seguente articolo aggiuntivo:

*Dopo l'articolo 1 del decreto-legge, aggiungere il seguente articolo 1-bis:*

L'imposta di cui al primo comma del precedente articolo 1 è ridotta a lire 6.343 il quintale per il contingente annuo di carburante destinato ai proprietari di autoveicoli targati Trieste e di quelli compresi nella fascia di confine, di cui all'accordo italo-iugoslavo di Udine, e che risultano residenti nelle rispettive province e nell'area di cui alla legge 17 ottobre 1952, n. 1502. Il CIP è autorizzato a fissare i relativi prezzi.

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

Ai lavoratori, alle aziende ed agli enti che si trovano in possesso dei requisiti di cui ai commi precedenti e che adoperano l'autoveicolo per comprovate e particolari ragioni di lavoro sono concesse erogazioni di carburante eccedenti i limiti di cui ai commi precedenti, in base ai criteri che verranno fissati nelle norme di attuazione della presente legge, in analogia con quanto stabilito dal regolamento

per l'attuazione della legge 17 ottobre 1952, n. 1502, agli articoli 34 e 38.

1. 0. 6. **de Vidovich, Santagati, Dal Sasso, Abelli, Tassi, Tremaglia, de Michieli Vitturi, Cassano, Menicacci, Rauti.**

DE VIDOVIK. Chiedo di svolgerli io, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE VIDOVIK. Signor Presidente, onorevoli colleghi, prendo atto che il gruppo comunista ha modificato la propria presa di posizione assunta in Commissione finanze e tesoro dove l'emendamento proposto, e da noi contestato molto vivacemente, dall'onorevole Cesarino Niccolai era tale che, in pratica, si concedeva ai tassisti romani un aumento dell'ordine di circa 200 lire, passando dalle attuali 1.023 lire, concesse a rimborso della benzina consumata, a 1.220 lire. Questa posizione è stata da noi contestata ed è stata contestata soprattutto dalla organizzazione sindacale della CISNAL, il che ha indotto le autorità di polizia a schierare nella piazza Montecitorio una considerevole massa di forze dell'ordine al fine di impedire che i tassisti aderenti alla organizzazione del sindacalismo nazionale fossero presenti in questa piazza a manifestare con le loro macchine e magari anche con i loro *clacson* la loro contrarietà alla proposta del Governo (che vorrebbe caricarli di una nuova tassa senza agevolarli in nessuna maniera) ed a quella della CGIL, CISL e UIL, rappresentata dall'onorevole Cesarino Niccolai del gruppo comunista, il quale si limitava appunto a riconoscere un aumento di 200 lire giornaliera di rimborso.

Oggi, con la presentazione di un nuovo emendamento da parte dell'onorevole Korach, che abbiamo sentito poco fa, viene parzialmente sanata questa deficienza della CGIL, della CISL e della UIL e anche del partito comunista che qui si pregia di rappresentare queste tre organizzazioni sindacali. Abbiamo sentito ripetere dai comunisti, pari pari, le argomentazioni contenute in un volantino della CISNAL, distribuito anche a Montecitorio; e mi fa piacere che i colleghi del gruppo comunista ne prendano atto e facciano una autocritica...

POCHETTI. Questa norma è stata introdotta nel passato con una proposta di legge presentata da noi.

PAZZAGLIA. Peggio!

DE VIDOVIK. Sono troppo giovane, onorevole Pochetti, per conoscere i precedenti parlamentari, però mi risulta che una settimana fa il suo gruppo, nella Commissione finanze e tesoro, nella quale ero presente, ha presentato solamente un emendamento, che ho qui, firmato dall'onorevole Cesarino Niccolai ed altri, col quale si chiedeva di dare 200 lire in più ai tassisti, mentre oggi un altro emendamento, a firma dell'onorevole Korach, propone di aumentare tale rimborso, sempre al di sotto dei calcoli condotti dalla nostra organizzazione sindacale, ma comunque ad un limite che si avvicina di più alla nostra proposta.

Circa il problema dei taxi, l'onorevole Korach ha ripetuto più o meno le argomentazioni da noi avanzate in sede di Commissione finanze e tesoro. Perciò non le ripeteremo, ma ci limiteremo a sottolineare la necessità di fare calcoli chiari. L'onorevole Korach ha osservato che, in una città come Roma, non esistono taxi che consumino meno di 20 litri di benzina al giorno; poi però ha proposto il rimborso per soli 18 litri, forse perché noi ne avevamo proposti 20, e lui deve essere un po' più « bravino » di noi nei confronti del Governo. Venti litri corrispondono al consumo che tutti noi possiamo constatare: tranne i colleghi romani, noi parlamentari viaggiamo sempre in autopubblica, parliamo con i tassisti e sappiamo per esperienza diretta quanto essi consumino. Perché dovremmo rimborsar loro 13 litri, secondo quanto è stabilito da quella norma dalla legge n. 32 che l'onorevole Pochetti afferma che il suo partito ha voluto introdurre tempo addietro? Perché dovrebbero essere rimborsati soltanto 18 litri? Sono misteri che non riesco a comprendere, posto che tutti sappiamo che se ne consumano 20 al giorno.

L'emendamento proposto dai colleghi comunisti, inoltre, prevede la restituzione della sola differenza di 15 lire costituita dall'imposta sulla benzina; ma la benzina è aumentata di 23 lire! Delle due l'una: o noi mettiamo il tassista nella condizione di essere rimborsato di tutto il maggior costo, oppure ci troveremo nella necessità di autorizzarlo ad aumentare le tariffe. Non so quale sia la posizione del Governo nei confronti di questo problema. Debbo qui pubblicamente lamentare il fatto che queste mie argomentazioni sono state esposte in Commissione finanze e tesoro. Orbene, in quell'occasione il sottosegretario onorevole Amadei disse che avrebbe risposto

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 OTTOBRE 1973

in altra sede perché non era in grado di rispondere subito; le ho ripetute nel corso della discussione generale, ma l'onorevole Colombo, in sede di replica, ha trascurato di rispondere. Sono certo che, quando ci appresteremo a votare, il Governo si dichiarerà contrario all'emendamento da noi proposto, ma non porterà argomentazioni. Questo non è dialogare in Parlamento; questo significa agire senza giustificare le proprie azioni!

Se oggi i conducenti di autopubbliche si sono fermati in piazza SS. Apostoli ed hanno acconsentito ad assistere al dibattito parlamentare con una composta delegazione, credo che domani o dopodomani, quando si recheranno non più in Parlamento, ma presso i singoli assessori comunali per chiedere che vengano aumentate le tariffe perché il Parlamento ha negato loro l'aumento del rimborso per il caro-benzina, il discorso sarà forse meno signorile, meno tranquillo e rispettoso di quanto lo è stato oggi. Ma la responsabilità non sarà di chi va a reclamare la soddisfazione dei propri diritti, sia pure in maniera poco urbana perché in maniera urbana pare che non si possa ottenere niente (pare, dico, perché non abbiamo ancora sentito né il parere della Commissione né il parere del Governo). L'onorevole Santagati ha giustamente chiesto che si riunisse il Comitato pareri o la Commissione finanze e tesoro per consentire di approfondire per quale ragione si dovrebbe concedere un certo rimborso anziché un altro.

Ad ogni buon conto, prima che gli onorevoli colleghi votino, desidero far presente che il primo degli emendamenti presentati dai deputati comunisti prevede un aumento di lire 200 giornaliere. Il secondo emendamento comunista prevede un aumento di 386 lire giornaliere, mentre il nostro prevede un aumento di 1.000 lire giornaliere (20 litri, tolte le 100 lire di agevolazione cui abbiamo fatto riferimento).

Questi i dati reali. Ho rilevato che ci si nasconde dietro formule che quando si fanno vedere ai non tecnici — ed i tassisti tecnici non sono — finiscono col non essere comprese. Non si riesce a capire cosa significhino queste formule astruse, rese volutamente difficili per nascondere sotto acque torbide di fondali che in effetti sono molto bassi e che potrebbero essere scorti a vista d'occhio!

Onorevoli colleghi, nel raccomandare, quindi, l'emendamento inerente al rimborso del prezzo della benzina nella misura di 2.000 lire per le città che superano 500 mila abitanti, di 1.500 lire per le città che superano i 500 mila abitanti e di 1.200 lire per le rimanenti

località, sottolineo che detto provvedimento consentirà appena, se adottato, agli assessori comunali di discutere su un modesto aumento delle tariffe dei taxi. Non so se riuscirà ad evitare in modo assoluto l'aumento di dette tariffe. Comunque consentirebbe di poter dire seriamente che lo Stato ha fatto, rendendosi consapevole delle esigenze della categoria cui faccio riferimento, quanto era possibile per mantenere le tariffe invariate. Si noti che detta categoria non ha dovuto subire, in questo periodo, soltanto l'aumento del costo della benzina; ha subito l'aumento del costo delle assicurazioni — e nessuno è potuto intervenire perché è questione di carattere privatistico —; ha subito l'aumento dei prezzi delle macchine, e neppure in questa occasione è stato possibile intervenire (non solo non possono acquistare le autovetture a prezzi inferiori, ma addirittura debbono pagare in più la verniciatura gialla!), e ha avuto il peso di prezzi proibitivi in tutti i settori legati al mercato delle macchine. Una riparazione si paga oggi un prezzo folle, il doppio di quello che costava soltanto un anno fa (le gomme, ad esempio, hanno registrato un aumento pauroso, mentre anche l'olio è aumentato di prezzo). Sono tutti costi che incidono sui redditi di questa categoria. Da parte nostra, penso che non si possa non andare incontro a questa categoria, se non si vuole che essa arrivi a formule di rottura, come può essere lo sciopero. Sciopero che, per altro, vi è già stato non solo a Roma ma in tutte le città d'Italia, con motivazioni diverse, e qualche volta addirittura con motivazioni sbagliate. Debbo dire che la CGIL, la CISL e la UIL hanno fatto scioperare a Roma i tassisti per un aumento di 200 lire! Probabilmente gli interessati non se ne erano accorti... Ove se ne fossero accorti, ove si fossero resi conto della reale portata dell'emendamento proposto, non si sarebbero probabilmente comportati in quella maniera. Comunque anche quello sciopero è un fatto positivo, perché dimostra che la categoria dei tassisti non ne può più, non riesce a stare nei costi, sta esplodendo. Accade, insomma, quel che succede in molte altre categorie, a seguito di quel blocco dei prezzi deciso dal Governo che non ha bloccato i costi che le categorie interessate subiscono.

Oltre a quello relativo ai tassisti che ho brevemente — ma, mi pare, abbastanza chiaramente — illustrato, esiste un altro punto sul quale il Governo non ha dato risposta: mi riferisco alla questione inerente il GPL, il gas petrolifero liquido, che interessa poi anche la categoria dei tassisti, soprattutto

nella zona di Milano. In merito al gas petrolifero liquido, in Commissione, l'onorevole Santagati ed io abbiamo ritirato l'emendamento presentato dal nostro gruppo, perché il relatore onorevole Frau, e lo stesso sottosegretario Amadei, ci dissero che sostanzialmente sembrava loro che avessimo ragione, ma che non potevano, in mancanza di dati e su due piedi, venire incontro alle nostre richieste. L'onorevole Santagati è presente, esistono i resoconti che testimoniano. Ora, nonostante questo, e benché io abbia ripetuto le argomentazioni in sede di discussione generale, l'onorevole ministro Colombo non ha risposto. Comincio ad avere dei dubbi che risponderà domani. Il discorso è assolutamente elementare. È un errore tecnico quello che viene compiuto nei confronti del gas petrolifero liquido; è un errore tecnico, perché il GPL è uno dei carburanti poveri, che vanno posti in relazione non alla benzina, che è carburante ricco, ma agli altri carburanti poveri, cioè il metano. Ora, se il metano è completamente detassato, è cioè un prodotto che non viene soggetto a tassazione alcuna perché si ritiene, per un discorso generale di politica dell'energia e per ragioni ecologiche, che non debba essere tassato, non si capisce perché venga aumentata l'imposta sul gas di petrolio liquefatto che ha le medesime caratteristiche del metano. Il discorso è tecnicamente sbagliato, anche e soprattutto se si tiene conto che in questo periodo, in cui vi è carenza di fonti di energia, il gas di petrolio liquefatto viene sprecato perché, essendo venduto ad un prezzo troppo alto, non trova la possibilità di essere collocato sul mercato e viene bruciato inutilmente. E ciò accade — come ebbi a dire in Commissione, portando dati e situazioni — perché non esiste la possibilità dello stoccaggio. Cioè, questo gas o viene consumato nel giro di pochi giorni oppure lo si deve bruciare. E noi sperperiamo energie in un momento in cui vi è assoluta necessità di reperirle! In molte città i caloriferi sono chiusi perché non c'è gasolio; siamo senza benzina, e non si sa quali siano le scorte. Anche dal ministro De Mita abbiamo sentito parlare di questo problema; però, continuiamo a bruciare e a sperperare una fonte di energia (non enorme, ma comunque di notevole importanza) perché si chiede un prezzo troppo alto a causa dell'eccessiva tassazione ed essa non trova mercato.

Il terzo punto, sul quale intendo richiamare l'attenzione del Governo e della Camera, riguarda una proposta da noi fatta e che ho visto ripetuta in un emendamento in ve-

rità troppo generico dell'onorevole Skerk. A questo proposito, desidero dare atto all'onorevole Skerk, comunista e mio avversario, ma triestino, che egli viene in questa sede a portare avanti istanze che riguardano Trieste; al contrario, non vedo presente l'onorevole Bologna, democristiano, che ha presentato una proposta di legge sulla benzina agevolata per Trieste analoga alla mia — e che non è venuto in Commissione né viene in aula né mi consta solleciti il Governo ad accettare questi emendamenti.

Ebbene, onorevoli colleghi, ho promesso a suo tempo di trattare questo punto, che riguarda l'agevolazione a Trieste, con i dati relativi. Eccoli: a Trieste vi è un consumo effettivo di benzina (sono dati del 1972) di 92 milioni di litri di benzina, di cui solo 24 milioni 844 mila 431 litri di benzina — pari, al 27 per cento — sono acquistati presso pompe fissate a Trieste; gli altri 67 milioni 150 mila litri di benzina — pari al 73 per cento del consumo globale — sono acquistati fuori del territorio nazionale. Qualora venisse accettata la proposta da me avanzata (cui si riallaccia quella dell'onorevole Skerk, nonché quella dell'assente onorevole Bologna), e cioè si portasse la benzina ad un prezzo pressoché uguale a quello praticato nella vicina repubblica jugoslava — 123 lire al litro — il maggiore introito dello Stato, se tutti i 92 milioni di litri fossero comprati a Trieste, sarebbe di ben 4 miliardi tondi. Non ritengo, però, che questi 4 miliardi entrerebbero tutti nelle casse dello Stato, perché una certa parte di benzina continuerebbe ad essere acquistata nella vicina Jugoslavia, pur in presenza della concessione di buoni benzina. Secondo le esperienze fatte nella vicina Gorizia, in cui vige questo tipo di agevolazione, si avrebbe comunque un introito non inferiore a 2 miliardi. E ciò nell'ipotesi più negativa... Non si tratta di dati reperiti dal MSI-destra nazionale, bensì di dati suffragati da calcoli governativi, dell'ACI e di tutti gli organismi tecnici che operano nel settore e che si sono interessati al problema.

