289.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 8 AGOSTO 1974

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ZACCAGNINI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE BOLDRINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Approvazione in Commissione*) 16867

Disegno di legge (*Seguito della discussione e approvazione*):

Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e imposizione di un prelievo tributario *una tantum* sui veicoli a motore, autoscafi e aeromobili (3080) . . . 16779

PRESIDENTE 16779, 16791, 16794, 16809, 16824, 16829, 16830, 16835, 16836, 16838, 16839, 16849, 16850, 16852, 16853, 16854, 16855, 16858, 16859, 16861, 16863

ABELLI 16799, 16829

BAGHINO 16846

BALLARIN 16813, 16830

BUZZONI 16819, 16839

CESARONI 16841, 16850, 16852

CIAMPAGLIA 16862

CIRILLO 16811, 16817, 16830

PAG.

COLUCCI 16848

D'ALEMA 16835

DAL SASSO 16829

DELFINO 16829, 16863

DE MARZIO 16791, 16826, 16829, 16835, 16836, 16849

DE VIDOVICH 16847, 16848

GALASSO 16840

GIOMO 16835

LA LOGGIA 16818

LA MARCA 16855, 16858

LIMA, *Sottosegretario di Stato per le finanze* 16823, 16849, 16855, 16858, 16861, 16862, 16863

MARCHETTI 16862, 16863

NICCOLAI CESARINO 16800, 16862

PALUMBO 16845

PANDOLFI 16860, 16862

PASCARIELLO 16839, 16849, 16853

PAZZAGLIA 16830, 16835

PELLICANI GIOVANNI . . . 16830, 16860, 16861

POCHETTI 16794

RIZZI 16862

ROBERTI 16791, 16809, 16830, 16835, 16836, 16838, 16839

PAG.

SANTAGATI 16808, 16821, 16822, 16824, 16829, 16830, 16835, 16842, 16850, 16852, 16853, 16854, 16855, 16857, 16859, 16861

SERRENTINO 16806, 16807, 16820, 16829, 16831, 16849, 16850, 16852, 16853, 16854

SPINELLI, *Relatore* . . . 16779, 16808, 16819, 16820, 16822, 16848, 16854, 16855, 16858, 16860

TANASSI, *Ministro delle finanze* . . . 16787, 16791, 16854

TASSI 16810, 16814, 16817, 16844

VESPIGNANI . . . 16815, 16831, 16835, 16844, 16860, 16861

Disegno di legge (*Discussione*):

Disciplina dei rapporti sorti sulla base dei decreti-legge 20 febbraio 1974, n. 14, 20 aprile 1974, n. 103, e 19 giugno 1974, n. 229 (3091) 16867

PRESIDENTE 16867

LIMA, *Sottosegretario di Stato per le finanze* 16868

SANTAGATI 16868

SPINELLI, *Relatore* 16868

Proposta di legge costituzionale (*Annunzio*) . 16807

PAG.

Proposte di legge:

(*Annunzio*) 16807

(*Approvazione in Commissione*) . . . 16867

(*Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa*) 16779

Interrogazioni e interpellanza (*Annunzio*) . 16871

Votazione palese nominale mediante procedimento elettronico 16832

Votazioni segrete mediante procedimento elettronico 16824, 16826, 16836, 16850

Votazione segreta mediante procedimento elettronico del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e imposizione di un prelievo tributario *una tantum* sui veicoli a motore, autoscafi e aeromobili (3080) . . . 16865

Ordine del giorno della seduta di domani . . 16871

Ritiro di documenti del sindacato ispettivo . 16872

La seduta comincia alle 11.

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

(*È approvato*).

Trasferimento di progetti di legge dalla sede referente alla sede legislativa.

PRESIDENTE. Ricordo di avere annunciato nella seduta di ieri, a norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, che la II Commissione (Interni) ha deliberato di chiedere il trasferimento in sede legislativa dei seguenti progetti di legge, ad essa attualmente assegnati in sede referente:

MATTARELLI ed altri: (72 e proposte di legge collegate nn. 99-171-221-369-401-506-667-703-732-1157-1172-1224-1429-1948-2142-2496-3068): « Disposizioni a favore di categorie del personale del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza » (*la Commissione ha proceduto all'esame abbinato*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e imposizione di un prelievo tributario *una tantum* sui veicoli a motore, autoscafi e aeromobili (3080).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e imposizione di un prelievo tributario *una tantum* sui veicoli a motore, autoscafi ed aeromobili.

Come la Camera ricorda, nella seduta di ieri è stata chiusa la discussione sulle linee generali.

Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Spinelli.

SPINELLI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, già nella mia relazione avevo messo in luce la particolarità della situazione in cui veniva a svolgersi questo dibattito sulla conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251. Il decreto infatti si caratterizzava, e si caratterizza, rispetto a precedenti analoghi, non solo perché oltre all'aumento degli oneri fiscali su alcuni prodotti petroliferi contiene anche un secondo balzello tributario sugli utenti delle auto, rappresentato dalla cosiddetta *una tantum*, ma si è caratterizzato soprattutto per il contesto in cui andava a collocarsi, costituendo una parte non di secondaria importanza, dal punto di vista del gettito, in un pacchetto di provvedimenti elaborati dal Governo per superare, possibilmente in termini di sviluppo, l'attuale grave congiuntura economica del paese, congiuntura la cui esistenza da nessuno è stata contestata durante il dibattito. Era quindi inevitabile, anche perché questo decreto era il primo ad affrontare il vaglio dell'Assemblea, che l'ampio dibattito che lo ha caratterizzato investisse, al di là dei contenuti del decreto stesso, tutti gli aspetti della crisi economica e politica del paese, e, in questo quadro, tutte le misure messe in atto dal Governo.

Lascio all'onorevole Tanassi il compito di replicare sugli aspetti più generali, nella convinzione che spetti al relatore replicare soprattutto sulla materia specifica attinente al decreto. Vorrei però svolgere alcune considerazioni che ritengo attinenti al mio compito di relatore. L'onorevole Baghino, del Movimento sociale italiano-destra nazionale, ha sostenuto, distorcendo fra l'altro il pensiero espresso in un articolo dall'onorevole La Malfa, che queste misure, e quindi anche il decreto in discussione, non solo sarebbero inutili e dannose, ma sarebbero state prese dal Governo tanto per dare la sensazione di fare qualcosa; quasi che il Governo (e la classe dirigente che lo esprime), dando il via in un momento particolarmente grave ad un torchio fiscale che è senz'altro il più duro di questi ultimi 30 anni e creando un inevitabile e sensibile malcontento nel corpo sociale, lo faccia per un puro sadico divertimento. Se

una tale classe dirigente non sarebbe solo da rovesciare, ma da mettere al bando, non si sa che cosa si dovrebbe pensare di un deputato che si presta a fare il relatore sul provvedimento portatore di una simile deteriore operazione.

L'onorevole Malagodi, sottolineando la peculiarità della crisi italiana nell'ambito della crisi internazionale, rilevava come uno degli elementi che la caratterizzano è quello rappresentato da una crisi di fiducia. Sono d'accordo in questa affermazione: è una sfiducia che investe non solo il Governo – sarebbe poca cosa –, ma, volutamente alimentata, investe il Parlamento, i partiti, i sindacati. Certi fischi che sono stati indirizzati ad alcuni apprezzati dirigenti sindacali non sono da sottovalutarsi, perché guai alla democrazia del nostro paese se il sindacato perdesse la credibilità che lo ha caratterizzato in tutti questi anni. È una sfiducia spesso volutamente alimentata per erodere le istituzioni parlamentari, e dobbiamo prendere coscienza che l'opera di erosione delle istituzioni è andata molto lontano. Ebbene, l'affermazione, che più sopra ricordavo, dell'onorevole Baghino, potrebbe anche essere ignorata, se essa non andasse ad inserirsi in questa linea, non tendesse cioè a creare sfiducia e qualunquismo, sul cui terreno ogni provvedimento elaborato rischierebbe inesorabilmente di naufragare. Non intendo, per rispondere alle critiche rivolte dalle varie opposizioni, tessere le lodi del Governo e della formula che lo sostiene. Ma bisogna essere chiari, onorevoli colleghi: se ci trovassimo realmente di fronte ad un Governo che si caratterizza per il disprezzo verso il Parlamento, che è teso esclusivamente allo scardinamento della Costituzione – come ha affermato l'onorevole Raffaelli –, che è teso ad attuare non misure contro la crisi, ma misure capaci di perpetuare la stessa; un Governo che porta avanti con cinica freddezza una manovra – cedolare secca, stretta creditizia e fiscale – con il solo obiettivo di agevolare i cittadini più facoltosi e colpire le classi popolari; se così stessero le cose, basterebbe pronunciare in Parlamento la parola d'ordine che abbiamo visto su alcuni manifesti affissi sui muri della capitale – « abbattere Rumor per non pagar più tasse » – ed il gioco sarebbe fatto.

Il fatto che l'opposizione democratica di sinistra tenda a sottolineare che lotta contro i decreti ma non contro il Governo indica che il quadro è più complesso. Lo stesso onorevole Malagodi, guardando, credo, a quel vasto ed importante settore dei ceti medi, ha parlato di un'area moderata, dando un significato positivo, non negativo, a questa parola, e ha parlato di uno sbandamento dell'area moderata, mettendo in rilievo anche l'impotenza dello stesso partito liberale italiano che tende a mantenersi, evidentemente, libero da questa crisi e a far presa su tale area. Ha messo in rilievo questo sbandamento ed i pericoli che ne conseguono. Anche da questa affermazione, fatta – direi – con angoscia, appare la complessità del quadro politico che attraversiamo. In tale quadro il « dalli all'untore », cioè l'accusare il Governo, la formula, od una parte della componente governativa, può mettere in pace la coscienza ma non dà una risposta seria e costruttiva al paese, una risposta tale da ricreare la fiducia necessaria. Se vogliamo che questi provvedimenti abbiano un effetto positivo, se vogliamo che – più che sulla rassegnazione – si punti sulla partecipazione, il problema è, semmai, quello di un serio esame di coscienza da parte di tutte le forze politiche democratiche.

Si tratta allora di andare più a fondo nell'esaminare le componenti della crisi attuale. È stato affermato tempo fa dal ministro Gullotti che la crisi attuale non nasce oggi, ma ha origini assai lontane. L'onorevole Gullotti si riferiva agli anni cinquanta ed alla incapacità della classe dirigente, dopo la pace e la ricostruzione, di avviare una politica capace di portare verso un deciso rinnovamento delle strutture economiche del nostro paese. Io condivido queste affermazioni. Era il tempo in cui il *leader* della democrazia cristiana, l'onorevole De Gasperi, dopo la pace e la ricostruzione, lanciava la tesi del terzo tempo sociale. Quale fu la fine della prospettiva indicata da De Gasperi? Ciò che avvenne nei vari partiti credo possa essere oggetto di meditazione per tutti. Ma fu la mancata attuazione di tale prospettiva che poi dette il via a quel miracolo economico italiano tanto decantato e che portò, sì, lo sviluppo nel nostro paese, ma uno sviluppo distorto, di cui paghiamo ancora oggi le conseguenze: uno sviluppo che, anziché ridurre, accentuò notevolmente gli squilibri nel nostro paese.

Vorrei sottolineare – e mi rivolgo in particolare all'onorevole Malagodi, che faceva risalire l'origine di tutti i mali alla nascita del centro-sinistra – che il centro-sinistra non fu una specie di incidente venuto ad interrompere un armonico sviluppo del periodo precedente; il centro-sinistra ha la sua carta d'identità in quella lucida *Nota aggiuntiva*,

elaborata dal ministro del bilancio del primo Governo di centro-sinistra, onorevole La Malfa, che fu una precisa analisi delle contraddizioni e dei guasti del periodo precedente. E non ha la data di nascita, a proposito della difesa delle istituzioni democratiche, in un anno tranquillo, ma la ha in quell'anno 1960 in cui il paese si era trovato sull'orlo della guerra civile. Certo, il centro-sinistra non ha certamente dato i risultati sperati, ed è questo un elemento di riflessione per i partiti che lo compongono. Abbiamo udito tale riflessione espressa negli interventi dell'onorevole Ciampaglia, del partito socialdemocratico, dell'onorevole Colucci, del partito socialista italiano e dell'onorevole Ferrari-Aggradi, il quale affermava come l'attuale crisi non possa essere considerata in sé medesima, ma debba essere intesa come svolta verso un tipo di sviluppo nuovo, che richiede, per essere tale, drastici mutamenti nel confronto del passato.

Non vedo allora perché, onorevoli colleghi, drammatizzare o ironizzare sul cosiddetto chiarimento d'autunno, fare anche di questo un elemento di sfiducia « O gregge, o gregge, sol chi non sa non muore », diceva Pascoli. Ebbene proprio di fronte ai gravi avvenimenti che viviamo, il non addormentarsi, il non mettere tutto in discussione, il fare i conti con se stessi, non per distruggere, ma per costruire, non è un elemento negativo, allorché rappresenti – come ci auguriamo rappresenti – una chiara presa di coscienza dei problemi del momento, per procedere verso uno sviluppo e un rafforzamento democratico del paese.

È in questo quadro che si inseriscono i provvedimenti governativi, e si inserisce il provvedimento che ho avuto l'onore di illustrare con la mia relazione. Essi certamente sarebbero effimeri, come ha affermato il ministro del bilancio, se non fossero collegati ad una politica di lungo periodo, ma dobbiamo avere nello stesso tempo coscienza che la stessa politica di lungo periodo, nelle condizioni in cui viviamo, è condizionata dal successo di questi provvedimenti, se non vogliamo veramente ricorrere, per superare la crisi, ad una stretta del credito ancora più selvaggia, che chiuda, non con una ripresa dello sviluppo, ma con la stagnazione, la crisi attuale.

Certo, le misure non sono quelle che ciascuno di noi avrebbe voluto, ma bisogna riconoscere che, al di là della volontà degli uomini, l'entità del prelievo necessario, l'esigenza di tempestività del prelievo stesso, e, d'altra parte, la carenza delle strutture tributarie esistenti, se ci hanno consentito, come dicevo, nella relazione, di risparmiare i contribuenti più poveri, non ci consentono ancora di colpire i contribuenti più ricchi. Questi fattori hanno indiscutibilmente condizionato le scelte governative.

Diciamo questo non con rassegnazione, ma con la volontà di affrontare, come è apparso evidente dagli interventi dei colleghi del gruppo di maggioranza, i problemi della struttura tributaria del nostro paese, per promuovere decisamente nei suoi sviluppi la svolta tributaria del 1974.

È in questo quadro, dicevo, che va visto il decreto-legge n. 251. Su di esso è stata sollevata una questione di incostituzionalità, già superata, del resto, con un chiaro voto della Camera all'inizio di questa discussione. Se è vero che questo decreto-legge è, come diceva l'onorevole Malagodi, il pronipote di un decreto del 20 febbraio 1974, seguito poi da un decreto del 20 aprile, e da un altro del 19 giugno, è vero altresì che il decreto stesso ha interrotto la parentela perché, se di incostituzionalità si poteva e doveva parlare, ne ha parlato il relatore, e ne ha parlato la Commissione. Questo vale a proposito del decreto del 19 giugno, la cui anticostituzionalità è stata poi superata con la presentazione del disegno di legge n. 391 che tende a risolvere le partite pregresse, così come vuole l'articolo 77 della Costituzione, con una legge del Parlamento.

ROBERTI. Si sarebbe dovuto discutere prima quel disegno di legge, onorevole relatore. In tal caso si sarebbe sollevata su di esso l'eccezione di incostituzionalità, che resta quindi valida ora.

SPINELLI, *Relatore*. Si è cercato, per quello che riguarda l'entità del gettito previsto, di mettere in contrasto le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro delle finanze, nella riunione comune delle Commissioni V e VI, e quanto io ho avuto modo di affermare nella mia relazione.

Per altro, nessun contrasto esiste sui 480 miliardi previsti come conseguenza dell'incremento degli oneri fiscali. L'aggettivo « teorico », che io ho usato, non si riferiva a questo gettito, ma all'obiettivo di un incremento globale attraverso i proventi dell'imposta di fabbricazione per l'anno 1974, che, nonostante l'ulteriore gettito, rimane...

ABELLI. Questo è pazzesco.

SPINELLI, *Relatore* ...rimane, ad avviso del relatore, assai al di sotto del gettito pre-

ventivato, e riportato nello stato di previsione per la spesa del 1974.

Da una parte si critica il Governo per i bilanci non chiari, dall'altra si critica lo sforzo compiuto per portare un chiarimento in certe voci del bilancio dello Stato.

Ma il problema non può essere visto a sé; va visto nel quadro del contenimento del disavanzo dello Stato per il 1974 ed anche per il 1975. Il bilancio preventivo per il 1975 recentemente presentato dal Governo può offrire la migliore occasione per un più esatto approfondimento di una voce di entrata che è di notevole importanza per il bilancio dello Stato.

Queste mie considerazioni, contenute nella relazione, e a mio avviso male interpretate, hanno portato a definire il provvedimento come esclusivamente punitivo nei confronti delle aziende automobilistiche del nostro paese. Bisogna anche qui mettersi d'accordo: da una parte si dice che questo provvedimento è punitivo nei confronti delle aziende automobilistiche, dall'altra l'onorevole Raffaelli diceva che da parte nostra tutto è puntato sull'auto come idolo di una nuova religione. Ora, la realtà sta sempre in mezzo, e questo provvedimento non è né punitivo né agevolativo, non è né pro né contro. Nessuno ignora il ruolo che gioca l'industria automobilistica nel nostro paese, nessuno ignora la sua crisi, ma ripeto quello che ho detto nella relazione: affermare che l'aumento del prezzo della benzina e le lotte sindacali dei lavoratori siano all'origine di questa crisi significa esprimere un concetto veramente semplicistico. Esiste la crisi, ma non solo nel nostro paese; la crisi investe il settore ormai a livello generale, anche dove il prezzo della benzina è più basso; il nostro paese, semmai, è colpito in misura inferiore da questa crisi, rispetto ad altri paesi.

Il fatto è che le origini, le cause di questa crisi, sono cause obiettive, come ho avuto modo di rilevare nella relazione che ho presentato al Parlamento. Negli anni sessanta vi era una macchina ogni venticinque abitanti, mentre nel 1973 ve n'è una ogni 4,03 abitanti; siamo quindi di fronte ad una saturazione del mercato, che per svilupparsi può puntare, più che sulla sua estensione, sulla sua intensificazione. Cioè su un rinnovo frequente delle auto, con ciò che questa strategia comporta in termini di risorse dirette verso consumi individuali, anziché verso risparmi o consumi diversi, secondo quello che è, invece, un imperativo del momento.

Non si può accettare questa logica e respingerne le conseguenze. Accettare questa logica significa accettare tutte le conseguenze indotte, dallo sviluppo delle strade e delle autostrade all'ingorgo del traffico nei centri storici, ed anche la conseguente crisi che, per l'aumentato costo del chilometro-percorrenza investe le stesse aziende municipalizzate dei trasporti che, per i debiti che hanno sulle spalle, diventano più inadeguate al servizio che devono offrire ai cittadini.

Credo che la Commissione abbia fatto una precisa scelta, a questo proposito, allorché, approvando la tassa *una tantum*, ha deciso di ridurre del 50 per cento la tassa per le macchine di una certa età. Vorrei sottolineare come questa scelta, al di là dell'entità dell'agevolazione, se, come ci auguriamo, potrà essere estesa alla tassa di circolazione, acquisti un valore di principio, tendente ad incentivare l'uso più lungo dell'auto e quindi a rovesciare una logica che a parole tutti condanniamo.

Una voce a destra. E ad ammazzare la gente !

SPINELLI, *Relatore.* Il problema non è facile. Siamo purtroppo in una società basata sulla macchina e, se questa si ferma, tutto rischia di paralizzarsi. Il problema non è facile e richiede scelte alternative – sollecitate del resto dagli stessi interventi dei gruppi di maggioranza – e soprattutto una seria politica dei trasporti, capace di dare una precisa, diversa prospettiva.

Ma rendiamoci conto – e lo dice lo stesso vicepresidente della Confindustria Leopoldo Pirelli – che continuare in un tipo di sviluppo distorto dei consumi significa mantenere le condizioni per il permanere di quelle diseconomie esterne che finiscono per incidere ineluttabilmente, in termini di tensione e di costi, sulla stessa produttività delle aziende, non escluse, ovviamente, quelle che fabbricano automobili. Quindi è un cerchio che bisogna rompere, e certo l'incidenza fiscale – la più elevata d'Europa, come ho messo in rilievo nella relazione – aggrava tutti i problemi sul tappeto. E vengo, con ciò, al doppio regime dei prezzi proposto dal gruppo comunista.

Vorrei dire che non ho affatto enfatizzato l'alta incidenza fiscale sul prezzo della benzina; ne ho semplicemente preso atto. È stato giustamente messo in rilievo che, in una società in cui gli autoveicoli sono aumentati del 679 per cento dal 1960 al 1973, mentre

il corrispondente aumento degli autobus in circolazione è stato del 51 per cento, l'auto rappresenta necessariamente uno strumento indispensabile di lavoro, non solo per i rappresentanti, per i lavoratori ambulanti, ma anche per i lavoratori pendolari costretti a servirsi di questi mezzi dalla mancanza di servizi pubblici. Ed è già stato messo adeguatamente in rilievo il peso notevole e gli effetti di questa situazione, sia sull'occupazione, sia sui bilanci familiari.

Il problema sussiste effettivamente, ed è qui che si colloca la proposta del doppio regime dei prezzi. Vorrei chiarire che il mio parere contrario alla proposta del gruppo comunista (e qui, correggendo quanto affermato nella mia relazione, do volentieri la patente di primogenitura all'onorevole Marchetti) è giustificato da motivi tecnici, indipendentemente da quello che può pensare di questo problema la burocrazia romana. Certo, ci sono delle difficoltà tecniche: il doppio regime dei prezzi è – comunque lo si voglia presentare – una specie di razionamento che impone di escogitare precise soluzioni tecniche; e non credo che il problema dei buoni turistici possa essere facilmente ricompreso in questo ambito.

Ma il mio parere è contrario, per motivi di principio, alla proposta così come essa è formulata. Abbiamo cercato di intenderne il senso, di accettare l'obiettivo che essa si proponeva E direi che gli obiettivi erano due: da una parte si volevano agevolare le categorie che sono costrette ad utilizzare il mezzo privato per motivi di lavoro (con un prezzo agevolato della benzina); dall'altra, con un prezzo più elevato si volevano colpire gli sprechi.