Per una ragione stranissima, che non riusciamo a comprendere, il Ministero delle finanze (che, anche in questo caso, si è riservato di rispondere in aula, ma non lo ha fatto e non so se lo farà domani prima delle votazioni) mantiene una posizione singolare. Si rifà cioè ad un rifiuto opposto ancora al tempo del governo Pella, giustificato allora dal fatto che, se fossero state accordate a Trieste agevolazioni sulla benzina, analoghe agevolazioni sarebbero state chieste sia dai territori vicini

(Gorizia) sia dai frontalieri del Piemonte (Val d'Aosta) e della Svizzera, che in quel momento si trovavano in una situazione analoga a quella di Trieste.

Ora, a distanza di tanti anni, la situazione è cambiata. Infatti Gorizia e la Val d'Aosta hanno avuto le agevolazioni; il discorso nei confronti delle province confinanti con la Svizzera non ha più ragion d'essere perché in quel paese i prezzi della benzina sono stati elevati e sono molto vicini a quelli italiani. Rimangono quindi inspiegabili le ragioni per le quali il problema di Trieste non può essere risolto in senso favorevole nonostante che si sia accertato un aumento di almeno 2 miliardi in favore dell'erario, un erario che sta pitoccano da tutte le parti anche soltanto centinaia di milioni. Stranamente i due miliardi triestini vengono rifiutati; e ciò perché in quel caso si agevolerebbe una città che evidentemente non si vuole favorire in nessuna maniera, non si sa bene per quale recondita ragione.

Onorevoli colleghi, richiamo l'attenzione della Camera, l'attenzione dei pochi colleghi presenti in aula a quest'ora, sulla necessità di una presa di posizione precisa. Noi vogliamo quanto meno che il Governo ci faccia conoscere le ragioni per le quali i dati che noi portiamo non solo non sono confutati, ma sono ignorati. Il discorso in questo caso è diverso, perché confutare significa discutere, significa mettere a confronto i dati. E i dati che abbiamo portato alla vostra conoscenza sono dati che noi abbiamo tratto da fonti tecniche alle quali tutti attingiamo, alle quali credo abbia attinto anche l'onorevole Skerk. Del resto, questi dati sono conosciuti molto bene anche dall'onorevole Colombo perché nell'occasione di una sua visita a Trieste tempo fa, all'epoca in cui ricopriva la carica di Presidente del Consiglio, i gestori di Trieste, da lui ricevuti, dopo averglieli illustrati, consegnarono questi al dottor Crocetta, suo segretario particolare.

D'altra parte, vi è in proposito una relazione ufficiale del dottor Cappellini, commissario governativo, che in data 7 novembre 1970, protocollo 16.2-1026/70 Gab., ha inviato al Ministero delle finanze gli stessi dati da me forniti, chiedendo per quale ragione non si vuol dare a Trieste un'agevolazione che porterebbe un grosso aiuto alla città e contemporaneamente favorirebbe l'erario. Ora, con le mie proposte avanzate in aula, anche quelle autorevolmente sostenute da un organo governativo — non da rappresentanti di enti locali che potrebbero essere interessati per ragioni elettorali — non trovano accoglimento, ma ad esse si risponde solo con il silenzio.

Onorevoli colleghi, queste argomentazioni sono state già da me approfondite in sede di Commissione finanze e tesoro e ribadite in sede di discussione sulle linee generali di questo disegno di legge; in questa sede non mi rimaneva che fornire i dati che poi ho cercato di illustrare. Ora è necessario che la Camera assuma le proprie responsabilità se non si vuol vedere coinvolta in oscuri discorsi che — per ora — riguardano solo il Governo. Noi infatti siamo autorizzati a pensare che vi siano degli accordi di carattere internazionale che vietano l'accoglimento di queste proposte. D'altra parte, posto che motivi di carattere finanziario e interno non hanno ragion d'essere, noi siamo autorizzati a pensare al peggio, e cioè che vi siano degli accordi di carattere internazionale magari superati, magari tenuti in un cassetto sol perché non si è mai pensato di modificarli, i quali impediscono l'accoglimento di queste proposte. E questo sarebbe ben grave, perché significherebbe che Trieste è in condominio con un'altra nazione!

Vorrei perciò pregare l'onorevole sottosegretario di rendersi interprete presso il Governo di queste nostre preoccupazioni — che non sono preoccupazioni dell'onorevole Vidovich ma sono preoccupazioni di tutta la classe dirigente triestina, anche di persone che siedono su banchi diversi dai miei — perché non vorremmo che dietro questo silenzio del Governo, dietro questo strano e prolungato silenzio del Governo si nascondesse qualcosa di molto poco piacevole e pericoloso.

**PRESIDENTE.** Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Sopprimere il terzo comma dell'articolo 1.*

1. 30.

**Pavone.**

*Sostituire il terzo comma dell'articolo 1 con il seguente:*

L'aliquota ridotta d'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine prevista dalla lettera B), punti 2) e 3) della predetta tabella B), relativamente alla benzina consumata per l'azionamento dei taxi, delle autovetture da noleggio da piazza con conduttore, dei motoscafi che in talune località sostituiscono le vetture da piazza e delle autoambulanze è aumentata da lire 3.254 a lire 4.000 per quintale.

1. 14.

**Bernardi, Boldrin.**

*Al terzo comma, sostituire la cifra: 5.040, con la seguente: 3.500.*

1. 31. **Pavone.**

*Al terzo comma, sostituire la cifra: 5.040, con la seguente: 4.000.*

1. 32. **Pavone.**

*Al terzo comma, aggiungere le parole: i quantitativi previsti dai punti a), b) e c) del numero 2) della lettera B) della tabella B) allegata alla legge 19 marzo 1973, n. 32, sono elevati rispettivamente a litri 18, 14 e 11.*

1. 29. **Spinelli, Ferri Mario, Balzamo.**

Poiché i firmatari non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato allo svolgimento.

È stato presentato il seguente emendamento:

*Al terzo comma dell'articolo 1 sostituire le parole: è aumentata da lire 3.254 a lire 5.040 per quintale, con le seguenti: è estesa ai natanti da pesca ed alle attrezzature della piccola proprietà agricola.*

1. 22. **Lo Porto, Santagati, Abelli, Dal Sasso, de Vidovich, Tassi, Tremaglia, Servello, Galasso, Baghino.**

L'onorevole Lo Porto ha facoltà di svolgerlo.

LO PORTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, il presente emendamento era l'unico strumento che potevamo adottare al fine di diradare la cortina fumogena che è calata intorno al problema della flotta peschereccia italiana ed a quello dell'agricoltura. Stranamente abbiamo assistito a grandi manifestazioni di protesta delle categorie interessate ai settori marittimo ed agricolo di fronte al silenzio ed all'immobilità della classe dirigente, e del Governo in particolare.

Vero è che un rappresentante del Governo ha rassicurato il nostro rappresentante in Commissione affermando che il regime dei prodotti petroliferi nei settori della pesca e dell'agricoltura sarebbe rimasto inalterato, e che la defiscalizzazione sarebbe stata mantenuta, malgrado questa nuova disciplina; tuttavia debbo rilevare che gli aumenti di prezzi gli agricoltori li hanno subiti recentemente: oltre al nuovo aumento provocato all'introduzione dell'IVA e i pescatori si sono visti aumentare i prezzi del gasolio da autotrazione, tanto è vero che a Mazara del Vallo e a San

Benedetto del Tronto, che sono i più importanti porti pescherecci d'Italia, le maestranze e gli operatori del settore hanno abbondantemente protestato, organizzando scioperi la cui eco si è diffusa in tutto il paese.

Poiché questi aumenti si sono registrati senza che il Governo abbia spiegato il motivo per cui il decreto-legge in esame non disponga nulla in materia di pesca ed agricoltura; e poiché, oltretutto, a conclusione del dibattito generale, dopo le pressioni da noi esercitate a questo proposito, l'onorevole ministro non ha ritenuto di dover dire una parola rassicurante, desidero sollecitare l'attenzione del Governo su questo punto. Dal momento che, ripeto, a conclusione della discussione generale non è stata detta una parola rassicurante, vorrei che almeno a conclusione dell'illustrazione degli emendamenti il Governo e il relatore dicano come intendono rispondere alle agitazioni in corso presso i porti pescherecci di San Benedetto del Tronto e di Mazara del Vallo. Si tenga presente che in tali porti una grave e carente politica fiscale finirebbe con il colpire categorie già seriamente danneggiate da recenti calamità naturali e da epidemie che le hanno letteralmente messe in ginocchio; si ricordi inoltre che anche incertezze di politica estera sottopongono gli operatori di Mazara del Vallo alle rappresaglie della Libia. Ebbene, almeno per quanto riguarda l'aumento del gasolio per autotrazione il Governo dica una parola rassicurante, una parola di conforto per il ritorno alla normalità per quelle popolose ed attive comunità lavoratrici.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Sopprimere il quinto comma dell'articolo 1.*

1. 6. **Damico, Barca, D'Alema, Cirillo, Korach, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Guglielmino, Vespignani.**

*Al quinto comma dell'articolo 1, sostituire la cifra: 5.976, con la seguente: 5.569.*

1. 7. **Damico, Barca, D'Alema, Cirillo, Korach, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Vespignani, Guglielmino.**

L'onorevole Damico ha facoltà di svolgerli.

DAMICO. Signor Presidente, questi due emendamenti prevedono l'uno la soppressione, e l'altro la riduzione — nell'eventualità che il primo non venisse approvato dalla Came-

ra — dell'aumento relativo ai prezzi del gasolio per autotrazione.

Questa nostra richiesta ha un'importanza che consideriamo decisiva qualora si intenda collegare questo provvedimento con la politica di blocco dei prezzi, con la preoccupazione che il Governo esprime in relazione alla scadenza del 31 ottobre, quando dovranno essere rivisti determinati listini di prezzi.

Infine, con la richiesta intendiamo sollecitare una diversa valutazione del Governo rispetto ai consumi privati ed a quelli pubblici, anche e soprattutto in materia di gasolio per autotrazione.

A questo proposito, dobbiamo ricordare che il gasolio rappresenta il carburante maggiormente usato per il trasporto stradale di merci. Addirittura, nei primi otto mesi del 1973 si è registrato un incremento del consumo di gasolio per autotrazione pari al 7,7 per cento, che in termini reali si può tradurre in 3 milioni e 205 mila di tonnellate in più.

Gli indici di sviluppo della nostra economia mostrano, pur nella loro contraddittorietà, l'esigenza di intervenire in alcuni settori significativi per lo sviluppo generale: e ad esso il trasporto merci contribuisce enormemente. Con questo provvedimento, si blocca praticamente tale sviluppo, tanto più che già nella primavera scorsa il gasolio è aumentato di 5 lire al litro, cui ne vanno aggiunte, oggi, ben altre 15.

In tal modo non solo si incide negativamente sullo sviluppo generale dei trasporti merci, ma si punisce in maniera incredibile una categoria che, per le caratteristiche stesse del sistema di trasporti italiano, è prevalentemente composta di piccoli proprietari. Questo provvedimento mette in pericolo l'economicità dei noli, con tutte le conseguenze negative che si ripercuoteranno sull'intera categoria degli autotrasportatori.

Sarà bene ricordare che circa un milione e mezzo di camion si muovono sulle nostre strade e che il 75 per cento di essi è di proprietà individuale.

Il non essersi accorti della necessità di agire non con un aumento generale e indiscriminato ma con priorità ed incentivazioni di alcuni settori, sta a dimostrazione della incapacità di rendersi conto della drammatica situazione che si verificherà e delle ripercussioni negative che essa provocherà, in particolare, sul settore dei trasporti merci gestiti da piccoli operatori e, in generale, sull'economia del paese.

Né si è tenuto conto del fatto che la categoria, oltre ad aver sopportato al pari del-

le altre il generale aumento del costo della vita, ha subito le conseguenze di un aumento indiscriminato del prezzo degli autoveicoli industriali. Per di più, sappiamo che sono già state depositate richieste per un ulteriore aumento da parte delle case costruttrici. Sono aumentati inoltre enormemente i pezzi di ricambio, le gomme, i pedaggi autostradali e così via.

Se non si interviene a modificare l'orientamento del Governo, si correrà il rischio di vedere scomparire una categoria insostituibile date le caratteristiche dell'economia del nostro paese.

È in considerazione di ciò che solleciteremo, domani mattina, nel Comitato dei nove, una riflessione su taluno degli emendamenti testé illustrati, i quali non sono stati recepiti con la opportuna considerazione dal Governo, atteso che ineriscono a questioni della massima importanza.

Ci auguriamo pertanto che essi vengano approvati.

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere il quinto comma dell'articolo 1.*

**1. 25. Dal Sasso, Santagati, Abelli, de Vidovich, Cassano, Tassi, Borromeo D'Adda, Servello, Lo Porto, Galasso.**

**TASSI.** Signor Presidente, chiedo di svolgerlo io.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**TASSI.** Signor Presidente, era obbligo che tale emendamento, riguardante la soppressione dell'aumento del prezzo del gasolio a carico degli autotrasportatori, fosse trattato da me per il gruppo del Movimento sociale, perché, come è noto, e come ho già fatto presente in quest'aula, Piacenza vanta di essere la capitale d'Italia dell'autotrasporto privato.

Brevemente, debbo richiamare gli argomenti addotti in sede di discussione generale. A norma dell'articolo 53 della Costituzione, questa Camera non può introdurre un'imposta di fabbricazione (quindi un'imposta indiretta) segnatamente a carico dei beni strumentali che servono per la produzione. Posso ammettere un'imposta indiretta per i beni non usati per lavoro, o anche per un bene che possa essere usato per lavoro o per divertimento (come per la benzina *super*). Ma se c'è un combustibile sicuramente usato

come bene strumentale per la produzione, ebbene questo è il gasolio. Anche chi compra automobili *diesel* lo fa per motivi di lavoro, per risparmiare la differenza di prezzo, con l'inconveniente di usare motori molto più lenti e meno brillanti.

Con l'aumento di imposta sul gasolio si direbbe che il Governo vuol frenare la produzione nazionale. Il trasporto di merci in Italia, stante anche la situazione ferroviaria, è, di necessità, autostradale. Lo sviluppo strano della nostra penisola, la difficoltà che certi collegamenti possano essere fatti in maniera diversa, la minima diffusione degli aeroporti per merci, l'alto costo del trasporto con altri metodi, impone l'utilizzazione del trasporto per autotreno. L'Italia venti anni fa poteva vantare il primato europeo nei trasporti internazionali. I nostri camion TIR viaggiavano in tutta Europa e sia la Germania sia la Francia non ci contendevano il passo, perché riconoscevano la nostra assoluta superiorità. Ma una politica sbagliata, iniziata già con l'introduzione del nuovo codice della strada per quanto riguardava stazza, struttura, portata e peso dei nostri autotreni, una politica fiscale errata, sempre basata sul prelievo anche nei confronti del gasolio, ci hanno fatto retrocedere e siamo diventati così il fanalino di coda. Oggi i nostri autotrasportatori non varcano più facilmente i nostri confini, non hanno più commesse dall'estero e vediamo invece quanto frequentemente grosse ditte di autotrasportatori francesi e tedeschi inviano i loro pesanti automezzi sulle strade d'Italia.

Ho già sottolineato in sede di discussione sulle linee generali che ad esempio la Francia, che utilizza per buona parte autotreni FIAT, ha la possibilità di trasportare 70 quintali di merce in più per autotreno, oppure 15 metri cubi di capacità di carico.

Ecco, quindi, che il trasporto eseguito da camion francesi, a parte l'attuale vantaggio dovuto alla fluttuazione della lira, è vantaggioso nei confronti di quello operato da camion italiani.

Da parte del Movimento sociale italiano-destra nazionale si chiede, quindi, la soppressione di tale aumento di balzello a carico degli autotrasporti. Riteniamo che se il problema è urgente e necessario, come è stato rilevato da parte dei colleghi di parte comunista, per le aziende pubbliche, debba essere considerato altrettanto urgente, se non di più, per le imprese private. Non dobbiamo infatti dimenticare che, mentre l'impresa pubblica ha sempre la possibilità di sanare il proprio bilancio agendo sulle spalle dei contribuenti,

mentre l'impresa pubblica deve tendere soltanto al pareggio e pertanto non ha costi molto elevati, l'impresa privata deve provvedere a mantenere gli avanzi di bilancio per potersi mantenere nel tempo. Ecco, quindi, che l'impresa privata ha possibilità di sopravvivere solo se riesce ad avere un minimo di profitto.

Ora, le gestioni pubbliche sono tutte passive; fino ad oggi le gestioni private, anche a prezzo di grandi sacrifici, sono riuscite a rimanere attive.

Basti pensare che soltanto a Piacenza vi sono 6.000 autotreni, per la massima parte in mano a piccoli proprietari; per la massima parte in mano agli stessi autisti-proprietari: 6.000 autotreni che aspettano, da questo provvedimento, la possibilità di continuare a marciare, di fronte alla necessità durissima di fermarsi.

Per l'economia piacentina, e quindi per la economia italiana in generale, per il settore degli autotrasporti, il mantenimento di questo grave balzello potrebbe significare cessazione di buona parte delle attività, senz'altro la fine dell'autotrasporto da parte dei piccoli proprietari. Forse i grossi complessi riusciranno a resistere; potranno resistere perché attraverso una politica di gestione programmata pluriennale, avendo alle spalle grosse fonti di capitale, riusciranno a superare il momento di crisi e ad aspettare un periodo di tempi migliori. Non altrettanto, però, può essere per i piccoli proprietari.

E sarà molto grave che un Governo di centro-sinistra, che ha parlato di molti « no » e di pochi « sì », voglia dire proprio « no » anche ai piccoli autotrasportatori.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere il settimo comma dell'articolo 1.*

1. 26. **Baghino, Santagati, Borromeo D'Adda, de Vidovich, Servello, Rauti, Tremaglia, Dal Sasso, Menicacci, Lo Porto.**

L'onorevole Baghino ha facoltà di illustrarlo.

BAGHINO. Signor Presidente, per illustrare questo semplice emendamento non mi varrò di alcun giornale; ciò preciso per non allarmare il relatore Frau, che immaginavo qui presente come sentinella fedele e decisa a difendere fino all'ultimo il decreto-legge, ma che, in questo momento, non vedo, perché venerdì scorso il relatore medesimo si è meravi-

gliato di un mio riferimento ad un articolo apparso sull'*Espresso*. Mi riferivo ad un articolo che ha un firmatario, ad un giornale che ha un direttore responsabile, perché cercavo di accertare la verità. È una questione di etica professionale; vedo che sta entrando l'onorevole Frau ed è bene che come relatore mi ascolti; avrà così la risposta che non ho potuto dare venerdì scorso, quando mi richiama ad un articolo dell'*Espresso*, ad un articolo regolarmente firmato, ad un articolo apparso su un giornale che ha un proprio direttore, che risponde di fronte alla legge per ciò che scrive. Nell'articolo dell'*Espresso* erano riferiti due precisi fatti: uno relativo al Ministero dell'industria, l'altro concernente i partiti di maggioranza, cioè il Governo.

Al Ministero dell'industria cosa compete? Se tace, allora è giusto, è vero quanto ha scritto quel redattore. Se non è vero, si colpisca quel redattore per calunnia, per diffamazione o per diffusione di notizie false e tendenziose (se si vuole applicare il codice penale, anche in difesa proprio della categoria dei giornalisti). Questa era una occasione per intervenire. Quando si parla di partiti di maggioranza, per i quali verrebbe applicato il « cinque più due », due miliardi prima e cinque dopo l'approvazione del decreto-legge, è chiaro che tali partiti devono intervenire e difendere la loro onorabilità. Se non intervengono, il loro silenzio significa che quel giornalista ha detto il vero. Intervengono? Difendono essi stessi! (Li ringrazio anch'io, perché sono un giornalista, perché si colpisce un giornalista che non è degno di questa professione). Ma bisogna accettarlo: tacendo si è complici, si è responsabili. Solo per questo motivo avevo citato *L'Espresso* che, peraltro, non è tanto sconosciuto, né di scarsa rilevanza, se dappertutto si dice molto vicino al governatore della Banca d'Italia.

L'emendamento 1. 26 chiede la soppressione del settimo comma: « La riduzione di cui al precedente comma si applica fino al 31 luglio 1974 ». È da dire innanzitutto che « il precedente comma » non spiega molto la strana propensione dell'estensore di questo decreto-legge verso una riduzione per il gas illuminante, il petrolio destinato ad uso di illuminazione e di riscaldamento domestico. Si prevede infatti una riduzione, ma non totale, per carità! Teniamoci 50 lire, come se queste 50 lire dovessero risolvere qualche problema, arrotondare qualche cifra! Tuttavia si è voluto mantenere il principio che qualcosa bisogna pagare. Ma vi è una avvertenza: voi che avete il petrolio per riscaldamento domestico, cioè

per un uso veramente sociale, voi che avete questi depositi, tenetevi perché subito dopo il 31 luglio 1974 cesserà tale beneficio, tale privilegio. In altri termini si fissa una data che condiziona questo provvedimento.

Vediamo, in questa aggiunta, un errore fondamentale di carattere psicologico. Non si è minimamente pensato — si è stati dei pratici, solo dei tecnici — che chi ha fatto rifornimento per quest'inverno si troverà bene, chi lo farà per il successivo inverno (perché il riscaldamento di massima avverrà dall'ottobre venturo in poi) non potrà più godere il vantaggio della riduzione. Mi pare che non debbano essere spese ulteriori parole per dimostrare gli errori e l'iniquità comportati da questo comma, il quale non può avere neppure validità in senso amministrativo, perché presentandosi il problema dell'uso del petrolio per riscaldamento domestico a settembre o ad agosto prossimo, dovrebbe adottarsi un provvedimento di legge per la proroga del termine, per una correzione ed un ripristino delle facilitazioni.

Consideriamo pertanto inutile e pleonastico il comma, di cui proponiamo quindi la soppressione.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Sopprimere l'ultimo comma dell'articolo 1.*

1. 9. **Pellicani Giovanni, Damico, Korach, Guglielmino, Barca, Raucci, Buzzoni, Giovannini, Terraroli.**

*All'ultimo comma dell'articolo 1 sostituire la cifra: 10.826, con la seguente: 9.933.*

1. 10. **Pellicani Giovanni, Damico, Korach, Guglielmino, Barca, Raucci, Buzzoni, Giovannini, Terraroli.**

Sono stati presentati altresì i seguenti articoli aggiuntivi:

*Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente articolo 3-bis:*

La vendita all'estero di tutti i prodotti della raffinazione da parte delle imprese italiane e straniere operanti in Italia è sottoposta a licenza di esportazione rilasciata di concerto tra il ministro dell'industria, commercio e artigianato e del commercio con l'estero.

Tali licenze possono essere rilasciate soltanto sulla base dell'accertata disponibilità di eccedenze di produzione rispetto al fabbisogno nazionale da verificare ogni 90 giorni.

3. 0. 1. **Peggio, Damico, D'Alema, Raucci, Masciella.**

*Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente articolo 3-ter:*

È vietata l'esportazione del gasolio.

**3. 0. 2. Damico, Peggio, D'Alema, Raucci, Masciella.**

*Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente articolo 3-quater:*

Il Governo emana disposizioni all'ENI affinché questo provveda comunque, anche attraverso acquisti sul mercato internazionale, a garantire il soddisfacimento del fabbisogno di gasolio del Paese.

**3. 0. 3. Peggio, Damico, D'Alema, Raucci, Masciella.**

RAUCCI. Signor Presidente, chiedo di illustrare io questi emendamenti e articoli aggiuntivi testé presentati.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAUCCI. Per quanto riguarda gli emendamenti 1. 9 e 1. 10, proponiamo l'eliminazione o, in via subordinata, la riduzione dell'aumento dell'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine sui gas di petrolio liquefatti per autotrazione. Riteniamo che le schematiche considerazioni che ci inducono alla presentazione dei suddetti emendamenti possano essere condivisi dal Governo e dall'assemblea.

In pratica, si tratta di evitare l'aumento per un prodotto che, se non ha alcuna concorrenzialità con la benzina, ne ha, invece, con il gas metano. Una volta aumentato il prezzo con l'imposta di fabbricazione sui gas liquidi per autotrazione, rimanendo fermo il prezzo del metano, potremmo avere un crollo del consumo di questo prodotto, che è bruciato, come i colleghi ben sanno, quando non viene destinato all'autotrazione. Avremmo quindi conseguenze anche dal punto di vista della utilizzazione di uno dei prodotti della distillazione. Invitiamo, pertanto, l'assemblea ed il Governo a procedere ad una attenta valutazione della questione, onde accogliere il nostro emendamento inteso ad ottenere una eliminazione dell'aumento o in via subordinata, come ho detto poc'anzi, una sua riduzione.

Per quanto concerne gli emendamenti relativi all'articolo 3, essi si inseriscono nel discorso da noi condotto durante tutto questo dibattito. In pratica tendiamo, già attraverso

l'approvazione di norme del decreto, ad impegnare il Governo ad un tipo di intervento nel settore della distribuzione del petrolio che garantisca l'approvvigionamento al nostro paese e, nel contempo, consenta di avere a disposizione norme per respingere il ricatto delle società petrolifere.

Con l'emendamento 3. 0. 1, chiediamo che l'esportazione di tutti i prodotti della raffinazione da parte delle imprese italiane e straniere operanti in Italia, sia sottoposta a licenza di esportazione rilasciata di concerto tra il ministro dell'industria e quello del commercio con l'estero.

L'emendamento 3. 0. 2 propone il divieto dell'esportazione del gasolio.

L'emendamento 3. 0. 3, infine, propone che il Governo emani direttive all'ENI affinché provveda comunque, anche attraverso acquisti sul mercato internazionale, a garantire il soddisfacimento del fabbisogno di gasolio del paese.

Non mi dilungherò a svolgere tali emendamenti, essendome già occupato in sede di discussione sulle linee generali. Desidero sottolineare come tali previsioni che hanno senza dubbio una loro efficacia per il futuro e che tendono appunto a garantire il nostro paese contro posizioni ricattatorie da parte delle società petrolifere, che abbiamo del resto già conosciuto nel corso dell'estate attraverso la limitazione della fornitura della benzina e che stiamo conoscendo anche in questo momento abbiano, oltretutto, valore immediato.

Ci troviamo in una situazione drammatica. Abbiamo chiesto al Governo (e ci duole che il ministro Colombo, nel suo discorso di replica, non abbia voluto dire alcunché a questo proposito) di comunicare quali atti urgenti e quali provvedimenti immediati intenda adottare per garantire la fornitura di gasolio, che manca sul mercato nazionale. Abbiamo denunciato anche casi drammatici, come quello di Trento, dove in pratica le scuole devono essere chiuse per mancanza di riscaldamento. La carenza di questi prodotti sul mercato si diffonde un po' dovunque. A Roma, per esempio, in molti stabili manca il gasolio; a Milano esiste una situazione analoga.

È indubbio, quindi, che la situazione è drammatica; essa — a parte le norme che noi auspichiamo siano introdotte nel decreto-legge — richiede immediati ed urgenti interventi del Governo. La Camera, approvando queste norme, affermi, quindi, la sua volontà di vedere difeso l'approvvigionamento dei prodotti petroliferi nel nostro paese e di veder

respinta la posizione ricattatoria delle grandi società petrolifere.

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente emendamento:

*Dopo l'ultimo comma dell'articolo 1, aggiungere il seguente:*

La tabella A allegata al decreto-legge 23 ottobre 1964, n. 989, convertito, con modificazioni, nella legge 18 dicembre 1964, n. 1350, è integrata come segue:

Alla lettera B) è aggiunto il seguente numero:

« 4) impiegata per l'azionamento dei motori dei natanti adibiti alla pesca nelle lagune costiere, nei laghi, negli stagni, nei fiumi e nei canali ».

Alla lettera C) è aggiunto il seguente numero:

« 3) impiegato per l'azionamento dei motori dei natanti adibiti alla pesca nelle lagune costiere, nei laghi, negli stagni, nei fiumi e nei canali ».

Alla lettera E) è aggiunto il seguente numero:

« 9) impiegati per l'azionamento dei motori dei natanti adibiti alla pesca nelle lagune costiere, nei laghi, negli stagni, nei fiumi e nei canali ».

**1. 11. Ballarin, Pellicani Giovanni, Buzzoni, Cirillo, Raffaelli, La Marca, Gastone, Pascariello.**

L'onorevole Ballarin ha facoltà di svolgerlo.

**BALLARIN.** Signor Presidente, l'emendamento tende a sanare un'ingiustizia, ad eliminare una discriminazione a danno dei piccoli pescatori che operano nelle acque interne, e precisamente nelle lagune, negli stagni, nei laghi, nei fiumi, nei canali ecc. Si tratta di qualche migliaio di persone: l'incidenza sul provvedimento generale e quindi veramente insignificante. Del resto, non si comprendono bene i motivi per i quali i lavoratori del settore della piccola pesca — che sono tra i più disagiati — debbano essere esclusi da facilitazioni godute da altre categorie. Infatti, i contadini, le aziende agricole e gli stessi pescatori marittimi godono di agevolazioni fiscali per quanto concerne il carburante.

Non può essere accettata per valida l'asserzione o la giustificazione per cui, operan-

do nelle acque all'interno della cosiddetta linea doganale, i lavoratori del settore della piccola pesca non possono godere di un analogo trattamento. Forse i contadini operano al di fuori della linea doganale?