Questi sono gli obiettivi che si vogliono raggiungere; e allora rendiamoci conto che, se questi sono gli obiettivi, il sistema del doppio prezzo, così come proposto dal gruppo comunista, non realizza né l'uno né l'altro obiettivo.

Vorrei fare due domande; prendiamo l'ultima proposta avanzata dai colleghi comunisti, che suggerisce una assegnazione di 60 litri di benzina a 200 lire ed un prezzo superiore per la benzina libera, cioè a 350 lire il litro. Questo vorrebbe dire 9 miliardi e mezzo di litri agevolati, e 3 miliardi di litri ad un prezzo maggiore; in termini di entrata tributaria vorrebbe dire che lo Stato dovrebbe rinunciare a 950 miliardi di entrata, riducendo di 100 lire il prezzo dei 9 miliardi e mezzo di litri, recuperando poi 150 miliardi per le 50 lire in più che si dovrebbero pagare sul mercato libero.

Sono 800 miliardi...

RAFFAELLI. Questo è un modo artificioso di risolvere la questione.

SPINELLI, *Relatore*. ...800 miliardi in meno. A parte l'aspetto contabile, mi domando se questo sia lo strumento idoneo a raggiungere i due obiettivi. Se questa deve essere la strada da seguire, allora vi si potrebbe arrivare più semplicemente ad una riduzione generale del prezzo della benzina.

PELLICANI GIOVANNI. Abbiamo fatto anche questa proposta.

SPINELLI, *Relatore*. Riducendo notevolmente il prezzo della benzina dobbiamo anche considerarne le conseguenze. Il sistema del doppio prezzo trascura il secondo aspetto, che per me è molto importante: non solo non colpisce gli usi e i consumi non utili, ma li agevola; si utilizzerebbe questo strumento non ai fini fiscali, ma come strumento di manovra per modificare una situazione che tutti quanti, a parole, condanniamo. Ciò è da tenere presente, se non vogliamo accettare tutte le conseguenze che derivano da uno sviluppo disordinato della motorizzazione privata.

Vorrei fare un altro esempio, ed è l'esempio che io ho menzionato nella relazione. Se noi concediamo un minimo di 50 litri mensili agevolati – come stabiliva, in pratica, la proposta originaria – noi, dicevo, abbiamo 8 miliardi di litri di benzina agevolata. Se noi volessimo mantenere lo stesso introito, dovremmo aumentare a 500 lire il prezzo della benzina libera, dal momento che con 50 litri si fanno appena 20-25 chilometri al giorno, e che la benzina occorrente per le necessità di un venditore ambulante, di un rappresentante, di un pendolare verrebbe ad annullare automaticamente questo vantaggio.

Qual è, allora, il motivo per cui la proposta del doppio regime dei prezzi non è valida? Non lo è perché, così come è formulata – concedere, cioè, una agevolazione a tutte indiscriminatamente le vetture in circolazione – finisce con l'agevolare non solo i consumi necessari per l'unica auto, ma anche per la seconda, la terza, la quarta o la quinta vettura per famiglia.

Allora, come va posto il problema? Va posto – e c'è un ordine del giorno della maggioranza sul quale io mi dichiaro pienamente d'accordo – non come una fuga dalla realtà

del problema; ma, perché esso sia affrontato sul terreno di uno studio serio che ci porti ad individuare veramente le categorie da agevolare, perché, nella misura in cui riusciamo ad individuare chiaramente queste categorie...

PEGGIO. Questo studio non lo avete ancora completato.

SPINELLI, *Relatore*. ...possiamo allora anche veramente incidere sul prezzo libero, per colpire le punte di spreco che noi vogliamo colpire soprattutto...

PEGGIO. La crisi energetica è scoppiata un anno fa. Quanti anni ancora dovranno passare ?

SPINELLI, *Relatore*. Vi prego di non interrompermi. Potrete manifestare il vostro pensiero in sede di dichiarazione di voto o durante l'illustrazione degli emendamenti.

È chiaro, signor Presidente, onorevoli colleghi, che alla base di tutto questo – lo accenno soltanto – c'è il problema di una politica dei trasporti, che è l'elemento chiave per risolvere questo problema.

È stato rilevato, inoltre, che il relatore non ha tenuto conto, nella sua relazione, della vicenda che è stata denominata come lo « scandalo dei petroli ». Non credo spettasse al relatore fare ciò che stanno facendo altri nostri colleghi, riuniti in un alto consesso inquirente. Compito del relatore e della Commissione era, semmai, quello di tener presente questo problema, non ai fini di uno sterile dibattito, ma al fine di vedere come operare per portare la massima chiarezza in questo particolare e delicato settore.

Credo che si debba dare atto alla Commissione di essersi mossa in questa direzione, affrontando intanto due particolari e spinosi problemi: quello del pagamento differito dell'imposta e quello dei cosiddetti cali di giacenza.

Sul pagamento differito dell'imposta, vorrei ancora sottolineare, come ho fatto nella relazione, che questo non è un fenomeno specificamente italiano, ma che si verifica anche nella prassi di altri paesi. Ho già spiegato perché la Commissione abbia optato, anziché per l'abrogazione del periodo di differimento, per la revisione del tasso di interesse fino ad ora praticato (fra l'altro, erroneamente quantificato nella relazione), agganciandolo ad un parametro fisso e nel contempo oscillante, capace di adeguare permanentemente tale interesse ai saggi medi del mercato monetario e finanziario. È tutto ? Noi riteniamo che questo sia almeno un primo passo.

Si è rilevato, da parte di alcuni colleghi, che – a seguito della dilazione – l'aumento del prezzo della benzina, aumentando il *plafond* dei mezzi che rimangono a disposizione delle compagnie, porta a questo un ulteriore guadagno. È stato proposto – parlavano di questa proposta l'onorevole Ciampaglia e l'onorevole Ferrari-Aggradi – di stabilire un tetto, di ancorarci al tetto esistente ad una particolare data. In proposito, siamo disponibili a discutere.

Sul problema dei cali vorrei ancora chiarire, a seguito anche degli interventi degli onorevoli Cesaroni e Cirillo, che i cali previsti dalla legge n. 393 del 1939 per le giacenze nella misura del 6 per cento per la benzina, del 2 per cento per gli altri prodotti, non rappresentano regali ai petrolieri, in quanto non sono cali forfettari automaticamente riconosciuti, ma rappresentano il tetto massimo riconoscibile, salvo casi eccezionali, in cui la pubblica amministrazione può aumentare questo massimo previsto dalla legge. Pertanto, l'abbuono di imposta non è basato sulla percentuale prevista dalla legge ma – come l'onorevole rappresentante del Governo, in Commissione, e come la relazione hanno cercato di dimostrare – l'abbuono di imposta è praticato sui cali effettivi accertati. Nonostante questo la Commissione, pur non dando un eccessivo valore alla riduzione di questa percentuale, ha proceduto ad un suo ritocco in diminuzione ritenendo che ulteriori ritocchi (come quello proposto di ridurre ad un quarto gli attuali massimi previsti dalla legge) avrebbero costretto a tener ferma la discrezionalità dell'amministrazione nell'aumentare questa percentuale in casi eccezionali, il che contrastava con la tendenza della Commissione ad eliminare o ridurre al minimo ogni potere discrezionale per riportare tutta la materia nell'ambito della legge.

Ma il problema non si ferma qui, a nostro avviso. Vorrei sottolineare lo spirito con cui la Commissione ha affrontato questo problema. Innanzitutto, si è inteso portare chiarezza in materia di costi. Non è accettabile, infatti, la tesi di coloro che sostengono che offrendo le compagnie, nel nostro mercato, il greggio ad un prezzo più basso che altrove, sarebbe stato pericoloso toccare quelli che vanno sotto il nome di « privilegi fiscali delle compagnie petrolifere », per le conseguenze che si sarebbero potute avere sui prezzi del

greggio. Il costo non può essere dato da una componente ufficiale, più una rendita fiscale più o meno occulta. Il prezzo deve essere un prezzo chiaro, per l'accertamento del quale il Governo deve darsi strumenti adeguati.

Onorevole Marchetti, ella ha detto che si ripeterà nel futuro la necessità di approvare ogni aumento di benzina se non portiamo chiarezza su certe cose. Credo che tutta la Camera sia d'accordo con lei e credo altresì che in questo campo ci sia possibilità per tutti di operare: per la Commissione industria, per la Commissione finanze, per il Governo. In proposito si debbono considerare i passi già fatti, piccoli e grandi, come l'avvio di un cammino che dovrà portare alla massima chiarezza in questo settore.

L'altro criterio cui ci si è ispirati è quello di eliminare ogni discrezionalità per l'amministrazione e di riportare tutto nell'ambito della legge. È in questo quadro che va visto l'articolo 2 del disegno di legge di conversione – definito dall'onorevole Santagati « un colpo di mano » – cioè quella che delega il Governo ad emanare decreti in materia di controlli, di misurazioni, eccetera, al fine di procedere ad una seria ristrutturazione dell'intero settore. È questa, ritengo, la risposta che intendiamo dare ai cittadini approvando questo provvedimento. Consideriamo pertanto un positivo passo quello che abbiamo fatto. La delega che conferiamo, il lavoro che sarà compiuto in collaborazione con il Governo da parte dei senatori e dei deputati interessati all'approvazione del presente decreto, sarà una preziosa occasione per rivedere e modificare tutte le cose che vanno modificate in questo campo. Così, dovremo trovare una sede opportuna per affrontare e risolvere i più grossi problemi inerenti alla politica energetica in generale e a quella del petrolio in particolare, esigenza su cui si sono soffermati molti colleghi: dall'onorevole Marchetti ed altri, all'onorevole Terraroli in maniera particolare. Personalmente, sono d'accordo con le considerazioni da essi svolte. È un fatto che l'enorme importanza che il petrolio ha assunto, come fonte di energia, sia per i paesi produttori, sia per i consumatori richiede che non si deleghi a nessun centro direzionale esterno la direzione dei nostri rapporti con i paesi produttori.

Fu il ministro Giolitti a rilevare che, a seguito dei recenti mutamenti intervenuti nel mercato petrolifero, le compagnie multinazionali che avevano assolto in passato un ruolo di mediazione internazionale, tendono sempre più ad assumere un ruolo puramente parassitario. D'altra parte certe prese di posizione dei paesi produttori, che tendono a ridurre gli utili delle compagnie, possono portare le compagnie stesse a ricercare nuovi utili in altri settori, nella lavorazione, nella raffinazione e così via.

In questo quadro, i problemi della ricerca, dell'approvvigionamento, della lavorazione e della distribuzione diventano facce di una stessa medaglia da affrontare seriamente. È in questo quadro che si pone il problema di un piano petrolifero. È stato affermato che questa è una formulazione estremamente generica; è stato anche detto che tale piano non può essere visto a sé, ma va inserito nel quadro più vasto di una politica delle fonti di energia. Sono d'accordo: d'altra parte i dati che ho fornito nella stessa relazione, sulla produzione dell'ENEL nel 1975, credo che suggeriscano appunto una serie di considerazioni in questo senso. Si tratta di affermare l'esigenza di un ritorno dell'azienda di Stato alle funzioni originarie che intendevamo assegnarle, allorché fu costituita nel 1962.

Resta però il fatto, onorevoli colleghi, che, nonostante gli sforzi che facciamo, il piano petrolifero ci indica che nel 1985 il 67,50 per cento delle energie deriveranno per il nostro paese dal petrolio. Il problema è importante, ed è stato attentamente dibattuto; è stato discusso in occasione della conversione in legge di questo decreto-legge, come lo è stato in occasione del dibattito su precedenti decreti-legge.

Io credo, però, che alla fine di questo dibattito, come sempre è avvenuto in occasione di discussioni del genere, si deve rilevare una sensazione finale di importanza e si giunge alla conclusione che sedi di questo genere non sono le più opportune per affrontare tali problemi. Si tratta quindi di trovare la sede adatta per passare dagli studi alle realizzazioni.

Non è possibile – mi sono permesso di metterlo in rilievo nella relazione – proseguire come s'è fatto sino ad oggi, con una Commissione bilancio che ascolta il ministro del bilancio sul piano del petrolio, una Commissione industria che prosegue con una preziosissima indagine sulle fonti di energia, ascoltando anche i rappresentanti delle compagnie petrolifere, ed una Commissione finanze che affronta questi problemi dal punto di vista fiscale, discutendone e costituendo poi anche in aula il perno di questo dibattito; tutto ciò, dicevo, con la conseguenza di rilevare poi

che la presente non è la sede opportuna per affrontare problemi del genere.

Credo che dobbiamo noi stessi impegnare il Governo a trovare la sede opportuna per questa discussione, mettendo praticamente insieme tutti gli elementi che abbiamo a disposizione, dal piano del petrolio agli elaborati della Commissione industria, per non approvare o contestare globalmente queste scelte, ma per dar vita a misure amministrative e legislative che possano portare a soluzione un problema estremamente complesso, ed importante per lo sviluppo economico del nostro paese.

Desidero fare due considerazioni, nell'ultimare questa mia replica. La prima si riferisce all'articolo 6 del decreto-legge n. 251, che ancora una volta destina le entrate derivanti da questo provvedimento interamente allo Stato, violando, se non la lettera (e credo che sia questo, il senso dell'intervento dell'onorevole Marchetti) lo spirito dell'articolo 8 della legge n. 281 del 1970. Onorevole Marchetti, io non mi sento, dati gli scopi particolari di questo provvedimento, di mortificare questo articolo; ma non mi sento neppure, per mettermi l'anima in pace, di votare ancora una volta un ordine del giorno, come abbiamo fatto circa un anno fa...

MARCHETTI. Non ne presento più, di ordini del giorno !

SPINELLI, *Relatore*. Il problema del rapporto tra lo Stato e le regioni è più complesso, e si ricollega ad un discorso – io credo – sul tipo di Stato che vogliamo costruire, se vogliamo costruire o meno lo Stato delle autonomie. È fuor di dubbio che, nel momento in cui affermiamo la necessità di passare da un tipo di società basata su consumi privati ad un altro tipo di società basata su consumi pubblici, si avverte l'esigenza non solo di scelte chiare dal punto di vista economico, ma anche di scelte altrettanto chiare dal punto di vista amministrativo. Voglio dire che una tale politica richiede non l'asfissia, ma la valorizzazione delle autonomie locali. È in questo quadro che si pone la crisi degli enti locali. Il problema, allora, è un problema di funzioni, è un problema di mezzi, è un problema che insomma è in discussione – lo è stato e lo è tuttora – fra lo Stato e le regioni: è un discorso aperto, sul quale per altro si è espresso positivamente lo stesso ministro per il coordinamento dell'attuazione delle regioni. È in questo quadro, onorevole Marchetti, che va vista l'esigenza da ella avanzata, che diventa però una componente importante di un quadro estremamente più vasto e di un ragionamento estremamente più complesso.

Non credo di dovermi soffermare molto sulla seconda parte del provvedimento, quella che riguarda la cosiddetta *una tantum*. Ho già detto nella relazione che, in un provvedimento che richiedeva il raggruppamento delle auto da un minimo a un massimo di cavalli fiscali, non era certo possibile evitare sperequazioni. Personalmente, non credo che l'eliminazione delle cosiddette « 500 » dalla fascia inferiore sia un fatto positivo. Può darsi che sbagli, ma vorrei ripetere quello che ho scritto nella relazione: cioè, che un esonero di questo genere rischierebbe di creare malcontenti, perché è da dimostrare che la « 500 » sia oggi la macchina dei lavoratori. Il rischio è quello di creare malcontento, esonerando la terza vettura e facendo pagare invece al lavoratore la tassa sull'unica auto che possiede.

La Commissione, invece, ha giustamente rivisto la tassa sugli aeromobili. C'è una disponibilità per vedere l'aumento della tassa sugli autoscafi di una certa potenza; ma credo piuttosto che, trattandosi di un'imposizione *una tantum*, il malcontento che sempre nasce quando si applica una tassa non sia dovuto alla cifra che si paga, ma alla preoccupazione che questo sacrificio non debba portare al superamento dell'attuale situazione.

Il discorso è più vasto: credo che la Commissione abbia cercato, nei limiti delle sue possibilità, di dare una risposta in questo senso; e l'ha data con l'emendamento che finalizza 250 miliardi del gettito alla creazione di un fondo speciale, capace di alimentare il credito agevolato a medio termine. Non è un colpo di mano onorevole Santagati: è una piccola, modesta risposta a chi ci domanda: « perché fare ? ».

Ho concluso, signor Presidente, onorevoli colleghi. Ringrazio tutti gli oratori intervenuti in questo lungo ed ampio dibattito. Esso può essere sembrato noioso; ma chi ha saputo intendere oltre le posizioni di prestigio, ha avvertito che più di una voce dell'arco costituzionale ha preso chiaramente coscienza della nuova dura realtà.

Credo che questo dibattito sia stato utile alla maggioranza per spingerci più avanti, ritrovando i necessari ideali collegamenti con la battaglia di trent'anni or sono. È la situazione, che ci spinge in avanti; è la realtà nuova creatasi nel paese dal 1968-69 in poi che ha ridotto e annullato tutti i margini di una politica immobilista, e che ci spinge ad operare per superare decisamente quel contrasto che

è alla base delle nostre difficoltà tra le vecchie, arcaiche strutture, che contrastano ormai con le esigenze – anche le più elementari – della nazione. È operando in questo senso che si fa una politica antifascista: applicando la Costituzione che è antifascista non solo nella sua dodicesima disposizione, ma sancendo un potere di intervento nell'economia da parte dello Stato democratico e tesa com'è a sovvertire un tipo di Stato come quello che aveva configurato il fascismo, è antifascista in tutte le sue parti. (*Applausi al centro e a sinistra*).

SANTAGATI. Antifascismo fiscale !

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare l'onorevole Tanassi, ministro delle finanze.

TANASSI, *Ministro delle finanze*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, gli impegni di Governo, legati ad una situazione politica complessa e difficile, ed in particolare gli adempimenti costituzionali connessi alla presentazione del bilancio di previsione del 1975, non mi hanno consentito, come avrei desiderato, di seguire direttamente il dibattito che si è svolto in quest'aula e, per l'ultima parte, in Commissione. Sono del resto sicuro che il sottosegretario onorevole Lima abbia rappresentato la posizione del ministro e del Governo in Commissione con chiarezza, con lucidità e con l'esperienza che tutti gli riconoscono.

Devo, inoltre, ringraziare il relatore, onorevole Spinelli, per la relazione scritta, pregevole ed esauriente, ed anche per la replica di questa mattina, così penetrante e così puntuale su tutti i punti che sono stati toccati nel dibattito. Tutto questo ritengo che dia a me la possibilità di concludere la replica del Governo molto rapidamente, anche perché su questo tema era evidente si dovesse finire per spaziare su tutti i problemi della politica economica del paese, in relazione ad un pacchetto fiscale deliberato dal Consiglio dei ministri del 6 luglio scorso, pacchetto le cui parti sono in connessione tra loro, anche se questi decreti sono stati presentati, per ragioni di comodità, una parte al Senato ed una parte alla Camera. Era evidente, dicevo, che il dibattito non si limitasse alla stretta materia dei provvedimenti, ma spaziasse su tutto l'arco dei problemi economici e finanziari che interessano la vita del paese in questo momento.

Vorrei risparmiare al Parlamento una replica troppo lunga, dopo che vi è già stato un dibattito analogo in occasione delle comunicazioni del Presidente del Consiglio, dopo che vi è stato un dibattito nelle Commissioni finanze e tesoro della Camera e del Senato con la partecipazione di tutti i ministri finanziari, dopo che vi è stato un dibattito generale in Commissione per il perfezionamento dei provvedimenti e, infine, dopo che si è svolta in quest'aula una discussione generale ampia e approfondita. Ritengo che tutto questo faccia onore al Parlamento; sento perciò il dovere, come rappresentante del Governo, di ringraziare tutti gli intervenuti, della maggioranza e della opposizione.

Vorrei, signor Presidente e onorevoli colleghi, accennare brevemente alle ragioni che hanno imposto l'adozione di questi provvedimenti. È certo spiacevole per un ministro delle finanze dover presentare una serie di provvedimenti così gravi e così pesanti. Certo, saremmo stati lieti di affermare che con le entrate correnti eravamo in grado di far fronte alla situazione. Ma dovevamo risolvere un dilemma molto grave: o lasciare che la stretta creditizia, da sola ed automaticamente, portasse ad un riequilibrio nella domanda e nell'offerta, con conseguenze molto gravi ed immediate per l'occupazione oppure ricorrere alla manovra fiscale. Ho sempre ritenuto preferibile, alla stretta creditizia, la manovra fiscale, o comunque una stretta creditizia contemperata dalla manovra fiscale; né avevo ragioni per modificare la mia opinione per il fatto che in questo momento rivesto la carica di ministro delle finanze.

Vorrei dire a me stesso, prima che al Parlamento, che non si può intendere il senso di questi provvedimenti se non ci si pone nel quadro delle difficoltà che stiamo affrontando, difficoltà che ci derivano, oltre che da una situazione internazionale molto pesante, da condizioni specifiche del nostro paese.

Il decreto che oggi è all'esame della Camera ha due obiettivi: il primo è quello di combattere, limitare e contenere la domanda globale, in modo da contribuire ad attenuare la minaccia dell'inflazione; il secondo è quello di provvedere, attraverso il prelievo fiscale, ad allentare la stretta creditizia.

ALFANO. Ma questo quando avverrà, quando le imprese falliranno, onorevole ministro? Le banche non pagano neppure un assegno di 10.000 lire a chi ha un conto di 100 milioni ! Favoriscono soltanto i grandi !

TANASSI, *Ministro delle finanze*. Sappiamo benissimo che i provvedimenti non hanno un'immediata ed automatica applicazione, e sappiamo bene che il prelievo che abbiamo

previsto riguarda un anno di tempo. Tuttavia, attraverso questa manovra, è stato possibile già oggi, con una riunione del Comitato interministeriale per il credito, allentare, nella misura in cui è stato possibile, la stretta creditizia. Un provvedimento di investimenti, di rifinanziamento dei finanziamenti di crediti speciali, che reca il n. 623 (il credito all'Artigiancasse), è stato presentato nella stessa seduta del 31 luglio in cui il Consiglio dei ministri ha, altresì, approvato il bilancio di previsione per il 1975.

Sappiamo bene che sono facili le critiche di fronte a provvedimenti fiscali così gravi e pesanti, provvedimenti che devono, per forza di cose, incidere su una platea ampia di contribuenti; ed è anche facile, al limite, fare delle critiche che sembrano avere un fondamento, mentre nella realtà sono legate al sistema, perché i provvedimenti, quando hanno un carattere di generalità, non riescono a cucire un vestito su misura su ognuno dei contribuenti: ci sono sempre delle categorie da rispettare, ci sono sempre dei blocchi che vanno stabiliti.

Del resto, le valutazioni espresse dalle varie parti politiche sull'immediatezza dell'intervento pubblico dimostrano che si è consapevoli della necessità dell'urgenza delle iniziative, che sono state capaci di stimolare una inversione di tendenza nell'andamento sfavorevole della bilancia commerciale, e quindi dei nostri conti con l'estero.

È pertanto incontestabile che il cosiddetto « pacchetto » di misure fiscali, adottato dal Governo, risponda ai requisiti della straordinarietà e dell'urgenza; da questo contesto non può prescindersi nell'esame critico delle diverse disposizioni.

Nella discussione svoltasi in Commissione ed in aula sono affiorate divergenze, anche sostanziali, sui tipi e sui modi degli interventi per fronteggiare le difficoltà del momento. Ma il Governo ritiene che le scelte effettuate, pur presentando aspetti suscettibili di qualche aggiustamento, concretino una terapia d'urto di indubbia efficacia e di effettiva rispondenza alle finalità da perseguire. Il problema che occorre innanzi tutto affrontare è quello di operare un contenimento adeguato del ritmo di crescita della domanda globale attraverso una riduzione della base monetaria. Tale obiettivo appare irrinunciabile, ad opinione del Governo, specialmente per taluni prodotti di largo consumo, il cui alto contenuto di importazione incide pesantemente sulla bilancia dei pagamenti, con risultati negativi nell'emendamento dei nostri conti con l'estero. Il ricorso alla manovra fiscale era per altro inevitabile, data la necessità di procurare maggiori entrate all'erario sia per sodisfare i bisogni finanziari dello Stato sia per consentire il rilancio delle attività produttive, anche attraverso una maggiore manovrabilità delle leve del credito.

In questa logica va considerato il provvedimento al nostro esame con il quale vengono ritoccate le aliquote fiscali su certi prodotti petroliferi e viene istituita una imposizione *una tantum* sugli autoveicoli. Il maggior prelievo comporterà certamente una sensibile flessione nei livelli di consumo della benzina, e perciò ripercussioni positive sulla bilancia dei pagamenti, mentre gli introiti derivanti dall'imposizione straordinaria sugli autoveicoli permetteranno di conseguire precisi obiettivi di politica monetaria ed economica. Il previsto gettito sarà infatti utilizzato per alimentare un fondo destinato ad operazioni di credito a medio termine.

Onorevoli colleghi, noi vogliamo sottolineare anche in questa circostanza la necessità di non sottovalutare i sacrifici notevoli che l'insieme dei provvedimenti fiscali all'esame del Parlamento impone a tutti i cittadini; ma abbiamo anche il dovere di segnalare che ogni ulteriore riflessione circa le scelte da compiere avrebbe procurato guasti al sistema economico ben più gravi dei vantaggi di un pur auspicabile ulteriore approfondimento delle questioni.

Nel decidere la linea di politica fiscale da seguire il Governo si è posto nel solco di un disegno organico e globale che punta all'obiettivo economico e finanziario innanzi delineato, ma che non trascura la considerazione di limitare al massimo il peso dell'operazione sulle categorie di lavoratori a più basso reddito. Sotto questo profilo non ci sembrano fondate le critiche che ai vari provvedimenti vengono rivolte dalle opposizioni, nei confronti delle quali alle paventate chiusure aprioristicamente della maggioranza ha fatto riscontro invece un'ampia disponibilità ad un aperto dialogo nelle Commissioni e nell'aula parlamentare.

Tutti sanno che i contributi migliorativi sono stati accolti senza discriminarne la provenienza; ma è necessario che anche ai suggerimenti modificativi siano assegnati dei limiti, ravvisabili nella misura in cui essi rischiano di stravolgere le finalità essenziali e le esigenze fondamentali dei provvedimenti. Anche nel dosaggio delle critiche e nelle indicazioni alternative occorre d'altra parte, al

di là delle posizioni ideologiche, valutare la congruità degli strumenti proposti, distinguendo gli interventi dei tempi lunghi e meno brevi da quelli che richiedono invece prontezza di azione ed effetto sostanzialmente rapido. Obiettivo principale della manovra, abbiamo ricordato, è il contenimento del tasso di inflazione come condizione essenziale per il controllo del *deficit* della bilancia dei pagamenti, e perciò per una robusta ripresa del sistema produttivo. Il Governo, muovendosi sulla strada intrapresa, ritiene di camminare in direzione di questo traguardo anche con il provvedimento in discussione, ed ha fiducia che non gli verrà a mancare il contributo insostituibile del Parlamento. L'aumento dell'onere fiscale sulla benzina nella misura di 40 lire al litro va attribuito mediamente, fra benzina *super* e normale, all'imposta di fabbricazione per lire 35,72, cui si aggiungono 4,28 lire di IVA. Il consumo di benzina, previsto a seguito dell'aumento fiscale disposto con decreto 6 luglio 1974, n. 251, era di 14 miliardi di litri per l'intero anno in corso, con una riduzione, rispetto al 1973, di circa il 6,6 per cento. A seguito del recente inasprimento fiscale si è prevista una ulteriore riduzione dei consumi di circa il 5 per cento, per cui, rispetto al 1973, la riduzione complessiva del consumo sarà di circa l'11,5 per cento. Sulla base di tale ipotesi si potrà realizzare un consumo annuo di 12 miliardi 500 milioni di litri di benzina. Tenendo conto di detto consumo, il maggiore gettito deve valutarsi nel modo seguente: per l'imposta di fabbricazione 246 miliardi, per l'imposta IVA 16 miliardi. Complessivamente il totale dell'introito è valutato a 261 miliardi. A tali somme vanno aggiunte circa 20 miliardi per il maggiore gettito derivante dall'inasprimento fiscale stabilito con lo stesso decreto per i gas di petrolio liquefatti per autotrazione. Il gettito di imposta di fabbricazione sugli olii minerali previsto in bilancio per l'anno 1974 è di 2.700 miliardi. Per effetto dei consumi conseguenti alla crisi energetica il gettito effettivo per l'anno 1974 potrà essere di 2.300 miliardi. Ne consegue che, calcolando il maggior gettito derivante dal recente inasprimento fiscale – per un semestre, 123 miliardi – si può realizzare un gettito effettivo di 2.423 miliardi, quindi una maggiorazione di 123 miliardi rispetto ai 2.300 miliardi.

La proposta di introdurre per la benzina il regime del doppio mercato, avanzata sin dall'inizio del periodo di austerità, è stata già esaminata e fu scartata per le notevoli difficoltà di pratica applicazione e per i rilevantissimi oneri che avrebbe comportato. Da un punto di vista fiscale questo regime si risolverebbe in un macchinoso e complicato sistema che, per altro, non impedirebbe abusi di vario genere e conseguenti rilevanti frodi. Il regime del doppio mercato presuppone il razionamento della benzina. Vi dovrebbero infatti essere due prezzi diversi, uno inferiore per un determinato quantitativo di benzina corrispondente ai consumi ritenuti necessari, e uno maggiorato per la quantità di benzina eccedente quella contingentata. Per avere due differenti prezzi di vendita per lo stesso prodotto si dovrebbero stabilire differenti aliquote di imposta di fabbricazione per benzina contingentata e per quella a vendita libera. È evidente che la diversa incidenza fiscale sullo stesso prodotto comporterebbe notevoli difficoltà nella distribuzione e commercializzazione della benzina assoggettata alle due diverse aliquote.

Risparmio gli altri argomenti che sono stati trattati validamente dal relatore. In base alle vigenti disposizioni (legge 28 marzo 1968, n. 393, modificata con legge 15 novembre 1973, n. 733), la dilazione nel pagamento dell'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi può essere concessa: per un periodo di 30 giorni, senza interessi, direttamente dal capo del competente ufficio tecnico delle imposte di fabbricazione; per un periodo superiore, e fino a 180 giorni, previa emanazione di un decreto del ministro delle finanze, di concerto con i ministri del bilancio e programmazione economica e del tesoro; con lo stesso decreto deve essere stabilito, oltre al periodo di maggiore dilazione, il saggio dell'interesse conformemente al parere del CIPE.

Per il 1974 il pagamento differito è stato accordato per 90 giorni, con il pagamento dell'interesse del 7 per cento annuo per i 60 giorni susseguenti ai primi 30 in franchigia di interessi. L'esclusione degli interessi per i primi 30 giorni deriva dalla direttiva comunitaria sul credito doganale (direttiva del Consiglio delle Comunità europee del 4 marzo 1969, n. 69/76), già recepita nella vigente legislazione doganale (articolo 79 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43).

In relazione all'andamento del mercato finanziario, che ha visto crescere notevolmente il livello degli interessi passivi, e nell'intento di avvicinare le condizioni agevolative del pagamento differito alla realtà finanziaria del momento, si pone, come è stato rilevato da ogni parte, l'impegno di ricercare

i necessari correttivi che possono essere introdotti in materia di durata della dilazione e di entità del saggio di interesse. Su questi argomenti la maggioranza ha già presentato le sue proposte.

Circa l'abbuono di imposta a titolo di cali, va precisato che l'imposta di fabbricazione deve essere assolta sulla quantità di prodotti petroliferi che vengono effettivamente estratti per l'immissione al consumo. A tal fine l'amministrazione finanziaria sottopone a vigilanza continuativa, effettuata dalla guardia di finanza e dal personale civile degli UTIF e delle dogane, tutti gli impianti di produzione nonché i depositi cosiddetti doganali che custodiscono prodotti che non hanno ancora assolto i tributi.

All'atto dell'estrazione dai suddetti impianti vigilati, i prodotti petroliferi vengono accertati per qualità, mediante l'analisi di ogni singola partita effettuata dai laboratori chimici delle dogane, e per quantità, applicando il metodo di misura internazionale ASTM ed utilizzando anche contatori volumetrici debitamente tarati dall'ufficio metrico. Dopo tali accertamenti i prodotti vengono tassati secondo le aliquote previste dalla legge. La procedura comporta che l'imposta si intende dovuta sui prodotti petroliferi effettivamente risultanti dalle lavorazioni e sulle intere quantità di detti prodotti estratte dagli impianti per l'immissione al consumo. Gli abbuoni di imposta a tale titolo sono stabiliti in percentuali annue, in peso, da calcolarsi comunque in ragione del periodo effettivo di giacenza. Ad esempio, per la benzina, il 6 per cento annuo, inteso come percentuale massima, viene calcolato in ragione dello 0,01644 per cento per ogni giorno di giacenza. Ciò significa che il calo legale ipotizza una progressione della dispersione proporzionale alla durata della giacenza.

I cali sono peraltro connessi, oltre che alla evaporazione, anche alle inevitabili dispersioni che si verificano nei travasi e nei riempimenti dei mezzi di trasporto, nonché alle approssimazioni da cui sono affetti i sistemi di misura tradizionali (cartella metrica, conversione da peso a volume attraverso la densità).

Le percentuali di calo previste dalla legge non vengono accordate forfettariamente, ma costituiscono solo il limite massimo nell'ambito del quale i cali effettivamente riscontrati beneficiano dell'abbuono d'imposta. Si verifica pertanto che per i depositi ove avvengano frequenti operazioni di introduzione e di estrazione, tali percentuali, essendo applicate in ragione dei giorni di giacenza, non sempre sono sufficienti a coprire i cali effettivi. Per i depositi dove si verifichi una giacenza più prolungata nel tempo, invece, la misura del calo legale può risultare superiore alla effettiva deficienza, fermo restando però che l'abbuono di imposta viene accordato solo per i cali che effettivamente vengono riscontrati. Una revisione dei limiti dei cali legali è tuttavia possibile ed il Governo si è già espresso favorevolmente a proposte in questo senso avanzate in Commissione.

La seconda parte del decreto-legge prevede il pagamento di un'imposta straordinaria *una tantum* a carico di tutti i possessori di autovetture, motocicli, autoscafi e aerei da turismo.

La discriminazione dell'onere dell'imposta è stata effettuata in modo da favorire i possessori di auto di piccola cilindrata, i quali pagheranno un'imposta inferiore all'ammontare della tassa di circolazione dovuta per l'autoveicolo, e da gravare maggiormente sui possessori di auto di maggiore cilindrata, le quali costituiscono, in generale, un indice di più elevata capacità contributiva. Così, ad esempio, una autovettura del tipo « FIAT 500 » è soggetta ad una tassa di circolazione ammontante a circa 7.500 lire, e deve corrispondere un tributo *una tantum* di lire 6.000, mentre un'autovettura con potenza fiscale di 21 cavalli vapore (cioè, di oltre 2 mila centimetri cubici di cilindrata), è soggetta ad una tassa di circolazione di circa 80.000 lire, mentre deve corrispondere l'imposta *una tantum* nella misura di 200.000 lire. Come si vede, è stato rispettato il criterio della progressività, partendo da un'imposizione di 6.000 lire ed arrivando alle 200.000 lire ed oltre per le macchine di particolare cilindrata, superiore ai 2.000 centimetri cubici.

Onorevoli colleghi, come è stato rilevato anche nei numerosi interventi, si tratta di un provvedimento che realizza in modo immediato e diretto gli obiettivi tributari ed economici prefissi nel complesso di misure proposte, in quanto realizza prelievi certi e di rapida esazione, anche attraverso una equa selezione socio-economica, pur nella impopolarità in cui incorre un tributo che colpisce larghe masse di cittadini. Per questi motivi si tratta di un provvedimento che in sostanza può essere scarsamente modificato, in quanto consistenti modifiche in diminuzione lo renderebbero inefficace, e consistenti modifiche in aumento lo renderebbero intollerabile, non soltanto per i contribuenti, ma anche per i settori produttivi interessati.

Il Governo, tuttavia, ha già dimostrato in Commissione la propria disponibilità a valutare costruttive proposte per cui il decreto-legge persegua meglio gli obbiettivi che si prefigge.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel rispetto del tempo a disposizione del Parlamento, noi abbiamo ritenuto di incentrare la replica sulla valutazione politica dei singoli punti importanti di cui si è proposta modifica. Noi riteniamo, pur nella difficoltà di adottare provvedimenti di questa portata e di questa gravità, di aver fatto il nostro dovere cercando di alleviare, o di escludere completamente dalla tassazione, la fascia più povera della popolazione italiana.

Crediamo che questi provvedimenti corrispondano alle esigenze del paese nell'attuale momento, e che debba essere impegno di tutti impedire che un processo inflazionistico, come quello che si verifica attualmente, possa accrescere il suo ritmo, portando il paese in una crisi dalle conseguenze difficilmente calcolabili.

Io credo che tutti, indipendentemente dall'appartenenza alla maggioranza od all'opposizione, abbiamo il dovere di fare il possibile perché il paese possa uscire dalla difficile situazione che attraversa, e possa riprendere nell'ordine, sia pure nella dialettica democratica, il suo cammino di progresso civile, economico e sociale. (*Applausi al centro e a sinistra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Avverto che è stato presentato il seguente ordine del giorno di non passaggio agli articoli:

« La Camera,

considerato che il decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, di cui si chiede la conversione in legge, riproducendo sostanzialmente i precedenti decreti-legge 20 febbraio 1974, n. 14, e 20 aprile 1973, n. 103, che hanno ambedue perduto efficacia sin dall'inizio non essendo stati convertiti in legge entro 60 giorni dalla loro pubblicazione, sia in aperto contrasto con il terzo comma dell'articolo 77 della Costituzione, nello spirito e nella lettera della sua normativa, così come del tutto illegittimo appare l'altro decreto-legge 19 giugno 1974, n. 229;

ritenuto altresì che le disposizioni di merito contenute nel suddetto decreto da un lato si palesano inidonee a risolvere la grave crisi economica e finanziaria in atto e dall'altro tendono invece ad aggravarla per le dannose ripercussioni negative sulla produzione nazionale, sull'occupazione e sui costi di produzione e quindi sui prezzi;

che quindi il decreto stesso, oltre ad essere inammissibile ed illegittimo costituzionalmente, sia anche da respingere *in toto*, onde adottare nuovi mezzi validi ed idonei a far fronte alle conseguenze della crisi economica,

delibera

di non passare all'esame degli articoli.

9/3080/1 **De Marzio, Roberti, Delfino, Abelli, Santagati, Niccolai Giuseppe, Dal Sasso, Saccucci, Turchi, Galasso, Alfano, Baghino, Menicacci, de Vidovich, Tassi.**

L'onorevole De Marzio ha facoltà di svolgerlo.

DE MARZIO. Lo diamo per svolto, signor Presidente.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno De Marzio?

TANASSI, *Ministro delle finanze*. Il Governo esprime parere contrario, signor Presidente.

ROBERTI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTI. Riassumerò molto brevemente in questa dichiarazione di voto le ragioni, che sono già state ampiamente esposte dai rappresentanti del nostro gruppo politico, per le quali noi chiediamo che la Camera non passi all'esame degli articoli del presente disegno di legge.

Le ragioni sono di tre ordini. Innanzitutto riteniamo che questo decreto-legge sia dannoso per l'economia, per la produzione e per il lavoro italiano. L'aumento del prezzo della benzina e l'imposta *una tantum* sulle auto portano ad un aumento del costo della vita, e già questo rappresenta nella attuale situazione politica ed economica un elemento di grave disagio, soprattutto per le categorie a reddito fisso. L'aumento del prezzo della benzina rappresenta inoltre un *handicap* per la produzione industriale, per i trasporti, per il turismo, per tutta l'agricoltura e le altre attività indotte. Per renderci conto della gravità di questa situazione, dobbiamo considerare che l'aumento del prezzo al consumo della benzina previsto dal decreto-legge è il

terzo in un arco di tempo di poco più di sei mesi. In base a questo decreto-legge il prezzo di un litro di benzina arriva alla cifra di 300 lire, delle quali soltanto lire 100, cioè appena un terzo, sono imputabili ai pur aumentati costi effettivi di produzione, trasporto, raffinazione e distribuzione; ben due terzi, invece, cioè 200 lire, rappresentano l'onere fiscale. Ora, noi riteniamo che nessun genere di prima necessità, quale è indubbiamente la benzina nell'economia moderna, sia mai stato gravato da un onere fiscale di questa entità. Ritengo che nessun genere di prima necessità in nessun paese sia stato sottoposto nell'arco di sei mesi a tre aumenti successivi, dovuti tutti ad incrementi del peso fiscale, giacché la maggiorazione del costo del greggio è irrisoria e rappresenta una parte minima.

Questa situazione implica un onere che, aggiunto a quello dell'*una tantum* sugli automezzi, comporta per una famiglia media di lavoratori o di ceto medio, soltanto per questa voce, un aumento di spesa annuale che è stato prudentemente calcolato, in base ad indagini precise, in 100-150 mila lire.

Questo onere si aggiunge a quelli previsti da tutti gli altri decreti fiscali che sono stati emanati dal Governo ed alla lievitazione costante, ma eccezionale in questo periodo, di tutte le tariffe dei pubblici servizi (energia elettrica, trasporti, ed altri servizi di prima necessità); si arriva così ad un onere mensile per una famiglia media di circa 300 mila lire annue, onere assolutamente insopportabile nell'attuale situazione dell'economia italiana.

Pertanto, sotto questo aspetto, questo decreto non è soltanto inutile ma è dannoso; in quanto tale, noi riteniamo che debba essere ritirato e sostituito con altre misure quali quelle che abbiamo consigliato in sede di discussione sulle linee generali e che potrebbero essere accolte dal Parlamento. Inoltre giustizia vorrebbe che, prima di procedere a questi aumenti che incidono pesantemente sui lavoratori a reddito fisso e su tutti i ceti medi, l'erario cercasse di recuperare le ingenti somme perdute a causa del differimento nel pagamento delle imposte di fabbricazione accordato alle compagnie petrolifere.

Noi abbiamo presentato a questo proposito uno specifico emendamento, e in sede di votazione vedremo quale sarà l'atteggiamento dei vari gruppi politici. Abbiamo sentito testé quanto ha detto il relatore al riguardo; ma non ci convince affatto la sua argomentazione secondo cui si possa sostituire l'abrogazione della norma che consente il differimento con un semplice aumento di interessi su queste somme.

Abbiamo anche presentato un emendamento per quanto riguarda la detassazione dell'*una tantum* per le autovetture di bassa cilindrata; insisteremo anche su tale emendamento sperando che, se non dovesse essere accolto questo ordine del giorno, possa essere accolto l'emendamento in questione.

Secondo ordine di ragioni. Questo decreto è inidoneo al raggiungimento degli scopi che si prefigge; malgrado gli abili tentativi compiuti dal relatore per cercare di confutare questo giudizio, resta fermo il fatto che la riduzione del consumo di benzina si traduce in una riduzione di gettito fiscale.

Non devo ricordare al relatore che nella relazione al secondo dei decreti-legge che costituiscono i diretti predecessori di questo, fu tassativamente addotta come motivo per l'emanazione del decreto stesso, l'esigenza di recuperare le minori entrate fiscali derivanti dalle restrizioni del consumo dovute al decreto-legge ancora precedente, che aveva stabilito un altro aumento del prezzo della benzina. Allora, se ogni aumento del prezzo della benzina produce una riduzione del consumo, e quindi delle entrate fiscali, saremo costretti ad emanare sempre nuovi decreti che aumentino il prezzo della benzina per recuperare il minore gettito fiscale dovuto appunto alla riduzione dei consumi derivante dal provvedimento anteriore. È un giro senza fine che rende assurdo qualunque sistema fiscale fondato su queste basi. Se poi è proprio la riduzione del consumo che si vuole raggiungere, per ottenere dei miglioramenti della bilancia dei pagamenti, ci sono altri sistemi come quello, per esempio, del contingentamento, per conseguire una regolamentazione del consumo senza gravare sui bilanci familiari, come si è invece fatto sin qui.