La recente epidemia di colera e le misure che sono state adottate in conseguenza, che hanno colpito drasticamente i redditi di questi lavoratori, hanno messo in luce la precarietà della situazione socioeconomica di questa categoria. Approvando il nostro emendamento, anche se di limitata portata, si dimostra che i pescatori sono tenuti in considerazione. Sulla riconosciuta validità e giustezza dell'emendamento mi basterà aggiungere che, nelle passate legislature, da molte parti politiche sono state presentate, al riguardo, proposte di legge.

Desidero concludere il mio intervento, volto a sollecitare l'approvazione dell'emendamento, con la citazione di una frase contenuta nella relazione scritta che accompagna la proposta di legge n. 1486 presentata da colleghi di un gruppo della maggioranza: « Riteniamo che la sollecita approvazione, oltre che rappresentare una concreta e doverosa dimostrazione dell'impegno di risollevare le precarie condizioni economiche dei piccoli pescatori, costituisca una riparazione alla discriminazione che oggi vede i piccoli pescatori realizzare i propri scarsi redditi in condizioni di inferiorità in rapporto alle altre categorie ».

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente articolo aggiuntivo:

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente articolo 1-sexies:*

L'articolo 6 della legge 19 marzo 1973, n. 32, è abrogato.

**1. 0. 8. D'Alessio, Raffaelli, Vespignani, Raucchi, Pellicani Giovanni, Buzzoni, Cirillo, Cesaroni, Gastone, Giovannini, Niccolai Cesarino, Terraroli, La Marca, Pascariello.**

**RAFFAELLI.** Chiedo di svolgerlo io, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**RAFFAELLI.** Questo emendamento chiede l'abrogazione dell'articolo 6 della legge 19 marzo 1973, n. 32, vale a dire della legge che disciplina e modifica il regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e del gas metano. Il modo più efficace per descrivere la gravità di questo articolo è quello di leggerlo. Esso

estende alle installazioni di organismi militari esistenti sul territorio nazionale in esecuzione del Trattato nord-Atlantico dei privilegi fiscali che non possono essere consentiti dalla nostra legislazione. Dice infatti l'articolo: « I prodotti soggetti alla imposta di fabbricazione forniti nel territorio della Repubblica da ditte nazionali ai comandi militari degli Stati membri, ai quartieri generali militari internazionali ed agli organismi sussidiari installati in Italia in esecuzione del Trattato del nord-atlantico sono considerati esportati limitatamente » — dice qui « limitatamente » ma poteva anche dire « non limitatamente » — « ai quantitativi che saranno fissati annualmente con decreto del ministro delle finanze, in relazione al fabbisogno di detti comandi, quartieri generali ed organismi sussidiari ». La seconda parte di questo articolo recita: « L'energia elettrica fornita agli enti specificati nel comma precedente, è esente dall'imposta erariale di consumo » — vorrei sapere che cosa c'entra l'energia elettrica, onorevole relatore, onorevole Ciampaglia, con i prodotti petroliferi — « È altresì esente dall'imposta erariale di consumo l'energia elettrica prodotta con impianti propri dagli enti anzidetti o della quale gli enti medesimi sono considerati fabbricanti ». E vorrei aggiungere che nel decreto istitutivo dell'imposta sul valore aggiunto c'è l'articolo 72 che li esenta da tale imposta.

Signor Presidente, richiamo l'attenzione della Camera ed in particolare del Governo, nella sua responsabilità, sulla triplice grave portata di questa norma che noi a suo tempo, discutendo su questo disegno di legge, proponemmo di sopprimere. Oggi rinnoviamo tale richiesta perché questa norma ci sembra inammissibile, nel momento in cui imponete un aumento di 23 lire al litro sulla benzina e di 15 sul gasolio, aumento che, come abbiamo sottolineato con precisi emendamenti, colpisce tutti i consumi, colpisce tutti gli utenti, mette in crisi o minaccia di mettere in crisi interi settori di attività industriali (piccoli industriali, artigiani), come il settore vitale degli autotrasportatori. Tale aumento si ripercuote con effetto moltiplicante su prezzi e costi, alterando tutta l'attuale precaria situazione dei costi ed entrando con una forza dirompente nella loro dinamica ascensionale.

Ora io domando al Governo se non sente la necessità, per motivi di politica economica, di giustizia, ed anche per motivi morali, di eliminare questo colossale privilegio, questo cospicuo regalo, del quale non conosciamo l'effettiva portata, che forse è maggio-

re di quella che risulta dall'articolo. Del resto, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, si tratta di un privilegio, di un regalo non dovuto, fatto ai comandi, ai servizi del Patto Atlantico, forse nemmeno richiesto, comunque non imposto da alcun trattato internazionale, da alcun accordo, da alcuna convenzione. L'articolo 6 che noi vogliamo sia abrogato...

**MASCHIELLA.** Che poi ci potrebbe attirare rappresaglie simili a quelle operate nei confronti dell'Olanda.

**RAFFAELLI.** Potrebbe attirarci anche questo, perché indirettamente rappresenta un trattamento di favore assai robusto a vantaggio delle forze armate americane che sono implicate come tutti sappiamo.

L'articolo 6, onorevoli colleghi, è una frode — e su questo richiamo per la seconda volta l'attenzione del Governo — perché parla non solo delle imposte disciplinate da questa legge, abbastanza travagliata nel suo *iter* — i colleghi ricorderanno — che è relativa ai prodotti petroliferi, ma aggiunge l'esenzione di una imposta relativa alla energia elettrica. Almeno su questo punto, onorevole rappresentante del Governo, chiediamo che domani ci sia dato un chiarimento decisivo. Questa frode va eliminata.

Ma la frode non finisce qui, perché l'articolo 6 della legge n. 32, che evidentemente è stato compilato da persone furbe (non voglio dir altro) si presta a ben altre interpretazioni. Esso, infatti, non precisa di quali imposte si tratta e parla, al plurale, di « prodotti soggetti all'imposta di fabbricazione ». Dunque, non si riferisce soltanto alle imposte di fabbricazione sulla benzina e sul gasolio o sull'energia elettrica, bensì a tutte le imposte, come quella sullo zucchero, sul tabacco, sul cacao e quant'altre. Dunque, nel momento in cui si grava pesantemente la mano sulla benzina, questo articolo 6 fornisce franchi di imposta i prodotti che ho citato, agli organismi previsti dal patto nord-atlantico. Vi è in proposito un precedente. Per tre legislature non sono stati approvati dalla Camera proposte e disegni di legge tendenti ad esonerare dall'IGE questo tipo di forniture. Vorrei sapere perché è comparso questo articolo 6, che contrasta con tale precedente atteggiamento.

Su tutte queste questioni chiediamo un chiarimento preciso del Governo e del « comitato dei nove » e, se il chiarimento non dovesse venire, insisteremo per la soppressione di tale articolo.

Esso, del resto, non è neppure collegato alla necessità di assicurare una reciprocità di trattamento tra le forze armate, tra i reparti o i comandi composti di militari di altri Stati che, nell'ambito del patto nord-atlantico, si trovino in Italia e i reparti composti di militari anche italiani che si trovino in Norvegia, in Francia, in Germania. Infatti, nessuna convenzione esiste sulla reciprocità del trattamento fiscale né è mai stata ratificata dal nostro Governo. Pertanto, l'unico modo per ripristinare la normalità è quello di sopprimere l'articolo 6 della legge n. 32.

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente articolo aggiuntivo:

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente articolo 1-bis:*

Per i carburanti destinati all'agricoltura e alla pesca i prezzi delle utenze vengono bloccati alle determinazioni del CIP del 19 marzo 1973, sino al 30 giugno 1974.

Per tale periodo la differenza, rispetto ai prezzi maggiorati con determinazione del CIP del 29 settembre 1973, viene assunta a carico dello Stato.

Il Ministero delle finanze effettua il relativo rimborso ai rivenditori, dietro documentato rendiconto trimestrale, utilizzando le maggiori entrate assicurate dal presente decreto.

1. 0. 7. **Gunnella, Bassi.**

Poiché i firmatari non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgerlo.

È stato presentato il seguente emendamento:

*All'articolo 1 aggiungere, in fine, il seguente comma:*

La riduzione di cui al terzo comma entra in vigore all'atto della pubblicazione della presente legge fermo restando il sovrapprezzo pagato precedentemente dagli utenti.

1. 15. **Bernardi, Boldrin.**

Poiché i firmatari non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgerlo.

È stato presentato il seguente articolo aggiuntivo:

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente articolo 1-bis:*

Il ministro delle finanze assegna un contingente agevolato di benzina e di carburante super per le necessità dei proprietari di au-

toveicoli, motoveicoli e cielmotori residenti nella provincia di Trieste e nella fascia di frontiera della rimanente parte della regione Friuli-Venezia Giulia con la Repubblica federativa socialista di Jugoslavia.

Il ministro delle finanze stabilisce le modalità della concessione.

1. 0. 1. **Skerk, D'Alema, Damico, Raffaelli, Vespignani, Raucci, Cirillo, Pellicani Giovanni, Menichino.**

L'onorevole Skerk ha facoltà di svolgerlo.

**SKERK.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, vari sono i motivi che ci hanno indotti a presentare questo articolo aggiuntivo all'articolo 1 del decreto-legge che concerne le modificazioni al regime fiscale dei prodotti petroliferi. Mentre il provvedimento in questione tende ad aumentare, anzi a ratificare il già avvenuto aumento del prezzo della benzina, il nostro articolo aggiuntivo vuole proprio l'opposto per la provincia di Trieste e la restante fascia di territorio al confine con la Jugoslavia. A prima vista, sembrerebbe trattarsi di una grossa contraddizione, mentre nei fatti è vero proprio il contrario. Il Governo, con il decreto-legge che aumenta la tassazione sui prodotti petroliferi, persegue lo scopo di introitare alcune centinaia di miliardi. Ebbene, con la presentazione di questo articolo aggiuntivo vogliamo aiutare il Governo a raggiungere detto obiettivo.

Si calcola, infatti, che circa 10 miliardi all'anno vengano spesi per l'acquisto della benzina jugoslava dagli automobilisti residenti a Trieste e lungo la fascia confinaria che rientra nell'accordo di Udine tra Italia e Jugoslavia. Ciò non comporta soltanto il danno dell'evasione fiscale, ma anche quello, ingentissimo, dell'esportazione di nostra valuta. Siamo convinti, dopo aver meditato bene, ed invitiamo anche gli altri colleghi a convincersene, che accogliendo l'articolo aggiuntivo da noi presentato si eviterà in gran parte tale uscita di valuta all'estero. Nel contempo, diversi miliardi andrebbero ad aumentare le entrate del nostro erario.

Il nostro scopo, con la richiesta di un contingente di benzina agevolata, non è solo quello cui ho appena fatto riferimento. La categoria dei distributori di carburante di Trieste — quasi un centinaio — si trova da anni in agitazione. La vita per loro sta diventando insostenibile, data la profonda crisi nella vendita del carburante. Dopo l'ultimo aumento, le vendite si sono ancora ridotte, peggiorando

di conseguenza le già difficilissime condizioni economiche dei benzinai triestini. La media giornaliera di vendita di carburante, per ogni distributore, è da 500 a 800 litri. Si calcola che il 70-75 per cento degli automobilisti si serva esclusivamente di benzina iugoslava che costa attualmente, per la *super*, lire 123 al litro. Il peggiore periodo per la categoria in questione è quello invernale. D'estate la situazione è meno grave in quanto i distributori riforniscono una parte dei turisti che ivi stazionano o sono in transito. Come se ciò non bastasse, recentemente la maggior parte delle aziende petrolifere ha tolto ai propri gestori di Trieste il contributo straordinario concesso a suo tempo, in considerazione della grave situazione in cui essi versano, per sovvenire ai bisogni di questi lavoratori. Anche per le ragioni dette, cioè per alleviare le condizioni disagiate delle famiglie dei distributori di carburante e per venire incontro a tutta la popolazione, si rende necessaria l'approvazione dell'articolo aggiuntivo che sto illustrando e che si riferisce al contingente di benzina agevolata. A conferma di quanto espongo a nome del mio gruppo, ed interpretando le esigenze e le attese di tutta la popolazione, desidero esporre alcuni dati statistici, che non rappresentano l'interpretazione di possibili sviluppi futuri, ma rispecchiano una situazione reale. Prendo a caso un anno: il 1970. I dati non sono miei, ma della camera di commercio di Trieste e coincidono con quelli riconosciuti dalla giunta regionale del Friuli-Venezia Giulia, come pure dal comune e dalla provincia del capoluogo giuliano. Dalle 29.388 macchine del 1962, siamo arrivati, nel 1970, a 75 mila macchine, quasi tre volte di più. Nello stesso periodo, il consumo della benzina è andato da 27.932.243 litri a 29.560.883. Il consumo di benzina è rimasto cioè stazionario, mentre la motorizzazione è quasi triplicata. Anche negli ultimi tre anni la situazione non si è sostanzialmente modificata. Lascio perciò ai rappresentanti del Governo e a tutti i colleghi il compito di trarne le dovute conclusioni.

La proposta che facciamo mette il Governo in condizione di valutare i meccanismi più idonei a risolvere il problema, posto che nessuno può ragionevolmente contestare la esattezza dei dati che forniamo e delle considerazioni che abbiamo esposto.

Pertanto, l'agevolazione che proponiamo non rappresenta una perdita per l'erario, come ho già dimostrato, ma anzi un vantaggio fiscale ed una minore emorragia di valuta. Non

dobbiamo dimenticare che di una agevolazione consimile, anche se troppo limitata, gode già la vicina provincia di Gorizia. Siamo, però, convinti che anche l'agevolazione a favore di Gorizia — facendo, comunque, presente che la legge sulla zona franca sta per scadere e per essere rinnovata — vada rivista ed ampliata, se si vuole che i benefici previsti siano realmente efficaci per sollevare almeno in parte la precaria situazione economica della zona. Estesa a tutta l'area cui accenniamo, l'agevolazione potrebbe portare un sensibile miglioramento della situazione delle zone depresse del Friuli, senza che il Governo debba impiegare altri fondi. Al contrario — lo ripetiamo — lo Stato ne ricaverebbe un vantaggio.

A coloro che potrebbero obiettare che di questa agevolazione fiscale approfitterebbero anche turisti stranieri o cittadini di altre province, confermiamo che ciò sarebbe assolutamente impossibile. Di tale vantaggio godrebbero soltanto i possessori di automezzi residenti nei comuni compresi nella fascia confinaria previsti dall'accordo di Udine del 31 ottobre 1962, divenuto legge dello Stato il 26 marzo 1965 (legge n. 920); tali comuni sono elencati negli allegati *a*) e *c*) dell'accordo stesso, per cui non vi può essere dubbio di interpretazione.

La posizione che ho testé esposto, a nome del mio gruppo, non è di oggi. Da molti anni a questa parte abbiamo posto questo problema in tutti gli organismi elettivi, dal consiglio comunale di Trieste fino al Parlamento. In questa battaglia, che continuiamo a condurre per il bene delle nostre popolazioni e dello Stato, non siamo stati mai soli. Anzi, tutte le forze politiche, nessuna esclusa, si sono mosse per ottenere quanto stiamo chiedendo con il nostro articolo aggiuntivo. Sono state presentate, in tal senso, diverse interrogazioni e proposte di legge da parte di vari gruppi politici, le quali però, purtroppo, non hanno avuto esito positivo. Tenendo conto di tutto ciò, non dovrebbe sussistere alcuna difficoltà da parte del Governo e della Camera ad accogliere l'articolo aggiuntivo che proponiamo. Speriamo che questa sia finalmente la volta buona!