Terzo ed ultimo ordine di ragioni per le quali consideriamo che questo decreto debba essere ritirato e ripresentato sotto forma di disegno di legge: a parte la sua inidoneità e dannosità, è aperta e palese la sua incostituzionalità.

Onorevoli colleghi, non so se avete riflettuto sulla gravità della situazione che si sta verificando; questo è il terzo decreto-legge che viene emanato dal Governo dopo che i due precedenti erano decaduti per il decorso dei termini costituzionali per la loro conversione. Attraverso questo decreto-legge, attraverso la reiterazione continuata della decretazione d'urgenza, il Governo viene ad operare una vera e propria espropriazione del Parlamento per

quanto attiene alla sua funzione primaria di produzione legislativa. Non si parli di precedenti in merito a questa reiterazione d'urgenza; sappiamo che l'articolo 77 della Costituzione subordina l'esercizio della facoltà dell'esecutivo d'emanare atti aventi forza di legge senza preventiva delegazione delle Camere a tre requisiti: la straordinarietà, la necessità e l'urgenza.

In questo caso ci troviamo di fronte ad un primo decreto-legge che era stato emanato dal Governo, presentato al Parlamento e decaduto per infruttuosa scadenza del termine di conversione; già questo toglieva al Governo la possibilità di emanare un secondo decreto-legge su questa stessa materia. Sennonché il Governo ha emanato un secondo decreto-legge che, presentato al Parlamento, non è stato convertito e perciò, per il categorico disposto costituzionale, deve considerarsi decaduto e non più ripresentabile. Ma il Governo presenta in materia il terzo decreto-legge aggravando ulteriormente la normativa precedente. Ebbene, questo rappresenta la violazione completa, assoluta della norma costituzionale.

Debbo ricordare, signor Presidente, e debbo ricordarlo in particolar modo al relatore... pregherei i colleghi di fare un po' di silenzio in modo da permettermi di continuare nel mio discorso...

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vi prego di sgomberare l'emiciclo e di prendere posto nei settori.

Continui, onorevole Roberti.

ROBERTI. Signor Presidente, volevo ricordare al relatore – ripeto – che questo decreto-legge è sostanzialmente il terzo su questa stessa materia. Dopo il primo, presentato, non convertito e quindi sostanzialmente respinto dal Parlamento, dopo il secondo, emanato dal Governo per confermare il precedente e aggravandolo con un ulteriore aumento, ed anch'esso non convertito in legge e quindi sostanzialmente respinto, il Governo, invece di presentare un disegno di legge, invece cioè di accettare il richiamo implicito del Parlamento che non riconosceva nella fattispecie gli estremi della necessità, dell'urgenza e della straordinarietà, e quindi lo invitava a procedere attraverso la presentazione di ordinari disegni di legge, il Governo – dicevo – ha presentato su questo argomento un terzo decreto-legge, peggiorativo dei precedenti.

Ora io so, ed è stato anche fatto presente in Commissione, che esistono dei precedenti in questa Assemblea in cui la reiterazione della decretazione d'urgenza è stata ritenuta valida. Ma debbo ricordare che questi casi sono stati sempre considerati di natura eccezionale, tali, pertanto, da non costituire veri e propri precedenti. Devo anche ricordare al relatore che nella scorsa legislatura un deputato di sua parte, che è stato anche componente dell'ufficio di Presidenza di questa Assemblea, ebbe a sostenere una battaglia contro la legittimità della reiterazione, anche per una sola volta, della decretazione d'urgenza; e devo ricordare che in quella circostanza – era la seduta del 10 novembre 1970 – il rappresentante del Governo, nel chiedere che in via eccezionale venisse ammessa la possibilità della reiterazione per la seconda volta – non per la terza volta, onorevole relatore – della decretazione d'urgenza, ebbe a dichiarare: « Vorrei pregare la Camera » – sono parole testuali del ministro proponente – « di considerare che in un complesso di circostanze così eccezionali, come quelle che hanno dato luogo a questo secondo decreto-legge » – ed erano veramente circostanze eccezionali, perché il decreto-legge si sarebbe dovuto approvare mentre le Camere erano riunite per l'elezione del Presidente della Repubblica; e tutti ricordano che quella elezione tenne fermo il Parlamento in seduta comune per oltre un mese – « nessuno ha il diritto di pensare che si voglia instaurare una prassi o che l'iniziativa possa costituire un precedente. Ci si è trovati veramente di fronte ad una circostanza eccezionale che non è prevedibile possa ripetersi. Il Governo intende dare ogni assicurazione – ripeto – che non ha alcuna intenzione di costituire con questo un precedente e di tendere a instaurare una prassi dalla quale il Parlamento giustamente ha voluto mettere in guardia ».

Orbene, questa volta non si sono verificate le condizioni parlamentari e politiche drammaticamente eccezionali che si verificarono allora per reiterare una sola volta l'emanazione del decreto-legge, mentre, al contrario, vi è stata una doppia reiterazione della decretazione d'urgenza. Ciò significa espropriazione, da parte del potere esecutivo, nei confronti del potere legislativo della funzione di produzione legislativa ordinaria, che spetta a quest'ultimo. Devo richiamare quanto fu dichiarato, in quella circostanza, dai rappresentanti di tutti i gruppi politici in merito ai pericoli che questo sistema comporta; e debbo ritenere che per questo motivo, oltre che per

quelli sostanziali da me indicati, richiamandomi anche agli interventi svolti da me e da altri colleghi del mio gruppo, la Camera non debba procedere all'esame degli articoli di questo disegno di legge, a meno che non voglia accettare di essere soppiantata, come organo legislativo, dal potere esecutivo, attraverso un sistema di produzione legislativa, attuato con la decretazione di urgenza e, che, ripetendosi indefinitamente, viene a porre il Parlamento di fronte a fatti compiuti e di fronte al perpetuarsi e al cristallizzarsi di situazioni tali per cui il Parlamento non sarebbe più in grado di respingere il provvedimento, perché le conseguenze derivanti dalla sua esecuzione (nel caso in esame protrattesi per sei mesi) impedirebbero al Parlamento di poter ulteriormente esercitare le sue funzioni.

Per queste ragioni, ritengo che il Governo debba pertanto ritirare questo disegno di legge, per presentarne un altro nella forma ordinaria che preveda modifiche di merito e sostanziali. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno De Marzio ed altri di non passaggio all'esame degli articoli, non accettato dal Governo.

(*È respinto*).

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge nel testo della Commissione.

POCHETTI. Chiedo di parlare per un richiamo all'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POCHETTI. A nome del gruppo comunista, chiedo che la discussione e la votazione relativa all'articolo 1 del disegno di legge, concernente la conversione in legge con modificazioni del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, siano fatte per parti separate. Ciò in analogia con quanto è avvenuto in occasione dell'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione del decreto-legge sui fitti, e senza pregiudizio per ogni futura determinazione in merito della Giunta per il regolamento.

Propongo pertanto che si discuta e si voti anzitutto la parte dell'articolo 1 relativa agli articoli del decreto-legge da 1 a 4 (escluso); poi la parte relativa agli articoli 4 e 5 del decreto-legge; infine la parte relativa agli articoli 6 e 7 del decreto-legge. Concluso l'esame dell'articolo 1 si passerà – ovviamente – all'esame dell'articolo 2 del disegno di legge.

PRESIDENTE. Su questo tema la Presidenza si riserva di proporre alla Giunta per il regolamento una propria interpretazione. Nel frattempo – e senza che ciò costituisca in alcun modo un precedente – ritengo di poter accogliere la richiesta dell'onorevole Pochetti, fermo restando che sarà consentito a chi lo desideri di illustrare in un unico intervento i propri emendamenti anche se presentati a successive parti dell'articolo 1 del disegno di legge.

Si dia lettura dell'articolo 1 del disegno di legge, con l'avvertenza che i relativi emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge.

ARMANI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e imposizione di un prelievo tributario *una tantum* sui veicoli a motore, autoscafi ed aeromobili, con le seguenti modificazioni:

All'articolo 1, terzo comma, secondo capoverso, sono soppresse le parole: all'estero; *e le parole*: lire 12.640, *sono sostituite con le parole*: lire 11.800;

nel terzo comma, terzo capoverso, sono aggiunte, in fine, le parole: e dall'Automobile club d'Italia e possono essere venduti soltanto all'estero e dagli uffici di frontiera, con pagamento in valuta estera;

nel terzo comma, quarto capoverso, sono soppresse le parole: da emanarsi non oltre il trentesimo giorno dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

Dopo l'articolo 3 sono aggiunti i seguenti:

ART. 3-*bis*. — L'articolo 14 del regio decreto-legge 18 febbraio 1939, n. 334, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, sostituito con l'articolo 8 della legge 31 dicembre 1962, n. 1852, è sostituito dal seguente:

Sulla deficienza riscontrata negli inventari dei prodotti petroliferi, custoditi nei magazzini di fabbrica, nei depositi doganali ed in quelli assimilati ai doganali di proprietà privata, è accordato l'abbuono dell'imposta a titolo di calo naturale di giacenza, purché la deficienza non superi la misura percentuale annua in peso indicata qui appresso:

1) benzina e prodotti ad essa fiscalmente assimilati: 4 per cento;

2) altri prodotti petroliferi, estratti aromatici e prodotti di composizione simile: 1 per cento.

Gli abbuoni di cui al precedente comma sono calcolati in ragione del periodo di giacenza.

Sulla deficienza rispetto alla bolletta di cauzione, riscontrata all'arrivo dei prodotti petroliferi gravati d'imposta, è accordato l'abbuono dell'imposta stessa se la deficienza è contenuta nei limiti appresso indicati ed è escluso il sospetto di illecita sottrazione:

1) prodotti petroliferi trasportati per via mare o per via d'acqua interna ovvero per mezzo di oleodotti:

a) benzina e prodotti ad essa fiscalmente assimilati: 2 per cento;

b) altri prodotti petroliferi, estratti aromatici e prodotti di composizione simile: 1 per cento;

2) prodotti petroliferi trasportati per ferrovia (in cisterne ferroviarie od in carri ferroviari completi): 0,50 per cento.

ART. 3-*ter*. — Le deficienze riscontrate negli inventari dei prodotti petroliferi custoditi nei magazzini di fabbrica, nei depositi doganali ed in quelli ad essi assimilati, nonché i relativi abbuoni d'imposta accordati nei limiti previsti dall'articolo 8 della legge 31 dicembre 1962, n. 1852, sono semestralmente comunicati ai compartimenti doganali per le revisioni e gli opportuni controlli. I risultati della revisione e dei controlli sono comunicati al Ministero delle finanze entro il primo mese del successivo semestre.

ART. 3-*quater*. — L'articolo 2 della legge 28 marzo 1968, n. 393, sostituito dall'articolo 5-*bis* della legge 15 novembre 1973, n. 733, è sostituito dal seguente:

« Il ministro delle finanze, con proprio decreto, emanato annualmente di concerto con i ministri del bilancio e programmazione economica e del tesoro, può autorizzare la concessione di una maggiore dilazione sino ad un massimo di 90 giorni, compresi i primi trenta previsti dall'articolo 1.

Con le stesse modalità il ministro delle finanze può revocare o modificare la concessione di cui al primo comma anche nel corso dell'anno.

Per il periodo di maggiore dilazione è dovuto il pagamento degli interessi al saggio stabilito semestralmente con decreto del ministro delle finanze in misura pari al tasso medio posticipato d'interesse dei buoni ordinari del tesoro per investimenti liberi comunicato dalla Banca d'Italia con riferimento al trimestre precedente l'emanazione di detto decreto ".

In sede di prima applicazione della disposizione di cui al terzo comma dell'articolo 2 della legge 28 marzo 1968, n. 393, quale modificato dal presente articolo, il ministro delle finanze dovrà prevedere, nel decreto da emanare in base alle disposizioni indicate nel primo comma del precitato articolo 2, che il nuovo livello del saggio d'interesse dovuto per la maggiore dilazione si applichi sui versamenti effettuati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

ART. 3-*quinquies*. — I primi due commi dell'articolo 79 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, sono sostituiti dai seguenti:

" È in facoltà del ricevitore della dogana consentire, a richiesta dell'operatore, il pagamento differito dei diritti doganali per un periodo di trenta giorni. Il ministro delle finanze, con proprio decreto, emanato annualmente di concerto con i ministri del bilancio e programmazione economica e del tesoro, può autorizzare in via generale la concessione di una maggiore dilazione fino ad un massimo di novanta giorni, compresi i primi trenta.

L'agevolazione del pagamento differito comporta l'obbligo del pagamento degli interessi, con esclusione dei primi trenta giorni, al saggio stabilito semestralmente con decreto del ministro delle finanze in misura pari al tasso medio posticipato di interesse dei buoni ordinari del tesoro per investimenti liberi comunicato dalla Banca d'Italia con riferimento al trimestre precedente l'emanazione di detto decreto.

La concessione del pagamento differito, sia per i primi trenta giorni sia per la maggiore dilazione, è accordata a condizione che a garanzia dei diritti doganali e dei relativi interessi venga prestata cauzione ai sensi del successivo articolo 87 ".

ART. 3-*sexies*. — L'articolo 1-*bis* contenuto nell'articolo unico della legge 15 novembre 1973, n. 733, di conversione del decreto-legge 29 settembre 1973, n. 578, è sostituito dal seguente:

" L'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto per i carburanti agevolati per uso

agricolo e per la pesca in acque interne è ridotta al 6 per cento fino al 31 dicembre 1975 ".

All'articolo 4, nel primo comma, le parole: o sarà pagata, ancorché per uno soltanto dei periodi fissi indipendenti stabiliti dalle norme vigenti, *sono sostituite con le parole*: pagata, per uno dei periodi fissi indipendenti, stabiliti dalle norme vigenti, e che sia in corso alla detta data, o sarà pagata per uno dei detti periodi;

nel terzo comma sono aggiunte, in fine, le parole: L'imposta è ridotta alla metà per gli autoveicoli e motocicli immatricolati da oltre dieci anni alla data di entrata in vigore del presente decreto;

nel quarto comma le parole: entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, *sono sostituite con le parole*: entro il 30 settembre 1974;

nel settimo comma le parole: pari a tre volte, *sono sostituite con le parole*: pari a due volte; *e sono aggiunte, in fine, le parole*: Al pagamento dell'imposta evasa e della soprattassa sono obbligati solidalmente, ove siano soggetti diversi, l'autore della violazione e il proprietario del veicolo alla data in cui viene accertata la violazione stessa.

All'articolo 5, nel primo comma, la tabella è sostituita dalla seguente:

aeromobili con propulsione ad elica con potenza massima di decollo fino a 180 HP L. 500 mila;

aeromobili con propulsione ad elica con potenza massima di decollo oltre 180 HP e fino a 280 HP L. 1 milione;

aeromobili con propulsione ad elica con potenza massima di decollo oltre 280 HP o con propulsione a turboelica L. 5 milioni;

aeromobili con propulsione a getto L. 10 milioni.

Dopo l'articolo 5 sono aggiunti i seguenti:

ART. 5-*bis*. — Sono competenti all'accertamento delle violazioni agli obblighi di cui ai precedenti articoli 4 e 5 gli ufficiali e gli agenti di polizia tributaria, nonché gli organi indicati nell'articolo 38 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39.

ART. 5-*ter*. — Per i versamenti da parte dell'ACI delle somme relative alla riscossione dei tributi indicati nell'articolo 4 si applicano, relativamente ai termini ed alle modalità, le disposizioni previste dalla convenzione approvata con decreto del ministro delle finanze del 29 novembre 1969 pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 30 del 4 febbraio 1974.

All'articolo 6, dopo il secondo comma, sono inseriti i seguenti:

È costituito presso la Cassa depositi e prestiti, che lo amministra secondo le norme disciplinanti la sua attività, un fondo speciale, con gestione autonoma, destinato all'acquisto di titoli mobiliari emessi da istituti speciali per il credito a medio termine.

La dotazione del fondo, costituita mediante conferimenti del Ministero del tesoro, è di lire 250 miliardi e sarà depositata in apposito conto corrente infruttifero presso la tesoreria centrale dello Stato.

Gli utili del fondo, al netto delle spese di amministrazione, saranno destinati ad incremento della sua dotazione iniziale.

All'onere derivante dai conferimenti di cui al precedente quarto comma si provvede con un corrispondente importo dei proventi derivanti dall'applicazione degli articoli 4 e 5 del presente decreto ».

PRESIDENTE. Si dia lettura degli articoli 1, 4, 5 e 6 del decreto-legge, ai quali sono stati presentati emendamenti.

ARMANI, *Segretario*, legge:

ART. 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 18.225 a lire 23.070 per quintale.

È ripristinata l'agevolazione prevista dalla lettera *B*) punto 1), della tabella *B* allegata alla legge 19 marzo 1973, n. 32, per la benzina acquistata dai turisti, sospesa dal primo gennaio 1974 con il decreto-legge 29 settembre 1973, n. 578, convertito, con modificazioni, nella legge 15 novembre 1973, n. 733.

La predetta lettera *B*), punto 1), è sostituita dalla seguente:

« *B*) Benzina:

1) acquistata all'estero con speciali buoni da automobilisti e da motociclisti, stranieri od italiani residenti all'estero, per

i viaggi di diporto nello Stato: aliquota per quintale lire 12.640.

I buoni per l'acquisto della benzina sono emessi dall'Ente nazionale italiano per il turismo.

Con decreto del ministro per le finanze, di concerto con i ministri per il tesoro, per l'industria, il commercio e l'artigianato, per il commercio con l'estero e per il turismo e lo spettacolo, da emanarsi non oltre il trentesimo giorno dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sarà stabilito il quantitativo di benzina da ammettere all'agevolazione nonché le norme relative alla applicazione del beneficio ed al controllo sulla gestione dei buoni ».

L'aliquota ridotta d'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine prevista dalla lettera *E*), punto 1). della tabella *B* allegata alla legge 19 marzo 1973, n. 32, per il prodotto denominato *jet fuel JP4*, destinato all'amministrazione della difesa, è aumentata da lire 1.822,50 a lire 2.307 per quintale, relativamente al quantitativo eccedente il contingente annuo di tonnellate 18.000, sulle quali è dovuta l'imposta nella misura normale stabilita per la benzina.

L'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di confine sui gas di petrolio liquefatti per autotrazione sono aumentate da lire 13.372 a lire 18.217 per quintale.

ART. 4.

Per le autovetture, per gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e di cose, esclusi quelli carrozzati a « furgone » o a « cassone », per i motocicli di cilindrata superiore a 200 cm³ e per gli autoscafi, immatricolati alla data di entrata in vigore del presente decreto, per i quali è stata o sarà pagata, ancorché per uno soltanto dei periodi fissi indipendenti stabiliti dalle norme vigenti, la tassa di circolazione per l'anno 1974, è dovuta l'imposta straordinaria *una tantum* appresso indicata:

autoveicoli con potenza fiscale fino a 10 CV	L.	6.000
autoveicoli con potenza fiscale da 11 a 13 CV	»	15.000
autoveicoli con potenza fiscale da 14 a 16 CV	»	30.000
autoveicoli con potenza fiscale da 17 a 20 CV	»	50.000
autoveicoli con potenza fiscale da 21 a 40 CV	»	200.000

Per gli autoveicoli con potenza fiscale superiore a 40 CV l'imposta è dovuta in misura pari all'ammontare della tassa annuale di circolazione per essi prevista dalla tariffa annessa alla legge 27 maggio 1959, n. 356, e della relativo addizionale di cui all'articolo 25 della legge 24 luglio 1961, n. 729.

motocicli con cilindrata da 201 a 350 cm³	L.	20.000
motocicli con cilindrata da 351 a 500 cm³	»	50.000
motocicli con cilindrata oltre 500 cm³	»	100.000
autoscafi con potenza fiscale fino a 10 CV	L.	10.000
autoscafi con potenza fiscale da 11 a 20 CV	»	20.000
autoscafi con potenza fiscale da 21 a 30 CV	»	40.000
autoscafi con potenza fiscale da 31 a 45 CV	»	100.000
autoscafi con potenza fiscale oltre 45 CV	»	200.000

L'imposta non è dovuta per gli autoveicoli destinati al trasporto di persone in servizio da piazza o al noleggio con conducente e per gli autoscafi destinati al servizio pubblico autorizzato.

L'imposta deve essere corrisposta: *a*) per i veicoli e gli autoscafi per i quali è stata già pagata la tassa di circolazione, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con versamento sul conto corrente postale /77000 intestato all'Automobile Club d'Italia; *b*) per gli altri, congiuntamente alla tassa di circolazione, mediante pagamento agli uffici esattori dell'Automobile Club d'Italia o con versamento sul conto corrente postale predetto.

Per i pagamenti effettuati a mezzo del servizio dei conti correnti postali, nella causale di versamento e nella ricevuta devono sempre essere indicati la targa del veicolo o gli estremi di identificazione dell'autoscafo cui il versamento stesso si riferisce e deve essere specificato l'importo dell'imposta *una tantum*, qualora questa venga corrisposta congiuntamente alla tassa di circolazione.

La ricevuta di versamento deve essere conservata unitamente alla carta di circolazione ed esibita ad ogni richiesta degli organi di vigilanza.

Per l'omesso o insufficiente pagamento dell'imposta di cui al presente articolo si applica una soprattassa pari a tre volte l'imposta o la

differenza d'imposta dovuta, fermo restando l'obbligo di corrispondere il tributo evaso.

Nel caso che non siano indicati nella causale di versamento e nella ricevuta la targa dell'autoveicolo o gli estremi di identificazione dell'autoscafo si applica una soprattassa pari alla metà dell'imposta dovuta.

La mancata esibizione agli organi di vigilanza della ricevuta di pagamento comporta l'applicazione della soprattassa di lire cinquemila.

Qualora il pagamento della penalità e del tributo evaso, ove dovuto, sia effettuato entro quindici giorni dall'accertamento della violazione, l'ammontare delle soprattasse è ridotto alla metà.

ART. 5.

Per gli aeromobili da turismo, di cui alla lettera *c*) dell'articolo 747 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, esclusi quelli adibiti soltanto a scuola di pilotaggio, appartenenti a persone fisiche ed a persone giuridiche private ed immatricolati alla data di entrata in vigore del presente decreto, è dovuta l'imposta straordinaria *una tantum* appresso indicata:

aeromobili con propulsione ad elica con potenza massima di decollo fino a 180 HP . . .	L.	400.000
aeromobili con propulsione ad elica con potenza massima di decollo oltre 180 HP e fino a 280 HP	»	800.000
aeromobili con propulsione ad elica con potenza massima di decollo oltre 280 HP ed aeromobili con propulsione a turboelica	»	2.000.000
aeromobili con propulsione a getto	»	5.000.000

L'imposta, per gli aeromobili con il certificato di navigabilità in corso di validità alla data di entrata in vigore del presente decreto deve essere corrisposta entro trenta giorni dalla data stessa, con versamento sul conto corrente postale /46000, intestato all'ufficio del registro - concessioni governative - di Roma. Per gli aeromobili per i quali viene richiesto il rinnovo del certificato di navigabilità nell'anno 1974 l'imposta deve essere pagata, con le modalità predette, anteriormente a tale richiesta.

Nella causale e nella ricevuta di versamento devono essere indicate la marca di immatricolazione dell'aeromobile cui il versamento stesso si riferisce nonché la potenza massima di decollo. La ricevuta anzidetta deve essere conservata unitamente ai documenti di bordo ed essere esibita ad ogni richiesta degli organi di vigilanza.

Per le violazioni agli obblighi di cui al presente aricolo si applicano le sanzioni previste dagli ultimi quattro commi del precedente articolo 4.

Sono competenti all'accertamento delle violazioni gli ufficiali di polizia tributaria.

ART. 6.

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

I proventi derivanti dall'applicazione degli articoli 4 e 5 affluiranno ad apposito capitolo dello stato di previsione delle entrate statali.

Il ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al primo comma dell'articolo 1 del decreto-legge sostituire le parole: sono aumentate da lire 18.225 a lire 23.070 per quintale, *con le parole:* restano fissate in lire 18.225 per quintale.

1. 3. **De Marzio, Santagati, Roberti, Abelli, Delfino, Tassi, Dal Sasso, Turchi, Saccucci, de Vidovich, Baghino, Alfano, Galasso, Niccolai Giuseppe, Menicacci.**

Al primo comma dell'articolo 1 del decreto-legge sostituire la cifra: 23.070, *con la seguente:* 20.648.

1. 4. **De Marzio, Roberti, Santagati, Abelli, Dal Sasso, de Vidovich, Delfino, Menicacci, Saccucci, Baghino, Turchi, Alfano, Niccolai Giuseppe, Tassi.**

Al terzo comma, secondo capoverso, dell'articolo 1 del decreto-legge, sopprimere le parole: con pagamento in valuta estera.

1. 6. **Delfino, Santagati, Dal Sasso, Abelli, De Marzio, Turchi, Roberti, Baghino, Saccucci, Galasso, de Vidovich, Tassi, Alfano, Niccolai Giuseppe.**

Al terzo comma, quarto capoverso, dell'articolo 1 del decreto-legge, sostituire le parole: è aumentata da lire 1.822,50 a lire 2.307, *con le parole:* resta fissata in lire 1.822,50.

1. 7. **Santagati, Abelli, De Marzio, Dal Sasso, Roberti, Delfino, Baghino, Turchi, Menicacci, Saccucci, de Vidovich, Alfano, Galasso, Niccolai Giuseppe, Tassi.**

Al terzo comma, quarto capoverso, dell'articolo 1 del decreto-legge, sostituire la cifra: 2.307, *con la seguente:* 2.065.

1. 8. **Dal Sasso, Santagati, Abelli, De Marzio, Baghino, Roberti, Delfino, Turchi, Menicacci, Alfano, Tassi, Galasso, de Vidovich, Niccolai Giuseppe, Saccucci.**

Al terzo comma, quinto capoverso, dell'articolo 1 del decreto-legge, sostituire le parole: sono aumentate da lire 13.372 a lire 18.217 per quintale, *con le parole:* restano stabilite in lire 13.372 per quintale.

1. 9. **De Marzio, Abelli, Delfino, Santagati, Dal Sasso, Roberti, Turchi, Saccucci, de Vidovich, Menicacci, Niccolai Giuseppe, Alfano, Galasso, Tassi, Baghino.**

Al terzo comma, quinto capoverso, dell'articolo 1 del decreto-legge, sostituire la cifra: 18.217, *con la seguente:* 15.749.

1. 10. **Santagati, Abelli, Dal Sasso, Delfino, De Marzio, Roberti, Niccolai Giuseppe, Menicacci, de Vidovich, Baghino.**

ABELLI. Chiedo di svolgerli io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ABELLI. Questi emendamenti, tranne l'emendamento Delfino 1. 6, sono tutti sostanzialmente collegati, perché chiedono o il mantenimento del prezzo della benzina al livello attuale, o un minore aumento del prezzo stesso della benzina, e quindi anche dei prezzi collegati con quello principale.

Onorevole relatore, quando un dialogo, sia pure quello tra sordi che caratterizza il Parlamento italiano, si instaura, sarebbe almeno opportuno che si instaurasse con lo stesso linguaggio. Diversamente non ci capiamo veramente più nulla, e diventa davvero inutile parlare, oltre che quando non ci si sente, anche quando ci si risponde con termini diversi rispetto alla realtà.

Onorevole Spinelli, io non l'ho interrotto durante la sua replica quando ella ha affermato che questo decreto-legge dà un maggior gettito di 480 miliardi. Ora, non è questo il punto del problema: questa affermazione è inesatta, mentre non è inesatta l'affermazione contenuta nella sua relazione, cioè che il gettito del provvedimento che stiamo discutendo è preventivato, per la parte che riguarda l'aumento dell'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi, in lire 480 miliardi in ragione di un anno.

È una notizia che ci interessa molto relativamente. Noi vogliamo sapere, quando un provvedimento viene portato all'esame della Camera, qual è l'aumento del gettito globale arrecato da questo provvedimento. I 480 miliardi – se sbaglio il relatore mi corregga – sono corrispondenti alle 40 lire in più al litro, fermo restando l'attuale volume del carburante venduto. Ma questo è un dato che non ci interessa...

SPINELLI, *Relatore*. 500 milioni di litri in meno, nei confronti del primo semestre: è già considerato questo.

ABELLI. Va bene, è considerato il calo del primo semestre. Quindi, questi 480 miliardi riguardano 40 lire in più sul consumo di benzina del primo semestre, però il consumo di benzina del primo semestre, assunto a base di calcolo fra i consumi del secondo semestre, ha determinato un calo sui preventivi. Quindi questo provvedimento da un lato darà le 40 lire in più su ogni litro venduto, ma dall'altro, mi consenta il relatore, darà 200 lire in meno su ogni litro di benzina in più venduto. Lo stesso relatore, e io gliene ho dato atto nel mio intervento, ci dice che, malgrado sia contenuto nel preventivo del bilancio 1974 il maggiore gettito di 475 miliardi per i due aumenti precedenti, quest'anno, in base ai dati del primo quadrimestre, si prevede una minore entrata di 600 miliardi. Che cosa significa questo? Onorevole Pandolfi, mi appello a lei che è competente in materia. Significa che i 457 miliardi previsti in più non ci sono stati, perché se da un lato vi è stato un aumento delle entrate provocato dall'aumento della tassa, c'è stata dall'altro una diminuzione delle entrate provocata dalla diminuzione di vendite. Qualora questo aumento di 40 lire al litro determinasse la stessa riduzione di vendita che i precedenti aumenti hanno determinato, cioè il 20 per cento, per facilità di calcolo, ne deriva che aumentando del 25 per cento l'imposta e vendendo il 20 per cento in meno, abbiamo un beneficio del 5 per cento. Ecco perché abbiamo sostenuto

che forse è opportuno, proprio per le entrate, non aumentare l'imposta, o aumentarla in misura minore per frenare questa corsa alla discesa che si è verificata in questi ultimi mesi. Infatti dopo il fatto psicologico del mese di marzo in cui il calo determinato dal decreto di febbraio è stato addirittura del 22 per cento, si è avuto il 4 per cento in aprile, il 9 per cento in maggio, l'11 per cento in giugno. È chiaro quindi che questa curva che già tendeva a darci consumi sempre minori, con il passare dei mesi è destinata ad accentuarsi gravemente a causa del rilevante aumento del prezzo della benzina che si vuol decidere in questo momento.

Ecco perché noi crediamo che, non aumentando il prezzo della benzina, anche per l'effetto psicologico che si ha tornando indietro da 300 a 260 lire, forse recupereremo un 10 per cento di incremento nei consumi della benzina, che potrebbe essere tale da compensare gran parte delle entrate che avremmo da questo aumento. Il controragionamento che può fare il Governo è che esso non vuole solo aumentare le entrate, ma anche diminuire l'incidenza della benzina sulla bilancia dei pagamenti. Noi abbiamo visto che malgrado il forte calo del primo semestre di quest'anno, abbiamo avuto un beneficio sulla bilancia dei pagamenti di 25 miliardi, che rappresenta l'1 per cento rispetto ai 2.800 miliardi circa che rappresentano le entrate del primo semestre per i prodotti energetici. La nostra richiesta di mantenere questo prezzo o di dimezzare l'aumento è suffragata dal fatto che con un aumento dimezzato, o addirittura non aumentando il prezzo, non avremo alcun danno per il bilancio dello Stato, ma il vantaggio invece di non contribuire ad aggravare la situazione.

È chiaro che la crisi dell'automobile esiste in tutto il mondo; questo lo sappiamo, ed io ho dato atto nel mio intervento che noi siamo più fortunati degli altri e siamo entrati meno in crisi perché costruiamo macchine piccole e medie, però è chiaro che, quando si aumenta la benzina e si impone la tassa *una tantum* sull'automobile, si va ad accentuare una crisi che già esiste. Crisi che si trasformerà in diminuzione di occupazione, aggravando l'altra diminuzione di occupazione che vi sarà certamente in ottobre e in novembre a causa della stretta creditizia e della politica deflazionistica del Governo.

Ecco perché noi esortiamo il Governo a non colpire troppo l'automobile. Noi insistiamo perché il Governo riesamini la sua posizione: anche dieci lire in meno potrebbero costituire un fatto psicologico positivo. Basta vedere la diminuzione avvenuta nel mese di febbraio per constatare quanto valore possa avere l'effetto psicologico. In marzo abbiamo avuto in meno il 22 per cento. Pertanto, altro che recuperi nel mese di luglio ed agosto! In questi mesi vi sarà, per quanto abbiamo detto, una diminuzione notevole nei consumi della benzina.

Quindi, noi chiediamo al Governo di rivedere le proprie posizioni, perché un aumento inferiore a quello previsto per la benzina sarà producente anche agli effetti del miglior andamento delle entrate dello Stato.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
BOLDRINI

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Al primo comma dell'articolo 1 del decreto-legge sostituire la cifra: 23.070 *con la cifra*: 20.163.

1. 1. **Niccolai Cesarino, Buzzoni, Cesaroni, Cirillo, Giovannini, La Marca, Mancinelli, Pascariello, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Terraroli, Vespignani.**

L'onorevole Cesarino Niccolai ha facoltà di svolgerlo.

NICCOLAI CESARINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, il nostro emendamento 1. 1 al decreto-legge n. 251 prevede la riduzione da 23.070 lire a 20.163 la tonnellata dell'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovraimposta di confine. Noi riteniamo utile, ai fini del giudizio e delle decisioni da prendere, un attimo di riflessione sul motivo della richiesta di questa riduzione. Il livello ormai raggiunto dal costo del carburante nel nostro paese è – come del resto è da tutti riconosciuto – uno dei più alti in tutta l'Europa occidentale. Riteniamo che questo livello sia particolarmente eccessivo e, direi, assolutamente insopportabile per milioni di persone a reddito fisso che di questo prodotto hanno assolutamente bisogno.

Per comprendere bene il senso della nostra proposta di riduzione, ci sembra indispensabile ricordare come siamo giunti all'attuale livello del costo del carburante in Italia.

È vero, il ministro Tanassi poc'anzi ha detto che le misure in esame sono state dettate da una situazione che non lascia molte strade da percorrere; una situazione irta di

difficoltà e che ha diverse origini. Forse, nella elencazione delle cause e delle difficoltà che hanno prodotto la stretta che ha reso necessario questo provvedimento, non sarebbe stato male se il ministro Tanassi avesse fatto un accenno anche alle insufficienze, agli errori, alla politica di eccessiva improvvisazione in materia di fonti energetiche, alla valutazione errata del peso che la fonte energetica principale, il petrolio, doveva avere nelle attività del nostro paese.

Siamo in presenza di un provvedimento (che ha anche delle caratteristiche di incostituzionalità, di cui in questa aula si è sentita l'eco) che prosegue una politica profondamente sbagliata nel campo dell'uso delle fonti energetiche, una politica che viene molto da lontano, che ha un retroterra che bisogna tenere presente per capire lo sbocco finale del provvedimento stesso. Una politica che, innanzitutto, è sempre consistita nella preferenza accordata, in materia tributaria, all'imposizione indiretta, cioè, come tutti sanno, a quella forma di imposizione che colpisce grandi platee di consumatori; una imposizione che, su un prodotto di largo consumo come la benzina, colpisce in egual misura il modesto pensionato ed il modesto lavoratore come i più ricchi cittadini del nostro paese. È una forma di imposizione che noi pensavamo dovesse in qualche maniera essere radicalmente corretta allorquando si è discussa la riforma tributaria. Si è fatto sfoggio di parole per dimostrare che la riforma tributaria avrebbe corretto il rapporto tra imposizione indiretta e diretta, ma mi sembra che il provvedimento al nostro esame stia a confermare che queste modifiche di cui tanto si è parlato, non vengono realizzate.

Proseguendo sul filone dell'imposizione indiretta, sono stati disposti, per arrivare fino al livello massimo delle 300 lire al litro per la benzina, una serie di balzelli, di aumenti, che addirittura risalgono al 1968-69. Questi provvedimenti dovevano essere occasionali, temporanei, per far fronte a esigenze stringenti, e poi avrebbero dovuto essere abbandonati man mano che si affrontava una politica energetica di più ampio respiro; invece non si è proceduto in tal senso. Abbiamo invece visto il ricorso a questi balzelli: la necessità di corrispondere un assegno vitalizio ai combattenti della guerra 1915-18 ha dato luogo all'aumento del prezzo della benzina per fronteggiare questa spesa. Si sono poi verificate calamità di una certa gravità, come le alluvioni e i terremoti, che hanno colpito fortemente il nostro paese: anche in questa circostanza non si è provveduto a gravare i redditi più alti, né a colpire i percettori di grossi profitti, ma, per più di una volta, si è fatto ricorso all'aumento di questo tipo di imposizione fiscale. Era naturale che si arrivasse, di questo passo, alle vette che abbiamo raggiunto.

È interessante vedere come all'aumento del prezzo della benzina non si ricorra soltanto quando si crea una certa situazione nel Medio Oriente, scoppia un conflitto o qualcuno pretende che il prezzo del greggio sia più elevato che in passato: questi provvedimenti si sono adottati anche in passato, in momenti in cui queste difficoltà di ordine internazionale non vi erano o erano notevolmente diverse e più limitate, anche quando la situazione economica italiana non era di fronte ad una stretta come quella attuale, la cui esistenza tutti riconosciamo, anche se divergono i giudizi sulle cause che l'hanno determinata. Sono provvedimenti che sono stati presi quando le compagnie petrolifere riuscivano (ma secondo noi vi riescono ancora oggi) a gonfiare i loro portafogli senza troppo sforzo e senza troppo impegno, nonostante fossero costrette, ovviamente, a ricorrere a mezzi di tipo amministrativo e tecnico capaci di giustificare agli occhi dell'opinione pubblica il prezzo richiesto e le agevolazioni rivendicate.

Se tutto questo è vero, ci pare che la nostra richiesta di diminuzione dell'aumento dell'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovraimposta di confine per i prodotti petroliferi sia giustificata, e non si spieghi con l'affermazione che taluni hanno fatto (anche se, forse, non in questa occasione) secondo cui noi siamo contrari, per principio, ad una manovra fiscale, ad una manovra creditizia che si rende indispensabile in certi momenti della vita di un paese. Lo abbiamo detto e lo vogliamo ripetere: niente di tutto questo. Noi riteniamo che sia necessario utilizzare la leva fiscale e la manovra creditizia; ma il dissenso diventa profondo quando, come in questo caso, si usano determinati modi, termini e sbocchi.

Abbiamo sempre affermato la necessità che le casse dello Stato non restino aride di mezzi per fronteggiare i bisogni di un paese che cresce, che deve provvedere a tante esigenze; ma abbiamo anche sempre detto che questo prelievo fiscale deve essere giusto, deve colpire non i modesti redditi di lavoro, ma essenzialmente gli sprechi, i profitti, i facili guadagni. Sappiamo tutti quali possibilità esistano nel nostro paese, nonostante la stret-

ta, nonostante le difficoltà, quante strade sarebbe possibile percorrere per reperire consistenti entrate per il fisco senza gravare, come il provvedimento fa, su una platea indiscriminata di cittadini italiani, in cui le vittime più colpite sono ovviamente i lavoratori.

Bisogna inoltre cercare di comprendere come mai si è creata questa difficile situazione; se avremo le idee chiare a questo proposito, anche il provvedimento che stiamo per approvare mirerà a colpire il meno possibile quegli strati, quella parte della popolazione italiana che già soffre per il tipo di politica che è stato attuato nel paese.

Ecco perché siamo confortati nel sostenere queste tesi dal fatto che si tratta di un consumo – quello della benzina – che tutti ormai ammettono essere di massa: sono ormai milioni e milioni le persone che ogni giorno consumano centinaia di migliaia di litri di carburante. Si tratta, tra l'altro, di un tipo di consumo che non offre altre alternative. E questo non perché, come qualcuno afferma, ci si prenda il gusto di girare con l'auto anche quando sarebbe possibile fare altrimenti (anche se questo può essere vero in qualche caso); ma perché questo tipo di consumo risale a tutta una impostazione politica, a tutto uno sviluppo urbanistico del nostro paese, ad un processo di impostazione di impianti produttivi, a tutta una politica per cui si è sempre più trascurato il trasporto pubblico per privilegiare il trasporto privato, che evidentemente corrispondeva ad esigenze ed interessi ben precisi di certi gruppi operanti nel nostro paese.

È impossibile, quindi, non rendersi conto che, quando si parla di benzina, si parla di un prodotto che è imposto. Non è immaginabile che il lavoratore, di fronte ad un aumento dei costi, trovandosi in condizione di disagio, possa tranquillamente abbandonare questo tipo di consumo, orientandosi in un'altra direzione: come dicevo, per la stragrande maggioranza dei cittadini italiani non esiste assolutamente alcuna alternativa. Ecco perché ci pare che, anche da questo punto di vista, puntare ad una riduzione dell'aumento dell'imposta di fabbricazione e della sovraimposta di confine abbia una motivazione, secondo noi, abbastanza precisa e forte.

Bisogna inoltre considerare che questo aumento di 40 lire sulla benzina apporterà conseguenze ulteriori. Già l'aumento in sé sarebbe grave, pesante e insopportabile per alcuni lavoratori; ma l'aumento del carburante posto in questi termini si innesta su un processo già avviato per cui i lavoratori non solo subiranno il mero gravame dell'aumento del prezzo della benzina, ma anche la conseguente spinta inflazionistica e l'aumento generale dei prezzi che renderà la loro vita sempre più difficile. Quando pensiamo a chi è che consuma questo prodotto e che subirà le conseguenze dell'aumento, immediatamente l'attenzione cade su migliaia di lavoratori e pensionati che sono costretti a ricorrere ad esso.

A me pare che nel corso della discussione generale – permettetemi di richiamare questo punto – noi abbiamo dimostrato che vi erano altri rimedi per far fronte alle esigenze di ordine finanziario del nostro paese e quindi far quadrare, come diceva il ministro questa mattina, il nostro bilancio e impedire che la bilancia dei pagamenti subisse ulteriori dissesti.

Noi siamo profondamente convinti – e questa convinzione è rafforzata da tutto quanto è stato opposto alle nostre osservazioni dalle deboli tesi del relatore, del ministro e del sottosegretario – che altre strade si potessero percorrere per fronteggiare le gravi esigenze attuali. Basterebbe pensare per un attimo alle possibilità che vi sarebbero di usare un trattamento diverso da quello da troppo tempo praticato a favore delle compagnie petrolifere, per capire subito che i margini di manovra in questo campo sono ancora molto ampi. Voglio ricordare che quando noi, nelle precedenti occasioni, abbiamo fatto notare che queste compagnie avevano beneficiato per anni e anni di grandi favori, riuscendo ad imporre il prezzo che avevano voluto, abbiamo tante volte sentito obiettare che il nostro era un ragionamento basato soltanto sull'immaginazione. Ma oggi anche la maggioranza è costretta a riconoscerlo, sotto l'incalzare delle nostre richieste e della nostra documentazione, dal momento che è costretta a riconoscere che non si possono elargire favori, come si è fatto fino ad oggi, facendo pagare un tasso di interesse che è pari ad un terzo del tasso che ogni cittadino od imprenditore paga normalmente alle banche. Abbiamo accertato, quando si è trattato di cali di giacenza e di trasporto, che era possibile ridurre i massimali non soltanto di un mezzo punto, ma di due – non diciamo di tre o quattro – punti; il che vorrebbe dire la possibilità di reperire, anche attraverso questo mezzo, decine di miliardi in capo all'anno. Dico questo per non dilungarmi nella elencazione di tutti i sistemi che si sarebbero potuti escogitare, anche a livello di trattative con le compagnie, per reperire mezzi per fronteggiare le esigenze attuali del

nostro paese. Pensiamo per un attimo come oggi, a livello mondiale, si imponga un discorso nuovo circa il costo del greggio, le giacenze, le disponibilità esistenti: mi sembra che ciò consenta di proseguire con più coraggio in questa direzione, senza le preoccupazioni che – giustificate o no – potevano avere in qualche modo un senso nei mesi passati.

Abbiamo dimostrato che altre strade potevano essere battute (ad esempio quella della lotta, non a parole, ma nei fatti, contro una evasione di fondo indubbiamente presente e da tutti riconosciuta, per la quale è sufficiente stringere un po' i freni per reperire decine e decine di miliardi e far fronte, quindi, alle esigenze attuali); abbiamo anche detto che, senza distruggere l'attuale sistema – per carità! – vi era la possibilità di disporre un maggior aggravio fiscale, allo scopo di colpire le fonti di speculazione. Anche in questo caso non c'è bisogno di fare una dettagliata elencazione: tutta la vita del nostro paese è costellata, qua e là, da iniziative che hanno una indubbia marca speculativa che lo Stato non può lasciare incontrollate. Lo stesso dicasi per i profitti che vengono realizzati. Basta esaminare alcuni bilanci di società e di imprese per scoprire che ci sono molte attività in cui il profitto – e non il giusto profitto degnamente utilizzato e reinvestito – ha raggiunto livelli per i quali non si dovrebbero avere esitazioni ad intervenire, al fine di reperire il necessario per far fronte ai nostri bisogni.