Ringrazio i colleghi che hanno ascoltato questa mia illustrazione e rinnovo l'invito ad approvare questo articolo aggiuntivo per la benzina agevolata a favore dei triestini e dei friulani della fascia confinaria, al fine di migliorare le loro condizioni economiche e, nel contempo — non dimentichiamolo — per aumentare le entrate dell'erario.

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente articolo aggiuntivo:

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente articolo 1-quater:*

All'inizio di ogni anno il ministro dell'industria, commercio e artigianato accerta il quantitativo di olio a basso tenore di zolfo (BTZ) necessario per l'impiego negli impianti termici per la produzione di energia elettrica, e, con proprio decreto, ne fissa il quantitativo, provvedendo a dare direttive alle varie società importatrici di greggio o raffinatrici.

È vietata l'esportazione dell'olio combustibile a basso tenore di zolfo (BTZ) fino a quando non sia soddisfatto il fabbisogno nazionale.

1. 0. 4. **Maschiella, Barca, D'Alema, Damico, Milani, D'Angelo, Brini, Raucci, Vespi gnani, Raffaelli.**

L'onorevole Maschiella ha facoltà di svolgerlo.

**MASCHIELLA.** Il gruppo comunista vuole, con questo articolo aggiuntivo, affrontare la questione del petrolio a basso tenore di zolfo, che dovrebbe servire come combustibile per le centrali termoelettriche. Su tale argomento si è già discusso alla Camera, in occasione del dibattito sul regime fiscale dei petroli, quando era ministro dell'industria l'onorevole Ferri. Egli ci pregò in tale occasione di ritirare l'emendamento che avevamo presentato, perché l'occasione buona sarebbe stata un'altra, quando sarebbe stata rivista inevitabilmente — come egli disse — l'intera disciplina del settore. Ora lo ripresentiamo, sperando che questa volta il Governo voglia prenderne atto.

Con l'articolo aggiuntivo, intendiamo fissare due principi. Anzitutto è stabilito che il ministro dell'industria accerti il quantitativo di olio a basso tenore di zolfo (BTZ) necessario per l'impiego negli impianti termici per la produzione di energia elettrica, e fissi con apposito decreto, ogni anno, il quantitativo necessario, provvedendo a impartire le direttive alle società importatrici e alle società raffinatrici. Il quantitativo non viene fissato nell'articolo aggiuntivo perché in altri provvedimenti che fra poco il Parlamento dovrà esaminare (per esempio quello sulle centrali termoelettriche) affronteremo anche questo discorso, fissando i quantitativi. D'altra parte, il quantitativo non viene fissato anche perché se ne prevede una utilizzazione graduale, mentre attualmente sarebbe impossibile fornire tutto l'olio BTZ necessa-

rio alle centrali. Riteniamo sufficiente fissare un aumento graduale del quantitativo fino a un determinato anno in cui dovrebbe essere utilizzato esclusivamente petrolio a basso tenore di zolfo. Al problema è interessata anche l'importazione, perché parte del petrolio a basso tenore di zolfo viene importato, come quello della Libia, e non richiede dunque la desolforizzazione.

In secondo luogo si vieta l'esportazione dell'olio combustibile a basso tenore di zolfo (BTZ) fino a quando non sia soddisfatto il fabbisogno nazionale. Questa è un'altra grossa questione, perché attualmente solo una minima parte della produzione nazionale rimane in Italia, mentre il resto viene esportato. L'Italia, cioè, consuma le rimanenze sporche della lavorazione del petrolio mentre la parte pulita viene mandata all'estero, dove vigono leggi più severe e dove il prezzo è superiore e costituisce un incentivo materiale non indifferente per indurre le società all'esportazione. Ora, appunto per impedire che il nostro paese rimanga privo di questo prodotto, proponiamo che se ne fissi ogni anno il contingente necessario per l'Italia che ogni società deve rispettare. Quindi, accanto alla riserva prevista per il quantitativo necessario di petrolio, proponiamo di istituire una riserva per il petrolio a basso tenore di zolfo.

A chi volesse sollevare delle eccezioni in ordine a questo secondo principio, appellandosi al trattato di Roma che vieta ogni impedimento alla libera esportazione delle merci all'interno della Comunità, ricordo la discussione attualmente in corso sull'argomento presso la Commissione della CEE e la Commissione dell'energia dell'OCSE. Questa volta non siamo soli, perché assieme all'Italia si sono mossi i Paesi Bassi, il Belgio e il Lussemburgo per vietare l'esportazione, anche se altri paesi hanno fatto sentire la loro voce in senso contrario. C'è da osservare che questa norma che noi proponiamo non prevede un impedimento generale all'esportazione del petrolio: prevede una regolamentazione per un tipo di petrolio (il BTZ), e non in termini generali, ma solo per quella parte che è necessaria al fabbisogno nazionale. Credo pertanto che, da questo punto di vista, le obiezioni circa l'inosservanza delle norme del trattato di Roma potrebbero essere superate.

Ricordo che l'aspettativa in questa materia è generale e che su questo argomento si stanno conducendo battaglie e lotte da Vignali a Manfredonia, a La Spezia, a Vado Ligure, non tanto sulla localizzazione delle centrali quanto sul problema dell'utilizzazio-

ne del combustibile, perché i cittadini temono il tipo di combustibile che viene usato. Per esempio, a Vignali dovrebbero essere usate 4 milioni di tonnellate di petrolio l'anno e non è ovviamente indifferente che si bruci petrolio che contiene il 3 per cento di zolfo anziché petrolio che ne contiene soltanto l'1 per cento.

Il nostro articolo aggiuntivo, come si vede, sarebbe sufficiente ad affrontare radicalmente il problema e a suggerirne la soluzione.

**PRESIDENTE.** Sono stati presentati i seguenti articoli aggiuntivi:

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente articolo 1-ter.*

L'articolo 1 della legge 28 marzo 1968, n. 393, è sostituito dal seguente:

« La dilazione di pagamento dell'imposta di fabbricazione gravante sui prodotti petroliferi nazionali e sui gas di petrolio liquefatti, pure nazionali, estratti per l'immissione in consumo sul mercato interno può essere concessa per un periodo non superiore a 30 giorni ».

**1. 0. 2. Pellicani Giovanni, D'Alema, Barca, Vespignani, Raffaelli, Raucci, Milani, Cirillo, D'Angelo, Gastone.**

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente articolo 1-ter.*

L'articolo 1 della legge 28 marzo 1968, n. 393, è sostituito dal seguente:

« La dilazione di pagamento dell'imposta di fabbricazione gravante sui prodotti petroliferi nazionali e sui gas di petrolio liquefatti, pure nazionali, estratti per l'immissione in consumo sul mercato interno può essere concessa per un periodo non superiore a 90 giorni e per un saggio di interesse non inferiore a quello effettivo corrisposto nell'emissione dei buoni ordinari del tesoro, con l'esclusione dei primi 30 giorni ».

**1. 0. 3. Raucci, Pellicani Giovanni, D'Alema, Barca, Vespignani, Raffaelli, Milani, Cirillo, D'Angelo, Gastone.**

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente articolo 1-quinquies.*

Non possono essere emessi decreti di concessione per la installazione di nuove raffinerie.

Sono sospesi i decreti di concessione di nuove raffinerie, nonché quelli di ampliamento delle raffinerie esistenti, che non siano stati ancora utilizzati alla data del 29 settembre 1973; sono sospesi altresì, per la capacità pro-

duitiva non utilizzata, i decreti di concessioni utilizzati solo per una capacità produttiva ridotta.

Debbono intendersi non utilizzati i decreti per la cui attuazione sia stato speso meno del 10 per cento delle somme complessive da investire o non siano stati commissionati impianti, per la stessa cifra del 10 per cento, 30 giorni prima della data di emissione del presente decreto.

L'entità delle scorte di cui all'articolo 3 del decreto-legge 2 aprile 1933, n. 1741, convertito in legge 8 febbraio 1934, n. 367, non dovrà essere inferiore alla quantità corrispondente alla produzione di 90 giorni.

Il ministro dell'industria, commercio e artigianato riferisce entro tre mesi al Parlamento sull'adempimento dell'obbligo di cui al comma precedente.

**1. 0. 5. Barca, D'Alema, D'Angelo, Damico, Milani, Brini, Raucci, Maschiella, Vespignani, Raffaelli, Pellicani Giovanni.**

**PELLICANI GIOVANNI.** Signor Presidente, chiedo di svolgerli io.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**PELLICANI GIOVANNI.** Signor Presidente, per quanto gli articoli aggiuntivi che mi accingo ad illustrare siano di rilevante importanza, cercherò di essere estremamente succinto.

Rileverò, innanzi tutto, come ancora l'altro ieri, in sede di replica, l'onorevole Colombo abbia ritenuto — ed è, del resto, comprensibile — di difendere il provvedimento in discussione sostenendo l'inderogabile necessità di far fronte con l'aumento del prezzo della benzina a nuove esigenze. Evidentemente, il ministro ha ritenuto in questo modo di superare le nostre critiche, basate soprattutto sulla possibilità di poter reperire nuove entrate in un modo diverso, per esempio manovrando le aliquote dell'IVA in certi particolari settori.

Non intendo riprendere tale discorso, che del resto abbiamo già avuto modo di sviluppare ampiamente in sede di discussione generale. Desidero, però, esprimere la meraviglia del gruppo comunista cui appartengo per il fatto che il ministro Colombo non abbia ritenuto di dover spendere una sola parola in merito al nostro rilievo — certamente non secondario e prospettato anche da altre forze politiche — circa le famose modalità di pagamento dell'imposta di fabbricazione da parte

delle società petrolifere. Un problema, questo, che con testardaggine abbiamo ripetutamente sottoposto all'attenzione della Camera e dell'intero paese; un problema che ha destato larga eco in vasti settori dell'opinione pubblica e della stampa ma sul quale, come ho già detto, il ministro Colombo non ha ritenuto di dover spendere, in sede di replica, una sola parola. Parola che sarebbe stata tanto più utile, in quanto, recentemente, su questo argomento sono apparse sulla stampa notizie non esatte. Ad esempio, il *Corriere della Sera* del 1° ottobre portava il seguente titolo: « I petrolieri pagano di più per i versamenti ritardati », lasciando intendere che gli interessi (calcolati attualmente nella misura del 5 per cento per i primi due mesi e del 3,33 per cento per tre mesi) sarebbero stati aumentati. Una notizia inesatta, visto che il decreto dello scorso gennaio confermava ancora l'interesse del 5 per cento, lasciando immutata la situazione precedente. Ciò significa che non solo ancora sussiste tale inammissibile agevolazione per i petrolieri, che già godono di tanti benefici, ma anche che la categoria tratterrà ulteriormente quei 500 miliardi che servirebbero a risolvere, almeno temporaneamente, le necessità di cassa del bilancio statale. Per di più, questi gruppi continuano a pagare un interesse che è di molto inferiore a quello che lo Stato deve sopportare per garantire le sue entrate, che, ormai, è vicino al 10 per cento.

È per queste ragioni che proponiamo in linea principale, con l'articolo aggiuntivo 1. 0. 2, che la dilazione venga ridotta da 90 a 30 giorni; e, in via subordinata, con l'articolo aggiuntivo 1. 0. 3, che, qualora rimangano confermati i 90 giorni, il tasso di interesse per gli ultimi 60 venga fissato in una misura uguale a quella pagata dallo Stato per provvedersi di valuta attraverso l'emissione di buoni ordinari del tesoro.

L'articolo aggiuntivo 1. 0. 5 pone un problema non meno importante, anzi, per certi aspetti, certamente più importante di quello che ho testé illustrato. Riguarda il blocco delle concessioni di nuovi decreti per l'installazione di raffinerie, nonché il blocco per i decreti non utilizzati.

Credo sia inutile sottolineare ulteriormente l'importanza del problema, dopo un così ampio dibattito e dopo una diversa presa di coscienza rispetto all'errata politica nel settore energetico svolta in questi anni. Vi è, quindi, la necessità di provvedere a riparare i guasti enormi verificatisi in tutte le direzioni, per i costi che hanno pagato i consumatori, per

quelli derivati all'economia, per la circostanza che ingenti risorse dello Stato sono state assorbite da questi gruppi, per i danni enormi e per gli squilibri determinati nel nostro territorio, con il 40 per cento della capacità raffinatrice insediata in Sardegna e in Sicilia.

Si è presa, quindi, coscienza della necessità di cambiare politica. Sono state fatte affermazioni da parte del Governo, dal ministro Giolitti in quest'aula, oltre che nella stessa relazione previsionale in cui, appunto, si parla della necessità di un piano del petrolio e si è giunti ad affermare che uno dei momenti di transizione per giungere ad esso è rappresentato dal blocco delle concessioni per ulteriori raffinerie e dalla sospensione della validità dei decreti di concessione già accordati per nuove capacità o per ampliamenti di capacità di raffinazione non ancora utilizzate.

Questa è una manifestazione di volontà del Governo, una manifestazione di volontà collettiva perché espressa nella relazione previsionale e confermata dal ministro Giolitti in quest'aula. Ma riteniamo non sia sufficiente e che vi sia bisogno di una precisazione. In ciò è il motivo del nostro articolo aggiuntivo. Sappiamo tutti infatti — ma è bene sottolinearlo — che esistono quattro decreti non ancora utilizzati per circa 40 milioni di tonnellate di capacità di raffinazione e che esistono quattro decreti utilizzati solo parzialmente. Una parte di questi sono per impianti localizzati; ancora, in Sardegna e in Sicilia, che squilibrerebbero ulteriormente una situazione che non soltanto noi, ma lo stesso Governo, ha denunciato.

Affermare che sono bloccati i decreti non ancora utilizzati è una formulazione ambigua e nel nostro paese (per fortuna o per sfortuna la patria del diritto) attorno al termine « utilizzato » potranno aprirsi vertenze e magari potranno passare per utilizzati decreti di cui le società si avvarranno, limitandosi semplicemente a qualche sbancamento o al solito pilastro di inizio lavori.

Ecco perché noi abbiamo teso a specificare questa utilizzazione e abbiamo indicato quindi la necessità di un investimento di almeno il 10 per cento sul totale degli investimenti necessari.

Il pericolo è reale, poiché sarebbe inutile parlare di piano petrolifero da redarre entro il 31 gennaio 1974 se per quella data dovessimo trovarci, come potrebbe accadere — e diciamo che sta già accadendo in varie parti d'Italia, nel nord, nel sud, da parte di aziende private e con interventi dell'azienda di Stato — anziché con 40, con 44 raffinerie, e

con altre quattro raffinerie che hanno magari raddoppiato, come è possibile, il loro potenziale (una società che si è installata in Sicilia si è portata da 14 milioni a 35 milioni di tonnellate).