Inoltre, io credo si debba tener conto che, quando ci si trova di fronte ad una stretta quale è quella di cui si parla, non siamo soltanto in presenza di un problema di maggiori entrate da fare affluire alle casse dello Stato, ma ci troviamo anche nella necessità di ridurre le spese, soprattutto quelle che riconosciamo ampiamente improduttive. A tal fine dovremmo eliminare alcuni organi, alcuni enti per risparmiare una cifra non indifferente con la quale potremmo appunto fronteggiare il momento difficile che oggi attraversiamo. A questo proposito è stato da noi sollecitato un discorso – che sarà ripreso anche in altra occasione – relativo allo spreco che, a livello dei Ministeri, si fa con l'impiego di macchine e carburanti, con l'acquisto di attrezzature: si tratta di costi che non sono di poco conto e che, se eliminati, potrebbero consentire il risparmio di decine di miliardi. Tale rilievo, d'altro canto, non è secondario, se un organo di controllo quale la Corte dei conti ha sentito il bisogno di muoverlo.

È stato detto da più parti – e lo hanno ripetuto stamane anche il relatore e il ministro – che, se non si provvede con urgenza, ci si troverà di fronte ad una situazione che può divenire incontrollabile. Troppe volte, però, ci siamo trovati di fronte alla decretazione di urgenza, troppe volte il Governo ha preferito questa strada così facile. Ormai si tratta di un ritornello: certo, è più facile rastrellare i miliardi in questo modo che compiere uno sforzo per ricercare soluzioni più articolate. Il fatto che si preferisca tale strada, dunque, non vuol dire che essa sia giusta; anzi, è ampiamente dimostrato che essa è profondamente ingiusta ed indiscriminata. Tuttavia, ogni volta ci viene detto che tale sistema crea le condizioni affinché in prospettiva si possano studiare provvedimenti con maggiore serenità, con maggiore aderenza alla realtà. A noi sembra, però, che questo sia un modo come un altro per sfuggire alla realtà, per evitare di mettere in atto una volontà politica che probabilmente manca e che invece è indispensabile per un cambiamento profondo nello sviluppo economico e sociale del paese.

Ora, qual è il rischio? È che ancora una volta, di fronte a questo momento difficile, chi paga – e paga duramente, non c'è verso di poter dimostrare il contrario – è la stragrande maggioranza dei lavoratori italiani. Su questo non c'è dubbio, e la maggioranza e il Governo non sono stati in grado di dimostrare il contrario; hanno soltanto detto che non c'è altra soluzione, se vogliamo fare alla svelta, che seguire questa via. Ma la sostanza è che chi paga le conseguenze più gravi di questi provvedimenti sono certamente le masse dei lavoratori.

In questa maniera che cosa facciamo? Si continua a consumare, e in questo caso abbastanza pesantemente, un'altra ingiustizia tributaria che ha radici antiche, ma che trova la sua accentuazione in questa pioggia di decreti, ed in modo particolare in quello che stiamo esaminando, relativo all'aumento del prezzo della benzina.

Cosa ancora più grave, questo gravame che viene a cadere su milioni di lavoratori non offre nemmeno il conforto – come noi abbiamo detto dal primo momento – di vedere l'avvio ad una soluzione nuova che lasci sperare, a coloro che sono colpiti da questa forma di tassazione, che il sacrificio persegue un suo fine e che in qualche maniera, prima o poi, darà i suoi frutti.

A noi pare che questa indicazione manchi del tutto; e ciò rappresenta un ulteriore mo-

tivo di fondo che ci spinge ad avversare questo tipo di provvedimento, ed a chiedere, con l'emendamento che sto illustrando, la riduzione dell'aumento.

Non crediamo sia necessario ripetere che, per quanto riguarda la materia dei prodotti petroliferi, sarebbe stato molto interessante, anzi indispensabile, che vi fosse stato – prima di prendere decisioni avventate, come si è fatto con questa pioggia di decreti, ed in particolare per quanto riguarda la benzina – un rapido approfondimento e ripensamento su tutto quanto è stato fatto in questa materia negli ultimi anni e su quello che potrebbe succedere negli anni a venire.

Sarebbe stato indispensabile far ciò prima di procedere all'attuale pesante aumento delle imposte, da cui discendono le conseguenze su cui ho richiamato la vostra attenzione.

Questa poteva essere l'occasione – e non lo è stata – per risalire alle cause che sono alla base del dissesto della bilancia dei pagamenti, ed ai motivi per cui le importazioni di petrolio incidono così pesantemente sul dissesto della bilancia stessa.

Sarebbe stato il caso di soffermarsi a vedere quali novità, soprattutto in questi ultimi mesi, si stanno manifestando in questo settore, e che cosa gli altri paesi – dai paesi produttori del greggio ad altri paesi del campo occidentale – stanno progettando o stanno facendo a proposito delle fonti energetiche e dell'impiego del carburante rispetto ad altre fonti energetiche, che stanno per diventare le più importanti per il prossimo avvenire.

In questa maniera, risalendo a monte, sarebbe stato possibile formulare un giudizio più obbiettivo, sereno e valido e conseguentemente trovare una soluzione più giusta ai problemi attuali. Ma non avete fatto niente di tutto questo, nonostante da parte nostra (e non solo da parte nostra) questa richiesta fosse stata avanzata con insistenza, anzi, mi pare che ci fosse stata anche una certa promessa che si sarebbe riferito in merito, che poi è stata seguìta dal silenzio più assoluto.

Silenzio assoluto per quanto concerne il piano sul petrolio: in altra occasione, quando si è discusso di questi problemi, sembrava ormai si fosse arrivati al punto nodale, e che ormai si fossero capite quali erano le cause che avevano provocato tanti guai nel paese. Il Consiglio dei ministri aveva deliberato di cominciare ad elaborare i lineamenti di un piano per il petrolio, per collegarlo con una politica energetica da attuare in collaborazione con altri paesi del mondo occidentale; ma poi questo piano per il petrolio si è perso per la strada; nessuno sa a che punto è, e nessuno in questa circostanza ha sentito il bisogno di parlarne. Sappiamo che il CIPE era incaricato di studiare i particolari di questo piano; sono apparse alcune notizie molto frammentarie, ma nessuno è in grado di indicare a che punto sia questo progetto, né quali soluzioni saranno adottate. Tutti sanno che occorre un giudizio esatto sulle cause che hanno portato alla attuale situazione; ma occorre anche un giudizio esatto sulle scelte da fare d'ora in avanti, tenuto conto che si tratta di scelte che richiedono investimenti di notevole impegno e tempi di attuazione piuttosto lunghi.

Di tutto questo non si è parlato; e ciò, evidentemente, significa che i provvedimenti che sono stati presentati non sono collegati in un contesto di ordine generale.

Abbiamo alle nostre spalle tre decreti dello stesso contenuto e sulla stessa materia, che non hanno avuto alcun esito. Ciò significa che abbiamo ragione quando affermiamo che si va avanti sulla base di una improvvisazione o, peggio, sulla base di quella politica del « tran-tran » attuata in passato e che ha portato alle conseguenze di cui parlavo. Secondo noi, questa è una strada che costa troppo cara per milioni di lavoratori e per l'economia di tutto il paese. Si percorre una strada che fa pagare un prezzo troppo caro allo sviluppo economico e sociale del paese; ma la cosa peggiore è che questo prezzo che oggi paghiamo non garantisce assolutamente che le cose domani potranno cambiare.

Per questi motivi, chiediamo che questo peso sia sostanzialmente ridotto e che la Camera faccia propria la nostra proposta, riducendo il gravame dell'imposta nei modi e nei termini indicati.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al terzo comma dell'articolo 1 del decreto-legge, sostituire il secondo capoverso con il seguente: I buoni per l'acquisto della benzina sono emessi dall'Ente nazionale italiano per il turismo e dagli uffici di frontiera dall'Automobile club italiano.

1. 14. **Serrentino, Alesi, Alessandrini, Altissimo, Badini Confalonieri, Catella, Cottone, De Lorenzo, Gerolimetto, Giomo, Malagodi, Quilleri.**

Dopo l'articolo 3 del decreto-legge, è aggiunto il seguente:

La dilazione nel pagamento dell'imposta di fabbricazione di cui all'articolo 2 della legge 28 marzo 1968, n. 393, non può essere superiore nel massimo a 90 giorni ed il saggio di interesse fissato annualmente con decreto ministeriale ai sensi dello stesso articolo non può essere inferiore al tasso ufficiale di sconto, quale risulta alla data del decreto ministeriale suddetto, maggiorato di 2 punti.

3. 0. 1. **Alesi, Alessandrini, Altissimo, Badini Confalonieri, Catella, De Lorenzo, Cottone, Gerolimetto, Giomo, Malagodi, Quilleri, Serrentino.**

Sopprimere l'articolo 4 del decreto-legge.

4. 28. **Serrentino, Altissimo, Giomo, Quilleri, Gerolimetto, Bozzi, Alesi, Malagodi, Mazzarino, Catella, Badini Confalonieri, Cottone, De Lorenzo.**

All'ultimo rigo del primo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sostituire la parola: imposta, *con la parola*: tassa.

4. 29. **Altissimo, Serrentino, Quilleri, Gerolimetto, Giomo, Bozzi, Malagodi, Alesi, Badini Confalonieri, Catella, Cottone, De Lorenzo.**

Al primo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sopprimere il primo alinea della tabella.

4. 30. **Altissimo, Serrentino, Quilleri, Giomo, Gerolimetto, Malagodi, Bozzi, Alesi, Badini Confalonieri, Catella, Cottone, De Lorenzo.**

Al primo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, nella tabella, secondo, terzo e quarto alinea, sostituire le cifre: 15.000, 30.000, 50.000, *rispettivamente con le seguenti*: 10.000, 20.000, 40.000.

4. 31. **Serrentino, Altissimo, Quilleri, Gerolimetto, Giomo.**

Al primo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sostituire l'ultimo alinea della tabella con i seguenti:

autoveicoli con potenza fiscale da
21 a 25 CV . . . . . L. 100.000

autoveicoli con potenza fiscale da
26 a 40 CV . . . . . L. 200.000

4. 32. **Serrentino, Altissimo, Gerolimetto, Giomo, Quilleri, Alesi, Badini Confalonieri, Catella, Cottone, De Lorenzo, Malagodi.**

Al secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, nella tabella, sostituire, al primo e secondo alinea, le cifre: 20.000 *e* 50.000, *rispettivamente con le seguenti*: 10.000 e 30.000.

4. 33. **Serrentino, Altissimo, Gerolimetto, Quilleri, Giomo, Malagodi, Alesi, Badini Confalonieri, Catella, Cottone, De Lorenzo.**

Al secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sopprimere il quarto alinea della tabella.

4. 34. **Serrentino, Altissimo, Gerolimetto, Giomo, Quilleri, Alesi, Badini Confalonieri, Catella, Cottone, De Lorenzo, Malagodi.**

Al terzo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sostituire le parole: e gli autoscafi, *con le parole*: e per gli autoveicoli e gli autoscafi.

4. 35. **Altissimo, Serrentino, Alesi, Giomo, Quilleri, Catella, Malagodi, Bozzi, Alessandrini.**

Al terzo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, dopo la parola: autorizzato, *aggiungere le parole*: e per le macchine date a noleggio senza conducente, nonché per gli autoveicoli immatricolati antecedentemente al 5 luglio 1964 e per i motocicli immatricolati anteriormente al 5 luglio 1967. La tassa è dovuta in ragione della metà per gli autoveicoli ed i motocicli immatricolati rispettivamente prima del 5 luglio 1969 e prima del 5 luglio 1971.

4. 36. **Alessandrini, Altissimo, Serrentino, Giomo, Bozzi.**

Aggiungere, alla fine dell'articolo 4 del decreto-legge, il seguente comma:

Coloro i quali abbiano pagata l'*una tantum* alla data di pubblicazione della legge di conversione e che per effetto delle modificazioni apportate al decreto da tale legge siano creditori dello Stato, per una parte o per l'intero ammontare della soprattassa, possono rivalersi delle somme versate indebitamente detraendo il loro credito dalla tassa dovuta per il prossimo anno. A tal fine essi dovranno esibire la ricevuta di pagamento dell'*una tantum* agli uffici dell'Automobile club o, qualora il nuovo versamento sia effettuato tramite il servizio postale, indicare

nella causale di versamento gli estremi della ricevuta di pagamento dell'*una tantum*.

4. 37. **Serrentino, Alesi, Alessandrini, Altissimo, Badini Confalonieri, Catella, Cottone, De Lorenzo, Gerolimetto, Giomo, Malagodi, Quilleri.**

SERRENTINO. Chiedo di svolgerli io, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERRENTINO. Il nostro emendamento 1. 14 esclude la modifica, approvata dalla Commissione, relativa all'obbligo del pagamento in valuta estera dei buoni speciali per l'acquisto della benzina da parte degli stranieri e degli italiani residenti all'estero.

E ciò perché esistono disposizioni valutarie precise in base alle quali gli uffici di frontiera controllano che il limite massimo di valuta importata in Italia da parte di stranieri non superi le 35 mila lire. È inutile stare a disquisire se i buoni devono essere acquistati con valuta estera o in moneta nazionale. Qualsiasi turista straniero, esaurite quelle 35 mila lire, deve ricorrere ai normali canali di conversione valutaria, utilizzando valuta che ha portato dall'estero con mezzi ufficiali.

In quanto all'emendamento 3. 0. 1 esso deve essere modificato nel senso di sostituire le parole « non può essere inferiore » con le altre « è pari al tasso ufficiale di sconto ». Questo per evitare un controsenso che evidentemente era sfuggito nella formulazione dell'emendamento stesso. Questo aggancio al tasso ufficiale di sconto condiziona infatti tutto il sistema degli interessi attivi e passivi, quindi mi sembra opportuno questo agganciamento che può essere valutato in termini medi e non brevi, come possono essere i tassi medi di sconto praticati nel sistema interbancario. L'emendamento mi pare quindi che dia una maggiore certezza per quanto riguarda la determinazione degli interessi passivi che i petrolieri devono corrispondere per i loro ritardi di pagamento dell'imposta di fabbricazione.

Con l'emendamento 4. 28 si chiede la soppressione dell'*una tantum;* nello stesso tempo, presentiamo in subordine alcuni altri emendamenti.

L'emendamento 4. 29 non si riferisce all'*una tantum*, ma si propone una maggiore precisione tecnica, poiché con esso, nell'ultimo rigo del primo comma dell'articolo 4, chiediamo di sostituire la parola « imposta » con la parola « tassa ». Nello stesso testo del Governo si parla sempre di tassa in senso generico: ci sembra quindi opportuna questa sostituzione e non mi pare che a questo proposito si possano giustificare opposizioni.

Con l'emendamento 4. 30 si vuole sopprimere il primo alinea della tabella; cioè si chiede che tutti gli autoveicoli con potenza fiscale inferiore ai 10 cavalli non siano soggetti all'*una tantum*.

Con l'emendamento 4. 31 si chiede una riduzione del prelievo straordinario anche per le altre autovetture; cioè si chiede che la tassa di 15 mila lire venga portata a 10 mila lire, quella di 30 venga portata a 20, quella di 50 venga portata a 40.

L'emendamento sul quale desidero richiamare in modo particolare l'attenzione del relatore è quello successivo, cioè il 4. 32. Si tratta di differenziare il tributo per le vetture che hanno una cilindrata di 21-25 cavalli da quello per le vetture che hanno una cilindrata di 26 e più cavalli di potenza. Perché ? Perché se la tabella del primo comma dell'articolo 4 è stata modellata in proporzione alla tassa di circolazione, essa ha però completamente dimenticato questa progressività per la classe da 21 a 25 cavalli. Il relatore indubbiamente sa – e nella sua relazione ne aveva fatto cenno – che si tratta di tasse annuali che vanno dalle 71 alle 97 mila lire, il che significa che in alcuni casi, e particolarmente per le macchine che hanno 21 cavalli vapore, con l'*una tantum* si tratta di triplicare addirittura la tassa annuale, ciò che non avviene per tutte le altre cilindrate.

D'altra parte, rinuncerei a questo mio emendamento qualora la Commissione – ho saputo che oggi si riunirà il Comitato dei nove – prendesse in considerazione l'esigenza prospettata e la facesse propria.

Con l'emendamento 4. 33 chiediamo dei ridimensionamenti della tabella del secondo comma nel senso che, come per gli autoveicoli, anche per i motocicli le cilindrate minori, cioè quelle che vanno da 201 a 500 centimetri cubici, fruiscano di una riduzione del tributo; mentre il successivo emendamento 4. 34 si riferisce agli autoscafi con potenza fiscale fino a 10 cavalli.

Con l'emendamento 4. 35 intendiamo ovviare ad una dimenticanza, inserendo la dizione « e gli autoscafi », che evidentemente era sfuggita, in ordine alla riduzione a metà dell'*una tantum* per i veicoli immatricolati da oltre 10 anni.

Con l'emendamento 4. 36 intendiamo precisare che le macchine date a noleggio senza

conducente sono strumento di lavoro e non si comprende perché debbano subire una tassazione suppletiva dal momento che fanno parte di una attrezzatura di carattere industriale. Non pensiamo soltanto alle grandi imprese di carattere internazionale, quali, ad esempio, la HERZ, ma anche alle piccole imprese nazionali che operano in questo settore.

Sempre in questo emendamento, riprendendo suggerimenti che vengono da più parti politiche, proponiamo che le macchine con più di dieci o, rispettivamente, cinque anni di vita, abbiano un certo beneficio che va dall'esonero totale alla tassazione nella misura del 50 per cento.

L'emendamento 4. 37, infine, vuol prendere in considerazione la eventualità di modifiche alle tabelle dell'articolo 4 del decreto-legge introdotte in sede di legge di conversione. In questa eventualità è giusto prevedere che chi, avendo già versato l'imposta *una tantum*, si venisse a trovare in posizione creditizia, avrebbe diritto al rimborso.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, poiché sono stati presentati emendamenti nel corso della seduta, ai sensi del quarto comma dell'articolo 86 del regolamento ritengo opportuno che il « Comitato dei nove » si riunisca per il loro esame. Pertanto, per dare al Comitato il tempo necessario per svolgere questo lavoro con la maggiore produttività possibile, sospendo la seduta fino alle 16.

La seduta, sospesa alle 13,35, è ripresa alle 16.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ZACCAGNINI

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge dai deputati:

COSTAMAGNA ed altri: « Norme sulla disciplina delle chiusure e delle interruzioni di attività delle aziende esercenti la vendita al dettaglio di tutti i generi alimentari » (3187).

Sarà stampata e distribuita.

Annunzio di una proposta di legge costituzionale.

PRESIDENTE. È stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge costituzionale dai deputati:

ALMIRANTE ed altri: « Modifica dell'articolo 27 della Costituzione, con la previsione della pena di morte per il reato di strage » (3186).

Sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Si proseguirà ora nella illustrazione degli emendamenti.

SERRENTINO. Chiedo di parlare

PRESIDENTE. A quale titolo ?

SERRENTINO. Signor Presidente, vorrei fare un richiamo all'ordine dei lavori. La discussione sugli emendamenti al disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge n. 251 è stata sospesa alle 13,30 al fine di ricercare, in un incontro del Comitato dei nove, la possibilità di snellire i lavori, ma soprattutto di affrontare la sostanza degli emendamenti presentati. Il Comitato dei nove è stato convocato su iniziativa del relatore: al quale per altro nulla addebito di quanto sto dicendo, come nulla addebito al presidente della Commissione, poiché essi sono estranei alla situazione in atto. Il Comitato dei nove si è quindi riunito, esattamente alle ore 15 (in assenza dei rappresentanti della maggioranza, ad eccezione del relatore): si è parlato di un fantomatico emendamento che però non è venuto fuori, dopo ben 40 minuti di discussione !

Come membro del Comitato dei nove, mi sono allontanato in segno di protesta da quella riunione, perché si discuteva una materia a proposito della quale la Commissione aveva già preso delle decisioni a maggioranza, e le aveva prese con quella proposta di modificazione all'articolo 1, ed in particolare per la materia connessa al ritardo di pagamento dell'imposta di fabbricazione sui petroli...

FERRARI-AGGRADI. Lo stiamo presentando in questo momento...

SERRENTINO. Lo presentate adesso, ma se lei mi permette, onorevole Ferrari-Aggradi, dovevamo discuterne in sede di Comitato dei nove.

Non è stato così possibile esaminare questo emendamento, e lo dimostra il fatto che esso viene presentato alle 16,10, in apertura di seduta. Se mi è permesso dirlo, signor Presidente, questo comportamento esorbita da ogni regola di un serio dibattito parlamentare. La mia protesta non è soltanto di ordine formale, ma anche sostanziale. La maggioranza infatti si è impegnata su un determinato testo che ha difeso e sostenuto in Commissione, dove ha trovato determinate adesioni anche da parte delle opposizioni. In questo quadro si colloca l'atteggiamento dei liberali, che per parte loro avevano aderito a determinate decisioni della maggioranza stessa.

Ecco perché, signor Presidente, protesto per questa sospensione, che oltre ad essere stata improduttiva ha creato uno stato di disagio nelle opposizioni. Il nostro gruppo si ritiene perciò libero, d'ora in avanti, da ogni precedente intesa.

SANTAGATI. Chiedo di parlare anch'io sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTAGATI. Signor Presidente, desidero parlare nella mia qualità di membro del Comitato dei nove costituito in occasione del dibattito su questo disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge n. 251, allo scopo di rilevare talune anomalie emerse nel momento stesso in cui si è cominciato a procedere all'esame degli emendamenti, che dovrebbero formare proprio oggetto della specifica competenza del Comitato dei nove.

È successo un fatto strano: ad un certo momento abbiamo appreso l'esistenza di un fantomatico emendamento, sul quale ai sensi del regolamento non si poteva discutere...

ROBERTI. Fantomatico? Di chi?

SANTAGATI. Era tanto fantomatico che la paternità era ancora molto dubbia. Il Governo faceva sapere di aver avuto notizia di questo emendamento, ma di non poterlo, per così dire, esplicitare, perché esso era in mano a un deputato che doveva ancora esaminarlo e che, d'altra parte, l'emendamento era talmente saturo di riferimenti tecnici che non si era nemmeno in grado di poterlo ricostruire.

Ma a parte la questione di merito, è soprattutto la questione procedurale che io sollevo, signor Presidente. Devo infatti dire che ci lascia molto perplessi l'andamento dei lavori del Comitato dei nove che, a norma di regolamento, deve esaminare tutti gli emendamenti che, presentati in aula, non abbiano formato oggetto di eventuale reiezione da parte della Commissione di merito che li aveva prima esaminati. Mi sembra che questa sia la funzione del Comitato dei nove. Ebbene, noi non siamo stati nelle condizioni di esaminare quegli emendamenti che invece veramente erano stati già presentati in aula e che quindi rientravano nella piena competenza della Commissione, e ci siamo per di più trovati in presenza di un emendamento fantomatico del quale fino a questo momento, salvo che la Presidenza non ci illumini al riguardo essendo venuta eventualmente in possesso del testo ufficiale, non sappiamo nulla.

Signor Presidente, desidererei, per il buon governo dei nostri lavori, che ella, nella pienezza dei poteri che l'Assemblea le ha conferito sempre secondo regolamento, esaminasse attentamente questa faccenda per accertare (mi sembra del resto che sia presente l'onorevole Ferrari-Aggradi che appare abbastanza interessato alla stesura di questo emendamento) se questo emendamento è stato effettivamente proposto o sia ancora da proporre, perché nel secondo caso occorrerebbe sospendere la seduta dell'Assemblea per consentire al Comitato dei nove di esaminare la questione. Ciò tanto più che vi è una altra questione procedurale. Mi sembra che stamane ella abbia accettato una proposta presentata perché si procedesse alla discussione per parti separate; di conseguenza, quando avremo esaminato tutti gli emendamenti all'articolo 1 - che è il primo articolo che separatamente si può prendere in esame - dovremmo poi procedere alle votazioni conseguenziali degli emendamenti già presentati. Se per caso quindi questo emendamento dovesse riferirsi all'articolo 1, sarebbe quanto mai opportuno poterne conoscere il contenuto al fine di poter provvedere di conseguenza. Se così non fosse, ella intanto, dovendosi procedere per parti separate, potrebbe dare disposizioni perché si prosegua nell'esame dell'articolo 1 fino a giungere alla relativa votazione, salvo poi passare all'altro articolo e salvo poi esaminare l'opportunità di una sospensione per consentire l'esame degli emendamenti che non sono ancora noti.

SPINELLI, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPINELLI, *Relatore*. Vorrei permettermi di sdrammatizzare la situazione. Evidentemente in questo clima si presentano degli inconvenienti che sarebbe meglio non si presentassero. La riunione del Comitato dei nove aveva lo scopo di esaminare quello che è stato chiamato un fantomatico emendamento relativo all'articolo 3, al quale la maggioranza attribuisce una certa importanza. Chiederemo quindi la sospensione perché la Commissione possa presentarlo. Ma lo scopo della riunione del Comitato dei nove non era soltanto questo: era necessario esaminare emendamenti nuovi che la Commissione non aveva esaminato. Mi ero permesso calorosamente di pregare il collega Serrentino di non abbandonare la riunione, tanto è vero che abbiamo continuato la discussione. Purtroppo alle 16 abbiamo dovuto alzarci, testimoni i presenti, solo perché non abbiamo fatto in tempo a finire anche l'esame dei nuovi emendamenti. Era in questo spirito che stamane era nata la proposta, in uno spirito di collaborazione che vogliamo portare avanti per risolvere anche questo problema.

PRESIDENTE. Premesso che nessun appunto può essere mosso alla Presidenza se i lavori dell'Assemblea non sempre procedono ordinatamente, ricordo che, ai sensi del quarto comma dell'articolo 86 del regolamento, avevo proposto – e la Camera aveva concordato – di sospendere la seduta per consentire al Comitato dei nove di esaminare gli emendamenti presentati direttamente in Assemblea. È pacifico quindi che non possono essere presentati in Assemblea, a nome della Commissione, emendamenti che il Comitato dei nove non abbia esaminato e approvato. Preciso, infine, che nessun emendamento nel senso indicato dagli onorevoli Serrentino e Santagati è finora pervenuto alla Presidenza.

Proseguiamo pertanto nell'illustrazione degli emendamenti riferiti agli articoli da 1 a 4 (escluso) del decreto-legge.

È stato presentato il seguente emendamento:

Aggiungere, alla fine dell'articolo 1 del decreto-legge, il seguente comma:

Sono vietati tutti i differimenti di pagamento dell'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi e sui gas di petrolio liquefatti.

1. **11.** **Roberti, Tassi, Dal Sasso, de Vidovich, Baghino, Menicacci, Saccucci, Alfano, Niccolai Giuseppe, Turchi.**

L'onorevole Roberti ha facoltà di svolgerlo.

ROBERTI. Signor Presidente, non so se l'emendamento che mi accingo ad illustrare abbia attinenza con il fantomatico emendamento di cui ho sentito parlare, ma una certa assonanza di argomento mi pare che vi sia. Nell'emendamento che noi presentiamo, proponiamo di vietare – la formula è un po' inconsueta, ma noi l'abbiamo voluta usare di proposito – tutti i differimenti di pagamento dell'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi e sui gas di petrolio liquefatti.

Come l'Assemblea ben sa, con una legge che fu approvata fortunosamente nell'ultimo giorno di una legislatura, e cioè l'8 marzo 1968, fu stabilita la possibilità del pagamento differito dell'imposta di fabbricazione e della IGE sui prodotti petroliferi. Questa legge fu poi prorogata con successivi decreti, e mi pare che vi siano altri organi di questa Assemblea che attualmente si stanno occupando di questa materia per taluni riflessi – non proprio edificanti – che si sono verificati a seguito di alcune modalità di attuazione di questi atti normativi.

Orbene, non soltanto per ragioni di moralità generale, anche esposte in un efficace, per quanto solitario, intervento serale del nostro collega Giuseppe Niccolai, alcune sere fa, e per stornare qualunque idea e qualunque sospetto circa il fatto che anche questo decreto-legge possa andare a finire sotto la giurisdizione e la competenza di altri organi dell'Assemblea per motivi analoghi, ma proprio per motivi di stretta giustizia, vogliamo far osservare che il Governo ritiene di dover sottoporre ad un notevole sacrificio, di cui ci siamo studiati di illustrare la portata, le categorie a reddito fisso e tutta l'economia nazionale attraverso l'aumento del prezzo della benzina. Questi sacrifici si ripercuoteranno sul costo della vita, sulla economia individuale, sulle industrie, sul lavoro e forse anche sui livelli di occupazione.

Non voglio esaminare – non è la sede – se fosse proprio necessario articolare questa richiesta di sacrifici e quindi questi balzelli su questo particolare articolo del petrolio e degli olii per il riscaldamento e per le industrie. Forse sarebbe stato più opportuno compiere altre scelte, anziché gravare ulteriormente questo articolo di prima necessità già estremamente gravato di tasse. Ma a me sembra veramente assurdo che, mentre si gravano contribuenti, lavoratori ed utenti di tale cospicuo onere che scaturisce dall'applicazione di questo decreto, viceversa si voglia mantenere in piedi questo privilegio del pa-

gamento differito dell'imposta di fabbricazione e dell'IGE da parte delle compagnie petrolifere. Soprattutto, quando noi sappiamo che il vantaggio che le compagnie traggono da questo differimento come somma viene ad equipararsi, se non addirittura a superare in un anno, il gettito di questo decreto-legge. Allora, noi diciamo che ci sembra assolutamente pregiudiziale che, prima di imporre questo pesante onere all'economia nazionale, a tutti i lavoratori a reddito fisso, a tutti i ceti medi e ai piccoli imprenditori, si provveda ad abolire questa possibilità di pagamento differito. E perché non possano sorgere nel futuro dei ripensamenti su questa questione, perché venga stabilita proprio una volontà precisa dell'Assemblea, abbiamo usato quella formula del divieto che ci sembra la più tassativa, anche se da un punto di vista di tecnica legislativa potrebbe apparire strano il divieto in una norma di legge.

Con l'occasione vorrei far presente anche un'altra questione, proprio perché stiamo discutendo di questa materia; le compagnie petrolifere, come tutte le compagnie multinazionali, pagano le imposte in base agli utili di bilancio. È noto – è una prassi ormai diffusa – che le compagnie cercano di ridurre l'esistenza degli utili di bilancio caricando il prezzo che esse pagano per le materie prime alle loro case madri straniere con dei plus-valore, con sopravvalutazioni, in modo che figuri nel bilancio un costo della materia prima superiore a quello che effettivamente viene corrisposto e l'utile del bilancio venga ad essere corrispondentemente ridotto. Questa è una delle forme di colossale evasione fiscale.

È tanto nota questa prassi poco corretta, che vi è persino una norma di legge, cioè l'articolo 113 del decreto del Presidente della Rpubblica 29 gennaio 1958, n. 645, che prescrive che nel reddito dei soggetti che esplicano la loro attività nel territorio dello Stato per conto di società, ditte, associazioni estere mediante la vendita ed il collocamento di materie prime o di merci o mediante la fabbricazione di prodotti, sono computate anche le somme corrisposte alle società, ditte, associazioni estere sotto forma di maggiorazione dei prezzi delle materie prime, prodotti, merci, eccetera.

Ora non ci consta che questa revisione accurata dei bilanci, al fine di recuperare le evasioni, venga espletata con l'opportuna diligenza ed all'uopo anche una interrogazione presentata parecchio tempo fa dall'onorevole Borromeo D'Adda, che fa parte del nostro gruppo, tendente ad accertare proprio questo, è rimasta senza alcuna risposta da parte del Governo. Ciò pur trattandosi di argomento che dovrebbe apparire di estrema delicatezza, proprio in relazione a quei tali procedimenti che sono in corso presso le altre sedi della nostra Assemblea.

Tutta questa materia è così delicata che bisogna che venga regolata in questa legge, prima, o per lo meno contemporaneamente all'imposizione di questo balzello che veramente apparirebbe ingiustificato e ingiustificabile nei confronti degli utenti della benzina e di tutte le attività nazionali dei trasporti, agricole, industriali, produttive, in cui la benzina viene utilizzata, quando non si bonificasse questo aspetto del problema, eliminando la possibilità del differimento, e quindi accertando anche questa possibilità di evasione attraverso la sopravvalutazione.

Vorrei fare un'ultima considerazione. Lo onorevole relatore, stamane, nel rispondere alle osservazioni fatte nel corso della discussione generale su questo argomento, mi pare abbia detto che la Commissione preferisce seguire un altro sistema, cioè non già quello della eliminazione del differimento, ma della definizione di un certo tasso di interesse. Non è la stessa cosa, onorevole relatore! Ella è troppo competente su questa materia per non rendersi conto della profonda differenza che c'è fra l'uno e l'altro sistema e quindi della esigenza di ordine politico, economico, fiscale e morale che, viceversa, si segue con il sistema da noi prospettato.

Ecco perché abbiamo presentato questo emendamento che raccomandiamo all'attenzione del relatore e del Governo, emendamento che non so se abbia riferimento a quell'altro che dovrebbe essere presentato (l'argomento è piuttosto dibattuto), e su cui insisteremo per la votazione qualificata. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Al terzo comma, primo capoverso (punto 1) dell'articolo 1 del decreto-legge, dopo le parole: stranieri od italiani, *aggiungere le seguenti*: proprietari di veicoli adattati per guida con patente *F* nonché quelli.

1. 5. **Abelli, De Marzio, Roberti, Santagati, Tassi, Dal Sasso, de Vidovich, Niccolai Giuseppe, Alfano, Saccucci, Galasso, Baghino, Menicacci, Turchi, Delfino.**

TASSI. Chiedo di svolgerlo io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TASSI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, col nostro emendamento Abelli 1. 5, chiediamo che la vendita agevolata di benzina riconcessa agli automobilisti e motociclisti stranieri o italiani residenti all'estero per viaggi di diporto sia estesa anche ad alcune categorie di automobilisti italiani che versano in particolari condizioni di difficoltà. Non sono automobilisti per diporto, non sono automobilisti per divertimento: sono persone che hanno necessità di usare l'autovettura per difficoltà di deambulazione, o comunque di movimento, in quanto costrettivi dalla loro costituzione fisica, o dall'avversa fortuna, ovvero dalle conseguenze della guerra. Parlo di coloro che sono in possesso della patente *F*, vale a dire di quegli invalidi – civili, di guerra o del lavoro – che, a seguito di deformità o di mutilazioni, non hanno la possibilità di utilizzare l'automobile in maniera normale; non solo, ma, a causa delle loro menomazioni fisiche, delle loro difficoltà di deambulazione, sono costretti a servirsi di un mezzo, e molto spesso non possono neanche sostituirlo con il mezzo pubblico.

Sono considerazioni di tutta evidenza: non c'è bisogno di lunga illustrazione per far capire che chi ha difficoltà nell'uso delle gambe, e quindi deve essere aiutato a salire nella autovettura, non può con la stessa facilità essere aiutato a salire sul mezzo pubblico, perché per i suoi familiari o per chi lo accompagna ciò diventerebbe un peso troppo grave.

Il decreto-legge torna a concedere buoni per l'acquisto agevolato di benzina ai turisti stranieri ed agli italiani residenti all'estero che tornano in Italia per ragioni di diporto; ma non si vede davvero perché questo beneficio non debba essere esteso anche a quei cittadini italiani che, purtroppo non per diporto, ma per necessità stessa di vita e di movimento, sono costretti ad usare l'automobile.

Esiste per costoro un controllo ben preciso, costituito dalla titolarità della patente *F*, cioè una patente speciale. Il nostro emendamento, inoltre, prescrive che queste persone abbiano veicoli adattati, vale a dire o quei veicoli che le case costruttrici mettono in vendita pronti per l'uso da parte di questi menomati, oppure quelli che, a seconda delle prescrizioni dei vari ispettorati della motorizzazione, a ciò delegati dalla legge, hanno la possibilità di essere adattati a seconda delle esigenze degli interessati.

Abbiamo quindi, sotto questo profilo, una doppia possibilità di controllo, che impedirebbe qualsiasi abuso.

Esiste un preciso dettato costituzionale, secondo il quale tutti i cittadini devono essere uguali, e debbono essere rimosse tutte le condizioni che pongono alcuni in situazioni di difficoltà rispetto agli altri; e sarebbe ben giusto che a questi cittadini, già tanto sfortunati, fossero estesi i benefici concessi a coloro che dall'estero vengono in Italia per ragioni di diporto.

Spero poi che sia soltanto un fiore lessicale quello scappato nella stesura dell'articolo 1, lettera *B*, n. 1: verrebbe fatto di pensare, infatti, che uno che venga in Italia per ragioni di lavoro non possa utilizzare i *coupons*.

Se, dunque, concediamo questo beneficio ai turisti stranieri e italiani che vengono in Italia, ritengo che a maggior ragione dobbiamo estenderlo anche ai nostri cittadini meno fortunati. Grazie, signor Presidente.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Al terzo comma dell'articolo 1 del decreto-legge, quinto capoverso, sostituire la cifra: 18.217, *con la cifra*: 15.814,50.

1. 15. **Pellicani Giovanni, Buzzoni, Cesaroni, Cirillo, Giovannini, La Marca, Mancinelli, Niccolai Cesarino, Pascariello, Raffaelli, Terraroli, Vespignani.**

CIRILLO. Chiedo di svolgerlo io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIRILLO. Con questo emendamento noi chiediamo la riduzione dell'imposta di fabbricazione sul gas di petrolio liquefatto che ha subito lo stesso aumento della imposta di fabbricazione della benzina e proponiamo che vi sia una riduzione corrispondente all'incirca a 20 lire, cioè una riduzione della metà, come male minore di fronte alla resistenza della maggioranza ad eliminare questo aumento. L'emendamento ha una sua specifica ragione, perché il gas di petrolio liquefatto ha un consumo molto diverso da quello della benzina e un rendimento maggiore per cui, per l'entità di questo consumo, che non è molto grande, non vi è alcuna ragione di un necessario collegamento con l'aumento della imposta di fabbricazione sulla benzina. Il consumo del gas liquefatto dovrebbe anzi essere agevolato, trattandosi di prodotto di maggior rendimento; non ha quindi giustificazione l'aumento proposto, né l'argomento addotto dal Governo nel presentare il disegno di legge. Il Governo afferma infatti che, avendo aumentato di 40

lire l'imposta di fabbricazione sulla benzina, per ragioni perequative – cioè ragioni molto generiche – bisogna aumentare anche l'imposta sul gas liquefatto. Non è un argomento molto solido, e anche indipendentemente dalle sorti dell'imposta di fabbricazione sulla benzina si potrebbe diminuire l'imposta di fabbricazione sul gas di petrolio liquefatto. Quindi, pur restando fermo il collegamento con le ragioni esposte dall'onorevole Cesarino Niccolai per la riduzione dell'imposta di fabbricazione sulla benzina, vi sono ragioni d'ordine più generale per le quali noi proponiamo la diminuzione della imposta di fabbricazione sul gas liquefatto.

La ragione che noi adduciamo per tale diminuzione è costituita anzitutto dal fatto che l'obiettivo dal Governo assegnato a questo aumento non è giustificato. Vi è la questione del consumo: con questo aumento si vorrebbe diminuire il consumo a causa dei problemi che sorgono dall'aumento dei prezzi dei prodotti petroliferi e per sodisfare la conseguente esigenza di diminuire nel complesso il consumo dei prodotti petroliferi. Ora, anche per la esiguità del consumo del gas di petrolio liquefatto, abbiamo già constatato che questo obiettivo si raggiunge in modo limitato e quindi non appare giustificato un aggravio così forte. Oltre tutto, l'obiettivo rimane limitato dalla anelasticità della domanda, perché la riduzione che finora si è avuta nel consumo dei prodotti petroliferi ha una certa entità, ma non si tratta della riduzione che ci aspettavamo, non è cioè una riduzione che può influire in modo notevole sulla bilancia dei pagamenti poiché tali consumi, in buona parte, sono connessi alle necessità di lavoro di parecchie categorie di lavoratori e, di conseguenza, non possono fortemente diminuire. Ciò è dimostrato anche dall'andamento dei consumi – andamento che ha allarmato il ministro delle finanze – perché è stata registrata una riduzione del gettito dell'imposta di fabbricazione rispetto alle previsioni che erano state fatte. Infatti, nel bilancio di previsione dello Stato per l'anno 1975, presentato dal Governo il 31 luglio, a fronte della corrispondente cifra per il 1974, si registra una diminuzione del gettito dell'imposta di fabbricazione. Tale obiettivo, tutto sommato, non può quindi giustificare un aumento così forte, tanto più che altri aumenti già si sono avuti nel passato. Esso, però, può essere perseguito attraverso altre vie (ed è per questo che abbiamo presentato un emendamento che prevede il doppio mercato della benzina) quale, ad esempio, quella di un idoneo controllo sui consumi superflui attraverso la creazione di condizioni alternative. Infatti, sino a quando numerosissimi lavoratori saranno costretti ad usare mezzi privati per recarsi al lavoro, la riduzione del consumo non potrà essere ottenuta. Il problema pertanto è quello della creazione di condizioni tali da assicurare un adeguato sviluppo del servizio pubblico dei trasporti. È per questo che il gruppo comunista ha presentato un emendamento che prevede la formazione di un fondo nazionale dei trasporti pubblici.

Posto quindi che per raggiungere l'obiettivo della riduzione dei consumi, che il Governo dice di voler perseguire, è necessario battere altre vie, è evidente che l'aumento proposto si traduce soltanto in un aggravio fiscale che colpisce maggiormente i lavoratori, già scontenti del fatto di dover pagare sino all'ultimo centesimo altre imposte. Per queste ragioni chiediamo la riduzione dell'imposta di fabbricazione sul gas di petrolio liquefatto.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Dopo l'ultimo comma dell'articolo 1 del decreto-legge, 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. 2. **Ballarin, Pellicani Giovanni, Buzzoni, Cirillo, Raffaelli, La Marca, Gastone, Pascariello, Astolfi Maruzza, Lizzero, Tamini, Vespignani.**

L'onorevole Ballarin ha facoltà di svolgerlo.

BALLARIN. L'emendamento da noi presentato riguarda un settore che, pur assolvendo nell'ambito dell'alimentazione nazionale un ruolo non trascurabile e pur assorbendo direttamente o indirettamente centinaia di migliaia di lavoratori, non viene tenuto nella dovuta considerazione. Mi riferisco al settore della pesca le cui strutture, poco conosciute, vengono spesso confuse tra loro. Si confonde alle volte la pesca mediterranea di altura con quella costiera, si confonde la pesca costiera con quella delle acque interne. Ciascuno di tali settori ha problemi propri; tutti però soffrono della mancanza di una politica economica programmata. Finora la politica della pesca in Italia è stata una politica clientelare, paternalistica, direi elettoralistica: i grandi problemi del settore, quello della produzione, conservazione, distribuzione e trasformazione dei prodotti ittici, sono stati assolutamente trascurati.

Per quanto riguarda la produzione, abbiamo un *deficit* impressionante: importiamo dall'estero per oltre 150 miliardi di lire, eppure abbiamo 8.000 chilometri di coste. Produciamo, poco più, poco meno, la metà di quanto consumiamo.

Quanto alla distribuzione, siamo a zero, basti pensare che la Germania occidentale ha 1.100 carri ferroviari-frigo, mentre l'Italia ne ha 33, che dovrebbero servire per trasportare l'intero prodotto ittico italiano. Mentre il produttore guadagna 100, il consumatore in città o nei luoghi di consumo paga 500, cioè il prodotto viene pagato 5 volte di più di quanto è pagato al produttore.

Nella conservazione poi abbiam fatto il passo del gambero perché le fabbriche conserviere hanno chiuso i battenti: esportiamo sardine ed alici, ed importiamo dal Portogallo e dalla Spagna scatolame prodotto con il pesce che noi abbiamo esportato. Nella trasformazione, importiamo il 95 per cento della farina di pesce che serve per l'alimentazione degli allevamenti di bestiame.