Ecco perché noi riteniamo che la volontà effettiva del Governo di andare verso un blocco di ulteriori concessioni per la costruzione di raffinerie o per la utilizzazione di quei decreti che già sono stati sospesi, per essere veramente coerente, per manifestarsi fino in fondo, debba specificarsi ulteriormente rispetto alle affermazioni che sono state fatte fino a questo momento; diversamente si correbbe il rischio di vanificare le stesse affermazioni del Governo e la stessa volontà, sia pure parziale, che noi nel complesso non abbiamo trovato soddisfacente, che il Governo ha qui manifestato.

**PRESIDENTE.** Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Sopprimere l'articolo 4.*

4. 3. **Raffaelli, Barca, D'Alema, Vespignani, Rauc-  
ci, Triva, Buzzoni, Cesaroni, Cirillo, Ga-  
stone, Giovannini, La Marca, Nicolai  
Cesarino, Pellicani Giovanni, Terraroli,  
Pascariello.**

*All'articolo 4, sostituire le parole:* esclusivamente all'erario dello Stato, *con le seguenti:* all'erario dello Stato salvo le quote spettanti alle regioni a statuto ordinario a norma della legge 16 maggio 1970, n. 281, e alle regioni a statuto speciale a norma delle leggi che regolano i rispettivi ordinamenti finanziari.

4. 4. **Raffaelli, Barca, D'Alema, Vespignani, Rauc-  
ci, Triva, Buzzoni, Cesaroni, Cirillo, Ga-  
stone, Giovannini, La Marca, Nicolai  
Cesarino, Pascariello, Pellicani Giovanni,  
Terraroli.**

**LA MARCA.** Signor Presidente, chiedo di svolgerli io.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**LA MARCA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, il problema che i due emendamenti presentati all'articolo 4 del decreto-legge in discussione si propongono di risolvere è già stato sollevato, e ampiamente discusso, in sede di Commissione finanze e tesoro ed in quest'aula, nel corso della discussione sulle linee generali, da parte di diversi oratori, non soltanto della nostra parte.

L'articolo 4 del decreto stabilisce che « le entrate derivanti dall'applicazione del presente decreto sono riservate esclusivamente all'erario dello Stato ».

Ora, ciò vuol dire, in sostanza, che le regioni sono escluse dalla compartecipazione al maggior introito derivante dall'aumento dell'imposta di fabbricazione prevista da questo decreto, maggior introito del quale, per legge, spetterebbe una percentuale anche alle regioni.

Infatti, in virtù dell'articolo 8 della legge 16 maggio 1970, n. 281, le regioni partecipano alle entrate tributarie sui prodotti petroliferi in ragione del 15 per cento. L'articolo 4 perciò annulla gli effetti della legge n. 281, arrecando un gravissimo danno alle finanze delle regioni.

Già l'onorevole Marchetti, intervenendo in sede di discussione sulle linee generali, ha fatto il bilancio del duro colpo inferto alle regioni con i precedenti provvedimenti di defiscalizzazione dei prodotti petroliferi per la notevole cifra di 60 miliardi in meno all'anno a titolo di mancato introito derivante sia dalla defiscalizzazione sia dalla esclusione dalla partecipazione all'aumento previsto da questo decreto.

Delle regioni a statuto speciale, la regione siciliana subirebbe un vero e proprio salasso, in quanto è noto che, in virtù dell'articolo 38 dello statuto, lo Stato corrisponde ad essa una quota a titolo di solidarietà nazionale. Questa quota viene prelevata per l'80 per cento dall'imposta di fabbricazione realizzata in Sicilia. È evidente dunque il salasso che deriverà alla regione siciliana in virtù dell'articolo 4.

Riteniamo che il Parlamento non possa avallare un atto così grave nei confronti delle regioni, un atto che contraddice alle enunciazioni regionalistiche che proprio in questi giorni vengono proclamate da più parti. È a tutti noto, infatti, che il problema dei rapporti tra Stato e regioni, e in particolare dei rapporti finanziari, è attualmente all'ordine del giorno, come è dimostrato dalle prese di posizione delle regioni di fronte al bilancio statale per il 1974 e dai recenti incontri tra il Presidente del Consiglio e i rappresentanti delle regioni.

Non abbiamo difficoltà a riconoscere che proprio nel corso di questi incontri si è registrato un certo mutamento di tono verso le regioni introdotto dall'onorevole Rumor, con l'affermazione che « occorre dare pienezza alla riforma dell'assetto regionale dello Stato » e che « tutte le funzioni spettanti alle regioni devono essere devolute, vincendo resistenze passive o corporative ».

Non sembra, però, che allo stato dei fatti il Governo dimostri la volontà di tradurre tali enunciazioni di principio in un netto mutamento di indirizzo politico reale verso le regioni. L'articolo 4 del decreto-legge, riservando esclusivamente allo Stato le maggiori entrate derivanti dall'aumento delle imposte sui prodotti petroliferi, non si muove affatto nel senso delle affermazioni regionalistiche dell'onorevole Rumor. Nel contempo, non si muovono in tal senso il decreto-legge sulle centrali elettriche e lo stesso bilancio dello Stato per il 1974, caratterizzato da centralismo e antiregionalismo. Sono questi alcuni dei motivi politici che stanno alla base della nostra avversione all'articolo 4 del decreto-legge, di cui proponiamo, quindi, la soppressione.

Ma abbiamo anche motivi di carattere costituzionale: la legge n. 281 sul finanziamento delle regioni è una legge di attuazione della Costituzione. Il contenuto sostanziale della legge non può quindi essere annullato o cambiato con un decreto-legge, quale quello in esame, il cui articolo 4, riservando esclusivamente allo Stato le maggiori entrate derivanti dall'aumento dell'imposta di fabbricazione, annulla in effetti il contenuto della legge 281 che riserva alle regioni il 15 per cento dell'imposta stessa.

Vero è che l'articolo 8, comma terzo, della citata legge 281 riserva allo Stato i proventi derivanti da maggiorazione di aliquote o da altre modificazioni di tributi che siano disposti successivamente all'entrata in vigore della legge.

Ma è anche vero — è sempre il terzo comma dell'articolo 8 della legge 281 che lo afferma — che questi proventi debbono essere destinati per legge alla copertura di nuove o maggiori spese a carico del bilancio dello Stato. Nel decreto-legge sottoposto al nostro esame non è stabilita nessuna destinazione specifica per il gettito derivante dall'aumento dell'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi; non è detto, in sostanza, quali nuove maggiori spese lo Stato vuole coprire con le maggiori entrate che saranno realizzate.

In mancanza di tale precisa indicazione, l'esclusione delle regioni è illegittima e quindi lo Stato non può appropriarsi di ciò che la legge attribuisce alle regioni.

Sono questi motivi validi per giustificare la richiesta di soppressione dell'articolo 4 e il successivo emendamento subordinato, che fa salve le quote dell'imposta di fabbricazione spettanti alle regioni. Chiediamo pertanto che la Camera eviti di commettere un torto

nei confronti delle regioni e voti a favore dei nostri emendamenti.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere l'articolo 4.*

4. 5. **Marchetti, Bonalumi.**

L'onorevole Marchetti ha facoltà di svolgerlo.

MARCHETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'emendamento è il naturale seguito di una posizione sostenuta in occasione delle discussioni, avvenute nel 1973, sulle due leggi sul petrolio. In questa vicenda legislativa, oltre alle ragioni o, meglio, agli interessi dei petrolieri, preminenti e prevaricanti, e a quelli dello Stato, difesi, preservati ed esaltati, ci sono quelli dei consumatori, ignorati, strapazzati, nonché quelli delle regioni, che hanno un costante analogo trattamento. Brevi *flashes* sul diverso trattamento riservato anche da questo decreto alle quattro categorie di interessati daranno una descrizione, quasi fotografica, delle esigenze delle regioni, cioè del mio emendamento. Degli interessi dei consumatori si dovrebbe parlare a lungo, ma essi riguardano il futuro: i consumatori non sopportano più aumenti ingiustificati ed indiscriminati. Se i prezzi all'origine determineranno eccessivi aumenti dei prezzi di vendita, sarà necessario anche mantenere inalterati (diminuendo il carico fiscale) una parte dei consumi di stretta necessità popolare (ad esempio, cento litri per auto e 30 per moto) e dei consumi pubblici.

Degli interessi dei petrolieri ho già parlato a lungo. Ieri però il quotidiano cattolico *L'Avvenire*, quasi in appoggio alle voci di maggioranza che ripetono, nel deserto governativo, le cose che molti partiti dicono e che tutti i giornali scrivono — tranne pochi, di ben definita origine politico-economica ed altri che, per carità di partito, non nomino — il succitato quotidiano, dicevo, ammonisce: « Sarebbe presuntuoso pretendere di svelare, in tutti i suoi intricati meandri, le molteplici trame legate al petrolio. Sia pure nel carambolare continuo di spinte, contropinte, ricatti, cedimenti e resistenze, in un polverone di miliardi, non importa in quale valuta siano essi espressi, ciò che risulta alla luce del giorno fornisce elementi più che sufficienti a chi volesse abbozzare la traccia di quella che diventerà in futuro la storia dell' "epoca del petrolio" ».

Sempre ieri, su *La Stampa*, Indro Montanelli aggiungeva: « Si direbbe che anche il pe-

trolio si vergogni del proprio volto e cerchi di occultarlo dietro maschere che tuttavia non riescono a coprirne l'odore. È naturale, del resto. Gli interessi, quando raggiungono la forza stritolante e corruttrice di quelli petroliferi, non si contentano di essere difesi: vogliono essere anche nobilitati». Ieri l'Unione petrolifera, continuando una dispendiosa e generalizzata campagna di stampa a pagamento, ha ricordato in pagine intere di pubblicità a caratteri cubitali su quotidiani italiani, il problema de « Il petrolio ed il paese », finendo — dopo la solita serie di intricate e manipolate cifre — nel ritornello « che rincari così massicci comporteranno inevitabilmente il rincaro della benzina, del gasolio e di altri prodotti petroliferi. Il Governo ed i consumatori devono essere consapevoli della gravità della situazione ». Nobilissime parole per fini meno nobili, se non ignobili.

Ancora ieri l'Unione petrolifera, questa volta in un comunicato quasi anonimo, in risposta al comunicato della Associazione nazionale commercio petroli, nel quale si denunciava lo « stato di crisi » che travaglia il mercato — in mancanza di validi interventi governativi — proclamava una « responsabile manifestazione » di chiusura dei depositi per oggi 29 ottobre. L'Unione petrolifera affermava che « sta attualmente rifornendo il mercato di gasolio per uso riscaldamento, sulla base dei quantitativi immessi in consumo nel 1972 ». Il preannunciato ricatto, invece, per ottenere un ulteriore aumento, continua: dopo quello estivo, comincia quello invernale.

I più grandi bugiardi della storia, i petroliferi, non sono in difesa: sono ancora all'attacco! Eppure, anche i dati del primo trimestre 1973, forniti dal direttore del centro di studi petroliferi di Beirut, Nicola Sarkis, dicono — confermando il vecchio, ma vero detto popolare, secondo il quale chi è bugiardo è ladro — che i petroliferi sono i più grandi ladri della storia.

L'*Avvenire* di ieri dice: « Nel corso del primo trimestre del 1973, le cinque maggiori società americane (Exxon, Texaco, Gulf-Oil, Mobil e Chevron) hanno realizzato profitti eccezionalmente alti, totalizzando 1.254 milioni di dollari, con un aumento del 26 per cento rispetto al corrispondente periodo del 1972. Se questo incremento è stato realizzato nonostante l'aumento delle tariffe e delle imposte versate ai paesi produttori, lo si deve semplicemente — oltre che alla maggiore quantità di petrolio trattato — all'aumento del prezzo dei derivati del petrolio, rovesciato sulle spalle dei consumatori ». È una considerazione che,

almeno nel nostro paese, fresco di aumento del prezzo della benzina ottenuto anche in virtù del ricatto delle pompe lasciate all'asciutto, non ha bisogno di essere sottolineata. Questa è la conclusione de *L'Avvenire*.

Se il Governo è consapevole di questa situazione e dell'analoga questione relativa a pericolose ed inesauribili disponibilità finanziarie in Italia ed all'estero dei petroliferi italiani indipendenti (Monti in testa, Moratti, Rovelli e compagni), è ora che esso tenga conto degli interessi, anche e soprattutto, dello Stato, dei consumatori e delle regioni.

Per delineare l'immagine fotografica degli interessi riconosciuti ai petroliferi, ecco i dati conclusivi: in base alla legge 19 marzo 1973, n. 32, 165 miliardi di lire di maggiori introiti annuali; dal decreto 29 settembre 1973, n. 578, che sta per essere convertito in legge, maggiori introiti annuali per un ammontare di circa 255 miliardi di lire. In totale, circa 420 miliardi in più all'anno.

Per lo Stato, le ragioni e gli interessi sono assai rapidamente delineati. Legge n. 32: parziale defiscalizzazione e trasferimento dalla imposta di fabbricazione all'IVA. Totale delle perdite, secondo la relazione ministeriale, 27,8 miliardi; secondo il relatore Frau, 43,8. Come ho già ampiamente dimostrato, con i 50 miliardi di minor compartecipazione delle regioni, persi respingendo la mia proposta di compartecipazione all'IVA, per la legge n. 32 le perdite dello Stato sono inesistenti. Coloro che hanno pagato, finanziando quella legge e quindi i petroliferi, sono stati le regioni e i consumatori. Lo Stato, cambiando il nome delle imposte, ma non le sue entrate (come i biscazzieri con il gioco delle tavolette), è uscito indenne. Con il presente decreto, l'onorevole Colombo, ministro delle finanze, ha dichiarato venerdì pomeriggio in sede di replica, che lo Stato avrà una maggiore entrata di 62 miliardi per l'ultimo trimestre del 1973, nonché di 333 miliardi per il 1974: un totale, quindi, di 400 miliardi in più.

Le regioni avevano (in base all'articolo 8, lettera a), della legge 16 maggio 1970, n. 281) come fonte della maggiore entrata fiscale ordinaria un'imposta sicura e duratura, in costante espansione. Con le due leggi petrolifere, si sta distruggendo la qualità e la quantità di questa entrata: si toglie sempre, non si aggiunge mai. Risultato finale: circa 50 miliardi in meno di entrate annuali con la legge n. 32; circa 11 miliardi in meno con l'attuale decreto che, al sesto comma dell'articolo 1, riduce l'imposta di fabbricazione per

il petrolio, di oli da gas, e gli oli combustibili fluidi per uso riscaldamento. In totale, oltre 60 miliardi in meno alle regioni a statuto ordinario.

L'emendamento soppressivo dell'articolo 4 comporta la concessione del 15 per cento alle regioni sui 400 miliardi previsti per lo Stato dal ministro Colombo. Il che significa dare alle regioni circa 60 miliardi. Questi rappresentano ciò che le regioni hanno avuto in meno per le defiscalizzazioni precedenti, quelle attuali e l'introduzione dell'IVA. È giusto e preciso.

Il relatore Frau e il ministro Colombo hanno confermato che lo Stato può destinare totalmente al suo erario i proventi derivati da maggiorazioni di aliquote: lo dice lo stesso articolo 8 della legge citata n. 281. È vero, ma non si può accettare una scelta politica né ripetute scelte legislative che comportano 450 miliardi in più ai petrolieri, 400 in più allo Stato e 60 in meno per le regioni. Alla lettera f) dell'articolo 8 è stata falciata, quest'anno, anche la partecipazione regionale alle entrate sui tabacchi, nella misura di 40 miliardi in meno. L'atto legislativo è legittimo, quello politico è squalificante per il Parlamento: si distruggono finanziamenti ordinari dei bilanci regionali che rappresentano la base della vera autonomia politico-finanziaria della regione. Tutto ciò, dopo quanto si è detto, scritto e promesso alle regioni!

Non faccio storia ideologica e costituzionale. Ma solo la cronaca di questo mese. Nel numero 39 dell'11 ottobre 1973 nella *Discussione*, settimanale della DC, leggo: « Partito e Governo per le regioni. Martedì 2 ottobre, sotto la presidenza del segretario politico senatore Fanfani e con la partecipazione del ministro per le regioni, senatore Toros, dei vicesegretari onorevoli Bisaglia e Marcora e del dirigente dell'ufficio regioni, onorevole Evangelisti, si è proceduto ad un esame dei modi e dei termini di collegamento con quanti sono stati eletti a rappresentare il partito nei consigli e nelle giunte regionali. Il giorno successivo, in un incontro tra il Presidente del Consiglio, onorevole Rumor, e i presidenti delle regioni, si è affrontato il quadro legislativo generale in cui si inserisce l'attività delle regioni... sia il partito e, soprattutto, il Governo sono intenzionati a porre in atto sollecitazioni e provvedimenti per assicurare alle regioni un bilancio normativo commisurato alle aspettative che hanno accompagnato l'attuazione regionale ».

L'11 e il 12 ottobre a Firenze si è svolto un convegno delle regioni sul tema « Stato

attuale della finanza regionale ». Non posso ricordare tutti gli interventi dei relatori, dei presidenti, degli assessori, dei consiglieri regionali, dei parlamentari e dei responsabili di partito e di associazione. Ma la parola del ministro per le regioni è troppo importante e precisa perché possa essere dimenticata, oggi, a distanza di due settimane. « Non bastano all'autonomia delle regioni i trasferimenti di competenza, pur non ancora completati; occorrono i mezzi per far fronte ai compiti che lo Stato ha ormai passato e passerà in futuro agli enti regionali. La soppressione o la modificazione di vari tributi di competenza regionale impone, infatti, di per se stessa una revisione delle disposizioni della legge finanziaria... I principi che regolano i rapporti tra Stato e regione impongono di assicurare alle regioni un'effettiva autonomia finanziaria come prima garanzia della loro autonomia politica... In contrasto con questo principio sarebbe una politica di compressione delle entrate ordinarie delle regioni... Tutto ciò potrebbe portare anche a forme di cattiva amministrazione del denaro pubblico. Questo sarebbe tanto più grave nel caso delle regioni le quali, per affermarsi nella coscienza popolare, hanno bisogno di dimostrarsi capaci di risolvere i problemi e soddisfare le esigenze reali delle popolazioni locali ».

Ma, intervenendo nel dibattito, il presidente del consiglio regionale del Lazio ha rilevato che « la presentazione del bilancio dello Stato ha provocato fondato allarme, perché non è serio aumentare gli stanziamenti per ministeri che hanno trasferito funzioni e funzionari alle regioni... Non si chiede di spendere di più ma di spendere in maniera diversa... Al momento del voto parlamentare alcune cose potranno essere corrette (lo ha promesso Rumor) — cito il resoconto testuale dell'*Avvenire* di domenica 14 ottobre ultimo scorso — perché deve essere chiaro che le regioni vogliono collaborare col Governo per far uscire il paese dalle gravi difficoltà nelle quali si dibatte ».

La battaglia delle regioni per ottenere fondi e per modificare anche il bilancio preventivo dello Stato è continuata nella settimana successiva con incontri tra regioni e Governo, regioni e Parlamento. I giornali ne hanno dato ampio risalto e cito, per tutti, lo svolgersi dei tre atti che hanno caratterizzato questa battaglia negli ultimi giorni.

Fausto De Luca così descrive l'antefatto, che è poi il misfatto denunciato dal presidente della regione Lazio, nel giorno 24 otto-

bre: « Meglio di San Gennaro, la burocrazia italiana, deplorata e condannata per l'estrema lentezza delle sue procedure, ha fatto il miracolo di « scongelare » in pochi mesi circa duemila miliardi di lire. Il miracolo, però, non si dovrebbe spiegare con una improvvisa ventata di efficienza, ma soltanto con la volontà di non cedere alle regioni le somme che lo Stato non era riuscito a spendere durante parecchi anni. In pochi mesi sono stati impegnati enormi mezzi finanziari che si erano accumulati nel corso degli anni: duemila miliardi diventano quarantadue. I ministri Giolitti e La Malfa hanno cercato di capire che cosa era successo veramente. È chiaro che in questa schermaglia tra autorità politica e superburocrati, sono questi ultimi ad avere il coltello dalla parte del manico. La commissione nominata da Giolitti spera di poter raddoppiare, se non triplicare, i 42 miliardi residuati per le regioni; di più non potrà fare, anche perché un'indagine alle radici spingerebbe i funzionari alla aperta ostilità e risulterebbe sconvolto anche quel poco che funziona nell'apparato dello Stato. Il Ministero del bilancio è anche impegnato a supervisionare il lavoro compiuto dai burocrati ministeriali nel dividere i fondi tra lo Stato e le regioni. Il Governo ha intenzione di rimettere le cose a posto, nella misura del possibile, e proporrà, di sua iniziativa, alcune modifiche al bilancio dello Stato per il 1974. E dalla amara lezione tratta da questa esperienza — l'effettivo potere che è nelle mani dei funzionari rispetto ai politici — si cercherà di tener conto nella preparazione del bilancio dell'anno venturo ».

Il secondo atto è così presentato dal *Giorno* del 26 ottobre: « Colpo di scena alla riunione con Giolitti. Niente fondi in più da Stato a regione. Cinque ministri (lavori pubblici, agricoltura, istruzione, interno, turismo) non vogliono cedere parte dei loro. Isolato il titolare del dicastero del bilancio... chiede l'intervento di Rumor. Il conflitto è di natura politica. Le regioni dicono in sintesi che mentre il bilancio dello Stato prevede un aumento medio del 20 per cento della spesa dei Ministeri, il fondo comune per le regioni aumenta solo del 3,66 per cento, e per alcune di esse è addirittura una diminuzione che arriva al 6 per cento.

Per questa parte le regioni richiedono un aumento percentuale che, tradotto in cifre, equivale a 190 miliardi. Questa mattina, quando si dovevano fare le sottrazioni, è avvenuto il colpo di scena. I ministri, senza distinzione di partito, hanno abbracciato le tesi dei loro

alti consiglieri burocratici, rifiutando di decurtare le loro assegnazioni. I presidenti di tutte le regioni, che dovevano incontrarsi domani mattina con Giolitti per avere notizie finali, sono stati pregati di ripassare mercoledì. La Commissione bilancio del Senato, che attende una conclusione per tenere conto delle modifiche preannunciate dal Governo, ha dovuto nuovamente rinviare i suoi lavori. Giolitti ha esortato i ministri ad abbandonare lo « spirito di bandiera » che li porta a difendere, anche di là dell'opportunità politica, le ragioni degli apparati centrali contro le regioni, verso le quali si manifesta un'aperta sfiducia ».

Il terzo ed ultimo atto per ora è quello pubblicato sul *Giorno* di sabato scorso. Ecco i titoli: « Mentre i ministeri insistono nel negarli. Fondi alle regioni: appoggio del Senato ». Ed ecco la cronaca: « Un colloquio Rumor-Giolitti ha concluso una giornata di riunioni per il conflitto politico aperto tra le regioni e lo Stato... Il presidente della Commissione bilancio del Senato, senatore Caron, ha esposto ai ministri Colombo e La Malfa una dichiarazione ufficiale che termina invitando il Governo " a tenere conto delle tesi delle regioni che noi " » (cioè i senatori) « " in linea generale condividiamo. Se il Governo non modificherà il bilancio di sua iniziativa proporranno noi gli emendamenti " ».

Incomincia una settimana importante per le regioni. La Camera assisterà silenziosa e passiva a questo conflitto e darà la pugnalata finale ai bilanci ordinari delle regioni, accettando l'articolo 4 del decreto in discussione, ingiusto e ingiustificato ?

**PRESIDENTE.** Avverto che i seguenti emendamenti s'intendono già svolti in sede di discussione sulle linee generali:

« *Sopprimere l'articolo 4* ».

4. 1. **Chanoux, Columbu, Anderlini.**

« *All'articolo 4, aggiungere, in fine, le seguenti parole: ferme restando le quote spettanti alle regioni in base ai rispettivi ordinamenti finanziari* ».

4. 2. **Chanoux, Columbu, Anderlini.**

È stato presentato il seguente articolo aggiuntivo:

*Dopo l'articolo 5, aggiungere il seguente articolo 5-bis:*

La riduzione d'imposta stabilita dal terzo ultimo comma del precedente articolo 1 si

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 OTTOBRE 1973

applica anche ai prodotti in esso specificati estratti dalle raffinerie, dai depositi doganali o importati col pagamento dell'imposta nella precedente misura e che, alla data di entrata in vigore del presente decreto, siano posseduti in quantità superiore a venti quintali dagli esercenti depositi di oli minerali per uso commerciale.

All'uopo i possessori devono denunciare le quantità dei singoli prodotti da essi posseduti, anche se viaggianti, alla dogana o all'ufficio tecnico della imposta di fabbricazione competente per territorio entro quindici giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana della legge di conversione del presente decreto.

L'ufficio tecnico delle imposte di fabbricazione, verificata la regolarità della denuncia, liquida la differenza d'imposta da rimborsare per i vari prodotti petroliferi. Il rimborso delle somme pagate in più del dovuto avverrà, sotto l'osservanza delle modalità da stabilirsi dal Ministero delle finanze, mediante autorizzazione ad estrarre, in esenzione di imposta di fabbricazione, prodotti petroliferi in misura tale da consentire il recupero delle somme di cui è riconosciuto il diritto al rimborso.

5. 0. 1.

**Ciampaglia.**

L'onorevole Ciampaglia ha facoltà di svolgerlo.

**CIAMPAGLIA.** Signor Presidente, con il decreto-legge in discussione è stata ridotta l'aliquota dell'imposta di fabbricazione per il petrolio da illuminazione e riscaldamento. Poiché si è verificato che presso i rivenditori vi sono grossi quantitativi di petrolio sui quali l'imposta di fabbricazione è stata pagata secondo la vecchia aliquota, con questo articolo aggiuntivo chiedo che si proceda ad un conguaglio tra l'importo dell'imposta di fabbricazione pagata secondo la vecchia aliquota e quello che dovrà essere pagato ai sensi di questo provvedimento.

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente articolo aggiuntivo:

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente articolo 1-bis:*

L'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto per i carburanti agevolati per uso agricolo è ridotta al 6 per cento fino al 31 dicembre 1974.

1. 0. 9.

**Piccoli, Mariotti, Cariglia.**

Poiché i firmatari non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato allo svolgimento.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

### Trasmissione dal Senato.

**PRESIDENTE.** Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza la seguente proposta di legge approvata da quella IX Commissione permanente:

Senatori SPAGNOLLI ed altri: « Istituzione del parco nazionale delle Dolomiti bellunesi » (2452).

Sarà stampata e distribuita.

### Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

**ARMANI, Segretario,** legge le interrogazioni e l'interpellanza pervenute alla Presidenza.

**BALLARIN.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**BALLARIN.** Signor Presidente, chiedo alla Presidenza di sollecitare una risposta del Governo alla interpellanza n. 2-00380, che ha per primo firmatario l'onorevole D'Alema, riguardante la situazione della pesca in Italia che, in queste ultime settimane, si è fatta drammatica, in seguito all'epidemia di colera. È doveroso da parte del Governo palesare in Parlamento le sue intenzioni e far sapere quali provvedimenti sono in corso di attuazione per andare incontro alle esigenze di centinaia di migliaia di lavoratori, tra i più poveri d'Italia.

**PRESIDENTE.** Onorevole Ballarin, le assicuro che la Presidenza interesserà il ministro competente.

### Ordine del giorno della seduta di domani.

**PRESIDENTE.** Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Martedì 30 ottobre 1973, alle 10:

1. — Assegnazione di progetti di legge alle Commissioni in sede legislativa.

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 21 settembre 1973, n. 565, concernente la variazione della tabella, allegato *E*, al decreto-legge 18 dicembre 1972, n. 787, convertito, con modificazioni, nella legge 16 febbraio 1973, n. 10, in applicazione della direttiva n. 72/464/CEE del 19 dicembre 1972 del Consiglio delle Comunità europee (*approvato dal Senato*) (2405);

— *Relatore:* Borghi.

3. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 29 settembre 1973, n. 578, concernente modificazioni al regime fiscale dei prodotti petroliferi (2358);

— *Relatore:* Frau.

4. — *Discussione delle proposte di legge (ai sensi dell'articolo 81, comma 4, del regolamento):*

MACALUSO EMANUELE ed altri: Trasformazione dei contratti di mezzadria, di colonia ed altri in contratto di affitto (467);

SALVATORE ed altri: Norme per la trasformazione della mezzadria, colonia parziaria e dei contratti atipici di concessione di fondi rustici in contratti di affitto (40);

SALVATORE ed altri: Norme per la riforma dei contratti agrari (948);

ALMIRANTE ed altri: Inchiesta parlamentare sulle « bande armate » e sulle organizzazioni paramilitari operanti in Italia (21);

TOZZI CONDIVI: Norme di applicazione degli articoli 39 e 40 della Costituzione (243);

— *Relatore:* Mazzola;

ANDERLINI ed altri: Istituzione di una Commissione di indagine e di studio sui problemi dei codici militari, del regolamento di

disciplina e sulla organizzazione della giustizia militare (473);

ANDERLINI ed altri: Norme sul commissario parlamentare alle forze armate (472);

TRIPODI ANTONINO ed altri: Istituzione della corte d'appello di Reggio Calabria (476);

RAFFAELLI ed altri: Modifiche alle norme relative all'imposta sui redditi di ricchezza mobile e all'imposta complementare progressiva sul reddito complessivo derivante da lavoro dipendente e da lavoro autonomo (1126);

— *Relatore:* Pandolfi;

*e della proposta di legge costituzionale:*

ALMIRANTE ed altri: Modifiche degli articoli 56 e 57 della Costituzione per l'elettorato passivo degli italiani all'estero (554);

— *Relatore:* Codacci-Pisanelli.

5. — *Discussione delle proposte di legge (ai sensi dell'articolo 107, comma 2, del regolamento):*

BOFFARDI INES: Estensione dell'indennità forestale spettante al personale del ruolo tecnico superiore forestale a tutto il personale delle carriere di concetto ed esecutiva dell'amministrazione del Corpo forestale dello Stato (*urgenza*) (118);

— *Relatore:* De Leonardis;

BOFFARDI INES e CATTANEI: Contributo annuo dello Stato alla fondazione Nave scuola redenzione Garaventa con sede in Genova (*urgenza*) (211).

**La seduta termina alle 21,45.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI  
Dott. MARIO BOMMEZZADRI

---

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
Dott. MANLIO ROSSI

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 OTTOBRE 1973

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZA  
ANNUNZIATE**

**INTERROGAZIONE  
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

**BOLDRINI, D'ALESSIO E NAHOUM.** — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se esiste un piano pluriennale per il potenziamento della marina da guerra e in particolare se in tale programmazione è inclusa la cannoniera-aliscafo-lanciamissili sperimentale P.420, realizzata dalla Alinova società per azioni, costruita per conto della marina italiana quale prototipo per una nuova classe.

Se non ritenga opportuno che il piano generale o le parziali progettazioni siano ampiamente discusse dal Parlamento per valutarne tutti gli aspetti politici, militari e finanziari. (5-00570)

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA**

**BENEDIKTER.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per venire informato — premesso che i portuali di La Spezia si sono rifiutati recentemente di caricare materiale bellico (bombe, sembra) su due navi portoghesi, motivando il boicottaggio col fatto che il Portogallo conduce in Africa tre guerre di sterminio contro i popoli delle due sue colonie, l'Angola ed il Mozambico, e contro una sua ex colonia, ora paese indipendente, la Guinea Bissau — da dove provengono queste armi e quale autorità ne ha permesso la fornitura al Portogallo.

A parere dell'interrogante questi sono degli interrogativi inquietanti: non bastano, infatti, le dichiarazioni di condanna da parte del Governo (vedi i massacri in Mozambico) se poi, nella pratica, l'Italia si rende oggettivamente complice, fornendo munizioni ed altro. (4-07214)

**BOLDRINI, NAHOUM E D'ALESSIO.** — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se è vero che il comandante in seconda della Guardia di finanza, generale Fausto Musto, ha espresso giudizi assai gravi sulla Resistenza

in occasione delle quattro giornate di Napoli e, se non le ha manifestate, perché allora non ha ritenuto di smentirle, data la pubblica denuncia fatta da alcuni organi di stampa. (4-07215)

**RAUSA.** — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere quali provvedimenti intende prendere per la soluzione relativa all'attuale crisi del mercato vinicolo. Premesso:

che la produzione vitivinicola della provincia salentina presenta normale produzione per quantità ed ottima qualità;

che la produzione di uva da tavola è prodotta in misura maggiore alla norma per quantità e qualità;

che il mercato di questa è stato bloccato con grave danno dei produttori per l'allarme suscitato dall'infezione colerica e che pertanto si prevede che una notevole quantità d'uva sarà destinata alla vinificazione con le inevitabili e non opportune ripercussioni sul mercato vinicolo;

tenuto conto dell'inadeguatezza del prezzo di intervento, in confronto con la svalutazione monetaria e con l'aumento dei costi di produzione;

considerato l'arresto totale dell'esportazione del prodotto, legato all'applicazione della tassa di compensazione, si chiede al Ministro se e quando verranno adottati gli opportuni provvedimenti per evitare l'aggravarsi della crisi del settore, per altro non del tutto giustificata e discriminatoria per una provincia già tanto mortificata dai tanti altri problemi economico-sociali ancora irrisolti.

L'interrogante chiede infine se al Ministro sono state precisate dalle categorie interessate le richieste seguenti:

a) adeguamento dei prezzi di intervento agli attuali costi di produzione;

b) distillazione agevolata con inizio dal novembre 1973 serbevola a prezzi non inferiori a quelli di intervento, anche con provvedimento dell'ente regione in relazione alla particolare situazione creatasi in Puglia per l'infezione colerica;

c) potenziamento e maggiore controllo intensificando al massimo l'azione della repressione delle frodi che in un momento difficile, come l'attuale, si sono nuovamente sviluppate influenzando negativamente il mercato vinicolo. (4-07216)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 OTTOBRE 1973

**COCCIA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se è a conoscenza della decisione della direzione generale della Cassa di risparmio di Rieti che in data 28 agosto 1973 ha comunicato alla tesoreria dell'Amministrazione provinciale di Rieti, a seguito dell'emanazione di norme selettive sulla erogazione di crediti, provenienti dalla Banca d'Italia, di aver disposto che l'utilizzo della indispensabile anticipazione di cassa extracontrattuale, concessa già con deliberazione del 13 luglio 1973, viene limitata da lire 3.500.000 a lire 1.500.000; e che malgrado che l'Amministrazione provinciale, rilevata la gravità delle conseguenze che tale provvedimento avrebbe creato nei riguardi della liquidità di cassa necessaria al normale andamento della gestione provinciale, si fosse premurata di formulare la richiesta, con motivate giustificazioni, di consentire almeno una deroga all'anzidetta limitazione, con lettera del 7 agosto 1973, rimessa alla Banca d'Italia, unitamente alla richiesta di altri enti come il comune di Rieti, non è pervenuta alcuna risposta e che tale assurdo silenzio permane, ancorché in data 19 settembre 1973, la tesoreria, determinatasi la completa paralisi della Cassa provinciale, avesse formulato un pressante sollecito.

Tanto premesso, l'interrogante chiede se il Ministro non intenda intervenire con tempestività dando le opportune disposizioni perché venga ripristinata l'anticipazione extracontrattuale di cassa deliberata, avuto riguardo per le condizioni di questa Amministrazione provinciale, tenuto conto che la paralisi attualmente prodottasi per effetto di queste decisioni rischia di produrre nei vari campi di istituti, conseguenze inaccettabili per la società civile, quali ad esempio sul piano immediato, la sospensione delle forniture per l'alimentazione dei 680 malati di mente dell'ospedale psichiatrico, attentando alla loro sopravvivenza o permanenza nell'istituto, e più prossimamente i rapporti con il personale dipendente e le ditte appaltatrici per la manutenzione delle strade, e come più in generale pongano in discussione la sopravvivenza dell'ente nelle sue più elementari funzioni istituzionali. (4-07217)

**GUARRA.** — *Ai Ministri dell'interno e del tesoro.* — Per conoscere i motivi per i quali non è stata ancora definita la pratica di pensione dell'ex appuntato di pubblica sicurezza (Polfer) Biondi Domenico, in congedo dal giugno 1971. (4-07218)

**BIRINDELLI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri degli affari esteri, della difesa e della marina mercantile.*

— Per conoscere, in relazione alle recenti decisioni prese dalla Libia e dalla Tunisia circa la estensione delle acque territoriali; di fronte a misure che ledono i nostri diritti di pesca, di navigazione e anche militari, oltre che i nostri diritti di sovranità territoriale sulla piattaforma continentale, quali provvedimenti intenda prendere il Governo italiano.

La Libia, violando il diritto internazionale, ha proclamato acque interne quelle comprese tra le due estreme punte del golfo di Bomba e di Tripoli ed ha stabilito il limite delle sue acque territoriali a partire da una linea base di 32° e 30'. Ciò significa, in termini di piattaforma, che l'Italia subisce un danno corrispondente alla perdita dei diritti su 3.000 chilometri quadrati di superficie sommersa.

La Tunisia, da parte sua, ha chiuso tutto il golfo di Gabes dal confine libico alle secche di Kerkenna comprese e partendo da una nuova linea di base ha esteso il limite delle sue acque territoriali da 6 a 12 miglia, appropriandosi così di una superficie sottomarina di circa 6.000 chilometri quadrati che appartiene all'Italia.

L'interrogante chiede di sapere quali riflessi avranno sui nostri diritti di pesca le misure prese dalla Tunisia anche in base all'accordo italo-tunisino del 1972 con il quale l'Italia si è impegnata a versare a quel paese un miliardo all'anno per un numero limitato di permessi ai nostri pescherecci.

L'interrogante chiede infine di sapere se l'accordo italo-tunisino riguardante la suddivisione della piattaforma continentale comune, firmato dal sottosegretario Pedini nell'estate 1972 a Tripoli, debba o meno considerarsi operante, facendo rilevare che, così come è avvenuto per quanto riguarda l'accordo italo-iugoslavo sulla suddivisione della piattaforma adriatica, il Parlamento non è stato ancora informato dei fatti accaduti, in violazione ai precisi dettati della Costituzione i quali stabiliscono che ogni mutamento nell'estensione del territorio dello Stato deve essere approvato dalle Assemblee parlamentari e ratificato dal Presidente della Repubblica. (4-07219)

**CARIGLIA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere — considerato: 1) la grave situazione in cui versa la maggior parte delle piccole e medie imprese a causa dell'alto co-

sto del denaro; 2) che i provvedimenti già adottati nel settore creditizio intesi a potenziare e rilanciare la ripresa economica del paese non hanno sortito effetti positivi per la citata categoria di aziende; 3) che il perdurare della attuale situazione non può non influire negativamente sulla ripresa produttiva e, quindi, sul reddito nazionale — quali ulteriori idonei provvedimenti intende adottare, con l'urgenza che la situazione richiede, per consentire ai piccoli e medi imprenditori di reperire ad un minor costo, i capitali necessari per incrementare la produttività delle loro aziende. (4-07220)

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA ORALE

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dell'interno e della pubblica istruzione, per conoscere:

i provvedimenti che si intendono adottare al fine di stroncare le manifestazioni fasciste e le vere e proprie spedizioni punitive messe in atto, da gruppi ben individuati contro gli studenti democratici del liceo statale " Augusto " di Roma;

se si intende procedere per lo scioglimento della sede del MSI di via Noto, limitrofa al liceo " Augusto ", da dove ripetutamente partono le manifestazioni fasciste e le spedizioni punitive, e dove convergono, per questo scopo, gruppetti neofascisti da altri quartieri della città, tenendo conto che tale richiesta è sostenuta da un largo schieramento democratico come i consigli di fabbrica della zona, il consiglio circoscrizionale, le forze politiche dell'arco costituzionale, i genitori degli alunni, la popolazione del grande quartiere dell'Appio;

se non si ritiene inammissibile il comportamento del preside del suddetto liceo di cui sono note e più volte pubblicamente manifestate le simpatie politiche e ideologiche nei confronti della destra fascista, che ha consentito, durante la spedizione punitiva avvenuta sabato 27 ottobre 1973, l'ingresso e quindi l'occupazione da parte di un gruppo di manifestanti fascisti con gagliardetti e armi contundenti;

se non si ravvisano in tale comportamento i motivi sufficienti per l'allontanamento del preside, non idoneo a garantire il funzionamento democratico della scuola e a rispettare le ispirazioni fondamentali della stessa, che devono essere basate sull'attuazione

piena dei principi della Costituzione della Repubblica, nata dalla Resistenza.

(3-01750) « CAPPONI BENTIVEGNA CARLA, CIAI TRIVELLI ANNA MARIA, GIANNANTONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri dei trasporti e aviazione civile e della difesa, per conoscere quali urgenti misure intendano prendere per ovviare alla sospensione dei voli notturni preannunciata dall'Associazione nazionale piloti aviazione commerciale per un certo numero di aeroporti meridionali e particolarmente dal 1° dicembre 1973 per quello di Catania-Fontanarossa.

« In merito a quest'ultimo aeroporto l'interrogante chiede di conoscere:

1) per quale motivo il VOR, che da lungo tempo risulta trovarsi a Catania, non sia ancora stato impiantato e quando si ritiene di poterlo impiantare e rendere funzionale;

2) se corrisponde a verità che sia stato già acquistato l'ILS e, in questo caso, in quale tempo si prevede di impiantarlo;

3) se siano stati definitivamente superati i molti e lunghi ostacoli, che hanno finora impedito l'inizio effettivo dei lavori di costruzione della nuova aerostazione, già appaltati.

« L'interrogante non può infine non sottolineare la gravità degli inconvenienti, che deriverebbero dalla programmata sospensione dei voli notturni per un aeroporto, che serve non solo una grande città, ma una buona parte della Sicilia e che è assurdo a grande importanza, per intensità di traffico civile, commerciale, turistico.

(3-01751)

« MAGRÌ ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere:

se sia informato che l'Istituto case popolari di Carbonia ha agito giudizialmente contro numerosi lavoratori che, di fronte alla impossibilità di ottenere l'assegnazione di uno dei molti alloggi vuoti di Carbonia, avevano occupato gli alloggi stessi, provvedendo poi ad eseguire le opere di sistemazione che l'istituto case popolari predetto aveva trascurato;

altresì, se sia informato che, dietro intervento della amministrazione comunale di Carbonia, l'istituto predetto ha desistito dal dare esecuzione ai provvedimenti giudiziari

ottenuti e che, mentre sembrava — e proprio per le affermazioni dei responsabili — che in tale modo veniva definita la serie di vertenze in corso, i lavoratori hanno avuto richieste di pagamento di centinaia di migliaia di lire ognuno per spese legali con la diffida che in mancanza di pagamento di tali somme gli atti giudiziari sarebbero ripresi;

infine, se non ritenga tale modo di agire del comune e dell'Istituto case popolari, assolutamente intollerabile e, conseguentemente, non ritenga di dover intervenire per far riesaminare le richieste di rifusione delle spese giudiziali da parte dell'Istituto case popolari predetto.

(3-01756)

« PAZZAGLIA ».

#### INTERPELLANZA

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord e i Ministri del bilancio e programmazione economica, della pubblica istruzione, dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere come il Governo intende concretamente affrontare il problema della disoccupazione intellettuale che, soprattutto nel Mezzogiorno, ma anche nel resto del paese, si va ponendo come drammatico ed urgente.

« Nel Mezzogiorno soprattutto, a fronte della estrema gravità della situazione economica, della disoccupazione e della sottoccupazione, si assiste al triste e mortificante spettacolo di migliaia di diplomati e laureati alla ricerca della prima occupazione e senza prospettive date le limitatissime possibilità offerte dai concorsi banditi dalle pubbliche amministrazioni per l'assunzione di impiegati e data la rigida discriminazione operata dalle poche industrie, private o a partecipazione statale, che rifiutano di sottoporre alle selezioni di rito per l'assunzione i giovani in possesso di titoli di studio superiori a quelli richiesti. E ciò per evitare, com'è noto, vertenze sindacali facilmente prevedibili, nonostante le dichiarazioni e gli impegni in contrario degli aspiranti al lavoro.

« Appare indispensabile ed urgente, quindi, una precisa e ferma assunzione di responsabilità da parte del Governo (largamente tardiva, comunque...) e, innanzitutto, attraverso la creazione delle migliaia di posti di lavoro necessari e, quindi, il più stretto collegamento tra programmazione economica e programmazione-orientamento scolastico (riforma della scuola secondaria) e, infine, affrontando la *vexata quaestio* dell'abolizione del valore legale del titolo di studio.

(2-00388)

« TANTALO ».