Non parliamo poi della preparazione professionale dei nostri pescatori, e nemmeno della ricerca scientifica. Basti dire che il bilancio del ministero della marina mercantile prevede, per la ricerca scientifica applicata alla pesca, poco più di 9 milioni di lire all'anno; somma che poi non viene spesa. Eppure si è presentata all'Italia l'occasione di affrontare e risolvere i problemi della pesca, di arrivare a una svolta qualitativa e quantitativa in questo settore. Il primo febbraio del 1971 sono entrati infatti in vigore i regolamenti della CEE, ma sono trascorsi più di tre anni e il Governo italiano non ha ancora adempiuto l'impegno assunto. Paghiamo miliardi su miliardi alla CEE contribuendo allo sviluppo della pesca nei paesi della Comunità, ed i nostri pescatori non sono ancora riusciti ad avere alcun aiuto e contributo. Sono passati – dicevo – tre anni, e tutto è rimasto lettera morta.

I regolamenti della CEE stabiliscono, tra l'altro, che si deve assicurare un equo tenore di vita a coloro che praticano la pesca, ma qual è in realtà la situazione assistenziale e previdenziale dei nostri pescatori? Pensate che proprio i pescatori interessati all'emendamento che sto illustrando percepiscono gli assegni familiari in misura ridotta, non hanno indennità di disoccupazione, non hanno indennità giornaliera di malattia, non hanno alcuna cassa integrazione guadagno, non superano mai i minimi di pensione.

Soltanto negli ultimi anni, per la lotta dei lavoratori e l'impegno dei comunisti in Parlamento e nel paese, sono stati conseguiti dei risultati positivi che riguardano i pescatori di altura, i quali sono riusciti ad ottenere l'assistenza ospedaliera per i familiari, e l'aumento dell'indennità giornaliera di malattia da 270 a 2.000 lire; tuttavia ben 25.000 pescatori della piccola pesca sono rimasti esclusi da questi benefici.

A questa situazione, direi di carattere settoriale, si sono aggiunte anche della calamità create dal Governo. Direi che il Governo nei decorsi due anni ha contribuito a peggiorare la situazione; anzi, nell'ultimo anno il costo del carburante usato dai pescatori è aumentato di tre volte, mentre il prezzo delle attrezzature è aumentato anche di cinque volte. In occasione dell'epidemia di colera che ha colpito la Puglia e la Campania, i provvedimenti governativi hanno dato il colpo di grazia ad alcuni settori, come quello dei molluschi e della piccola pesca. A ciò si aggiungono gli inquinamenti. L'altro giorno è stato proibito ai pescatori di passare nello stagno di Santa Cilla; nella laguna di Venezia sono venuti a galla migliaia di pesci morti a causa dell'inquinamento tollerato e consentito dalle autorità locali, che non hanno fatto alcunché per eliminare gli scarichi delle fabbriche e delle abitazioni.

In questo quadro si pone la questione sollevata dal nostro emendamento. I pescatori delle lagune, degli stagni, dei fiumi e dei laghi sono certamente tra i più poveri e i più colpiti nella situazione attuale, in cui si verifica anche una discriminazione nei loro confronti. Il nostro emendamento mira anche ad

eliminare tale discriminazione; non si comprende perché gli agricoltori e i contadini possano avere il gasolio a prezzi agevolati ed i pescatori marittimi possano usufruire di carburante a prezzo agevolato, mentre tale agevolazione non viene concessa ai pescatori delle acque interne. Già in passato, anche in altre legislature, sono state presentate da tutte le parti politiche proposte di legge miranti a risolvere questo problema. Ricordo tra le altre quella degli onorevoli Gagliardi, Degan, Boldrin, Brizioli e di altri deputati comunisti. Il provvedimento riguarda un numero limitato di lavoratori, per cui l'aggravio che lo Stato dovrebbe sopportare è irrilevante. Occorre soprattutto tener presente che il regolamento n. 1639 del 1968, riguardante l'applicazione della legge che disciplina la pesca, ha stabilito che i pescatori delle lagune sono pescatori delle acque interne. Cioè questi pescatori, se il nostro emendamento non sarà approvato, subiranno un ulteriore danno.

Noi confidiamo che i colleghi tengano conto di questa situazione e mettano fine a questa odiosa e grave discriminazione a carico di una delle categorie più disagiate del nostro paese.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

All'articolo 1 del decreto-legge aggiungere, in fine, il seguente comma:

Gli eventuali differimenti del pagamento dell'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi e sui gas di petrolio liquefatti sono autorizzati, per un periodo non superiore a 30 giorni e ad un tasso di interesse pari a quello medio bancario rilevato sulla piazza di Milano e comunque non inferiore al 16 per cento annuo, dal Consiglio dei ministri.

1. 12. **Roberti, Tassi, Dal Sasso, Niccolai Giuseppe, Turchi, Alfano, Saccucci, Menicacci, de Vidovich, Baghino.**

All'articolo 1 del decreto-legge aggiungere, in fine, il seguente comma:

Eventuali differimenti del pagamento dell'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi e sui gas di petrolio liquefatti saranno autorizzati dal Consiglio dei ministri, ma solo in caso di comprovata necessità dell'azienda debitrice dell'imposta, che comprometta la piena occupazione aziendale, sempre e comunque ad un tasso di interesse non inferiore al 16 per cento annuo.

1. 13. **Roberti, Tassi, Dal Sasso, Baghino, Alfano, Niccolai Giuseppe, Saccucci, de Vidovich, Turchi, Menicacci.**

All'articolo 1 del decreto-legge aggiungere, in fine, il seguente comma:

I carburanti agricoli venduti attraverso il servizio UMA sono esenti da ogni imposta compresa quella prevista dall'articolo 3-*sexies* del presente decreto.

1. 16. **Tassi, Sponziello, Valensise, Lo Porto, Santagati, Dal Sasso, Borromeo D'Adda, Abelli, Baghino, Tremaglia.**

TASSI. Chiedo di svolgerli io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TASSI. La nostra posizione di base, relativa alla facilitazione ed al pagamento facilitato dell'imposta a favore dei petrolieri, che è stata assunta con l'emendamento 1. 11 dal Movimento sociale italiano-destra nazionale, è già stata chiaramente e brillantemente esposta dall'onorevole Roberti. Quella è la posizione di base, dicevo; perché è illogico che, una volta che sia sorto un debito di imposta, sia permesso al debitore il saldo differito. Qualora la Camera non volesse assumere questa posizione, che è di deciso contrasto nei confronti degli interessi delle società multinazionali noi saremmo disponibili per una soluzione diversa, quale quella delineata dall'emendamento 1. 11.

L'emendamento 1. 12, tende a regolare sotto un aspetto diverso e ben preciso (diverso rispetto alla volontà della maggioranza e della Commissione) gli eventuali differimenti del pagamento dell'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi e sui gas di petrolio liquefatti. Si tratta di innovazioni rispetto alla volontà della maggioranza, della Commissione e del Governo, che hanno sempre – da buoni mercanti – diversi addentellati con i petrolieri, come certi procedimenti di inchiesta hanno ampiamente dimostrato.

Anzitutto, non riteniamo che debba essere un ministro, o anche un paio di ministri – di concerto, o in complicità tra loro – a decidere se e quando debbano essere concesse le dilazioni. Certamente non siamo d'accordo che poi decida il funzionario di frontiera, anche di alto grado, per delega o autorizzazione del ministro. Riteniamo infatti che il fatto di autorizzare grosse società a fruire di una dilazione di pagamento dell'imposta dovuta sia un importante fatto politico. Ci rendiamo conto che indubbiamente il prelievo è continuo e molto generalizzato e che quindi non è sempre possibile fare il pagamento in ma-

niera immediata: ma riteniamo che il termine non possa essere superiore ai 30 giorni.

Da uno studio dell'OECE, che ha tenuto un convegno recentemente, risulta che oggi in Italia l'uso del denaro ha il prezzo più alto d'Europa e del mondo. Lo studio di questa organizzazione mondiale ha concluso che il costo medio per l'uso del denaro è del 20 per cento annuo. Ora, se noi lasciamo in mano a privati il denaro che è del contribuente, dello Stato, dell'erario e di tutti noi – perché le compagnie petrolifere non possono che essere qualificate come soggetti privati – è giusto che lo lasciamo a condizioni di pagamento per il suo uso che non siano inferiori a quelle che potrebbero ottenere presso una banca qualsiasi. Altrimenti è chiaro che questi privati preferiranno utilizzare il denaro del contribuente piuttosto che reperirlo sul libero mercato bancario.

Questo è il significato del nostro primo emendamento, tendente ad ottenere un pagamento pari all'interesse medio bancario rilevato sulla piazza di Milano, che per il commercio nazionale è indubbiamente la piazza più importante, e comunque non inferiore al 16 per cento annuo.

Qualora questo emendamento non venisse approvato, proponiamo un ulteriore emendamento subordinato, che prenda in esame anche la questione occupazionale delle aziende; cioè, il Consiglio dei ministri dovrebbe avere la facoltà di concedere dilazioni motivate soltanto da comprovate necessità aziendali. Solo alle aziende che si trovino in stato di necessità anche nel campo dell'occupazione, può essere concessa, secondo questo emendamento, la dilazione non superiore comunque a 30 giorni e sempre ad un tasso di interesse non inferiore al 16 per cento.

Quanto all'emendamento 1. 16, esso va messo in correlazione con la grave crisi in cui versa l'agricoltura italiana. Si avanzano proposte di « piano carne », « piano di rilancio dell'agricoltura », per arrivare ad una certa autosufficienza nella sodisfazione del fabbisogno alimentare nazionale, che una volta si chiamava « autarchia ». Ritengo che, più che dare facilitazioni, premi ed incentivi agli agricoltori, sia bene ridurre, per quanto possibile, i loro costi di produzione. Uno dei costi maggiori è senz'altro quello relativo al consumo di carburante.

Con questo emendamento, noi proponiamo che agli agricoltori sia consegnato il carburante esente da ogni forma di imposta, balzello o taglia che dir si voglia, di quanto necessario in modo che i costi della produzione agricola siano ricondotti entro i loro limiti naturali e non approvati da artificiosi oneri che poi lo Stato sarebbe costretto a rifondere agli agricoltori sotto forma di agevolazioni o sovvenzioni spesso insufficienti e tardive.

PRESIDENTE. Comunico che è stata presentata da parte del gruppo comunista richiesta di votazione a scrutinio segreto sugli emendamenti Niccolai Cesarino 1. 1 e D'Alema 3-*quater*. 1.

Poiché la votazione verrà effettuata mediante procedimento elettronico, avverto che da questo momento decorre il termine di venti minuti di cui all'articolo 49, quinto comma, del regolamento.

Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al primo comma, primo capoverso, n. 1, dell'articolo 3-bis della Commissione, sostituire: 4 per cento, *con le parole:* 2 per cento; *al n. 2, sostituire:* 1 per cento, *con le parole:* 0,50 per cento.

3-bis. 1. **Vespignani, Buzzoni, Cesaroni, Cirillo, Giovannini, La Marca, Mancinelli, Niccolai Cesarino, Pascariello, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Terraroli.**

Al terzo capoverso, n. 1, lettera a) *dell'articolo 3-bis della Commissione, sostituire:* 2 per cento, *con le parole:* 1 per cento; *lettera* b) *sostituire:* 1 per cento, *con le parole:* 0,50 per cento; *al n. 2 sostituire:* 0,50 per cento, *con le parole:* 0,25 per cento.

3-bis. 2. **Vespignani, Buzzoni, Cesaroni, Cirillo, Giovannini, La Marca, Mancinelli, Niccolai Cesarino, Pascariello, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Terraroli.**

È stato altresì presentato il seguente subemendamento all'emendamento Alesi 3. 0. 1:

Sostituire le parole: maggiorato di due punti, *con le parole*: maggiorato di 6 punti.

0. 3. 01. 1. **Cirillo, Vespignani, Buzzoni, Cesaroni, Giovannini, La Marca, Mancinelli, Niccolai Cesarino, Pascariello, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Terraroli.**

VESPIGNANI. Chiedo di svolgerli io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VESPIGNANI. Il nostro subemendamento 0. 3. 01. 1 si riferisce al problema della dilazione nel pagamento dell'imposta di fabbri-

cazione. A nostro parere il meccanismo di determinazione del relativo tasso di interesse andrebbe preferibilmente riferito ad elementi più costanti di valutazione, anche se naturalmente tali elementi possono dar luogo a delle discrepanze rispetto all'andamento fluttuante del corso degli interessi che si è avuto negli ultimi mesi. Per questa ragione noi saremmo del parere di sostenere anche l'emendamento Alesi purché ci fosse la maggiorazione di 6 punti anziché di 2 punti. Infatti, lasciando la maggiorazione di 2 punti si andrebbe a livelli talmente bassi che, rispetto alla situazione odierna, non si avrebbe un mutamento sostanziale.

Se ella me lo consente, signor Presidente, anche per risparmiare tempo, nell'illustrare gli emendamenti 3-*bis*. 1 e 3-*bis*. 2 esprimerò anche il giudizio del nostro gruppo sull'articolo 2 del disegno di legge di conversione, che, attraverso la delega al Governo, tende a dettare delle disposizioni per la revisione complessiva e globale del sistema del controllo dei cali delle rese di lavorazione e delle altre forme che secondo noi sono, a volte in modo subdolo e a volte in modo palese, di esclusivo privilegio per i produttori se non si mette ordine in tutta la materia.

Noi abbiamo proposto la drastica riduzione dei cali massimi perché riteniamo che gli attuali limiti dei cali di lavorazione consentano praticamente in modo eccessivo delle fasce di evasione, che in concreto si verificano con l'immissione al consumo di prodotti in modo surrettizio, vale a dire senza avere scontato l'imposta di fabbricazione.

È stato detto giustamente che i cali massimi previsti dalla legge attuale, che è una legge del 1962 ma che lascia quasi invariata la legge del 1939, sono naturalmente diversi dai cali reali che sono controllati in sede di raffinerie. Andiamo allora a vedere quali sono stati questi cali reali, e naturalmente dovremo limitarci a quelli disponibili, perché il Governo ha reso noti, ed il relatore ha poi riportato questi dati nella sua relazione, esclusivamente i cali di lavorazione di appena sei raffinerie e soltanto per un periodo limitato del 1973. Ebbene, dai dati che abbiamo sotto i nostri occhi, ricaviamo che, di queste sei raffinerie, due hanno registrato dei cali reali inferiori al 2 per cento; tre hanno registrato dei cali reali inferiori al 3 per cento, e solo una ha avuto dei cali reali del 5 per cento. È veramente singolare (e mi rivolgo all'onorevole sottosegretario) che la raffineria presso la quale sono stati registrati i cali più alti, almeno dal punto di vista contabile, sia in funzione da appena pochi mesi, e sia stata realizzata con grande risonanza di propaganda sulla sua efficienza e conformità alle più moderne tecniche di produzione e di disinquinamento: mi riferisco esattamente alla raffineria della *BP* (credo che tutti sappiano chi c'è dietro questa sigla) di Volpiano, presso Torino. È chiaro che questi dati, che hanno un significato puramente contabile ed hanno un riflesso sull'effettivo pagamento della imposta di fabbricazione, non hanno invece alcun riferimento reale con l'efficienza tecnica delle raffinerie. Bisogna pertanto individuare le ragioni per cui delle raffinerie più vecchie come la IROM e la STANIC abbiano avuto cali di lavorazione molto più limitati rispetto ad impianti come quello di Volpiano, realizzato da poco più di un anno e funzionante da pochi mesi. Ora, noi riteniamo che soltanto attraverso misure per la drastica diminuzione dei cali massimi sia possibile imporre un controllo più rigoroso su tutti questi complessi processi di trasferimento all'interno e al di fuori delle raffinerie, processi che sono fonte di evasioni. Per altro, riteniamo che anche le stesse direttive che sarebbero impartite con l'articolo 2 del disegno di legge siano, per certi aspetti, assolutamente inadeguate a risolvere il problema se l'esperienza, come abbiamo visto, ci dimostra che non sempre sono le raffinerie più moderne a registrare i cali più limitati.

Per queste ragioni, riteniamo di dover insistere su questi emendamenti che, ove venissero approvati, costituirebbero uno stimolo per il Governo a provvedere ad una rapida modifica della legislazione e, quindi, ad un suo reale aggiornamento alle tecniche più moderne.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sopprimere l'articolo 3-quater *della Commissione.*

3-quater. **3. De Marzio, Roberti, Tassi, Delfino, Dal Sasso, Alfano, de Vidovich, Niccolai Giuseppe, Saccucci, Galasso, Baghino, Menicacci.**

Al primo comma dell'articolo 3-quater *della Commissione, sopprimere il primo capoverso.*

3-quater. **4. Delfino, De Marzio, Roberti, Tassi, Dal Sasso, Niccolai Giuseppe, Menicacci, Baghino, Galasso, Saccucci, Alfano, de Vidovich.**

*Al primo comma dell'articolo 3-*quater *della Commissione, sopprimere il secondo capoverso.*

3-quater. **5. De Marzio, Roberti, Tassi, Dal Sasso, Santagati, Abelli, Niccolai Giuseppe, de Vidovich, Alfano, Saccucci, Galasso, Baghino, Menicacci, Turchi, Delfino.**

*Al primo comma dell'articolo 3-*quater *della Commissione, sopprimere il terzo capoverso.*

3-quater. **6. De Marzio, Roberti, Niccolai Giuseppe, Delfino, Abelli, Baghino, Tassi, Saccucci, Galasso, de Vidovich.**

*Sopprimere il secondo comma dell'articolo 3-*quater *della Commissione.*

3-quater. **7. Roberti, Tassi, de Vidovich, Galasso, Abelli, Delfino, Alfano, Menicacci, Baghino, Saccucci.**

*Sopprimere l'articolo 3-*quinquies *della Commissione.*

3-quinquies. **1. Roberti, Tassi, Abelli, Delfino, Dal Sasso, Turchi, Menicacci, Baghino, Saccucci, de Vidovich.**

*Al primo comma dell'articolo 3-*quinquies *della Commissione sopprimere il primo capoverso.*

3-quinquies. **2. Roberti, Tassi, de Vidovich, Delfino, Dal Sasso, Turchi, Menicacci, Baghino, Galasso, Niccolai Giuseppe.**

*Al primo comma dell'articolo 3-*quinquies *della Commissione sopprimere il secondo capoverso.*

3-quinquies. **3. Roberti, Tassi, Niccolai Giuseppe, Abelli, Baghino, Galasso, de Vidovich, Alfano, Turchi, Saccucci.**

*Al primo comma dell'articolo 3-*quinquies *della Commissione sopprimere il terzo capoverso.*

3-quinquies. **4. Roberti, Abelli, Delfino, Tassi, Saccucci, Alfano, de Vidovich, Galasso, Menicacci.**

TASSI. Chiedo di svolgerli io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TASSI. Ritengo che questi emendamenti possano essere dati per svolti, perché, nella sostanza, essi rientrano nella logica dei precedenti emendamenti Roberti 1. 11, 1. 12 e 1. 13. Non ritengo pertanto di dover ripetere argomentazioni già proposte all'esame dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Sostituire l'articolo 3-*quater *della Commissione con il seguente:*

L'articolo 2 della legge 28 marzo 1968, n. 393, sostituito dall'articolo 5-*bis* della legge 15 novembre 1973, n. 733, è soppresso.

3-quater. **1. D'Alema, Buzzoni, Cesaroni, Cirillo, Giovannini, La Marca, Mancinelli, Niccolai Cesarino, Pascariello, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Terraroli, Vespignani.**

*Al primo comma, primo capoverso dell'articolo 3-*quater *della Commissione, sostituire le parole:* 9 giorni, *con:* 60 giorni.

3-quater. **2. D'Alema, Buzzoni, Cesaroni, Cirillo, Giovannini, La Marca, Mancinelli, Niccolai Cesarino, Pascariello, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Terraroli, Vespignani.**

CIRILLO. Chiedo di svolgerli io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIRILLO. Con il primo emendamento intendiamo abolire la facoltà di differire il versamento dell'imposta di fabbricazione da parte delle società petrolifere dopo i 30 giorni durante i quali le stesse società possono trattenere l'imposta, in ossequio a una direttiva comunitaria che, benché riguardi più in generale tutti i prodotti importati (perché è una direttiva che concerne le imposte che si pagano alle dogane) stabilisce appunto che ci sia tale dilazione senza interessi.

Quali ragioni giustificano il pagamento differito? Tralascerò il problema dei 30 giorni, cui si riferisce la direttiva della Comunità europea, e mi riferirò ai due mesi, perché questi sono attualmente concessi alle società petrolifere. Per queste ultime l'obbligo di versamento dell'imposta non sorge al momento della produzione dei prodotti petroliferi perché in tale momento le società hanno la facoltà di immagazzinare i prodotti; l'obbligo di versare l'imposta di fabbricazione nasce per le società petrolifere soltanto alla vendita dei prodotti: da tale momento decorre il termine di versamento della imposta.

Al momento dell'estrazione per la vendita, le società petrolifere cedono i prodotti petroliferi ad intermediari, che li smistano di solito, ai distributori finali. Questi ultimi pagano i prodotti petroliferi – compresa l'imposta di fabbricazione – anticipatamente, cioè al momento in cui ricevono i prodotti, perché queste sono le condizioni imposte dai distributori.

Il periodo necessario alle società petrolifere per incassare non solo il valore dei prodotti, ma anche l'imposta di fabbricazione e l'IVA, va, al più, dai 10 ai 15 giorni: cioè, a partire dal momento in cui i prodotti petroliferi vengono prelevati per essere immessi al consumo, nel giro di 10-15 giorni le società petrolifere ricevono sia il controvalore dei prodotti venduti sia l'imposta di fabbricazione.

A fronte di questa situazione potrebbe essere quindi più che sufficiente – e lo è – la direttiva comunitaria che accorda 30 giorni di dilazione per il versamento, senza interesse. Questa direttiva è molto ampia, perché in realtà riguarda tutti i prodotti importati e non esiste alcun prodotto per il quale possa sorgere, alla dogana, una obbligazione di 120 miliardi, quale sorge ogni mese, in trenta giorni, per i prodotti petroliferi. Questo spiega la larghezza della disposizione comunitaria relativa ai 30 giorni: ma questi 30 giorni sono già molti, e potrebbero bastare per attendere che finisca il ciclo che va dalla uscita del prodotto dalla raffineria alla ricezione degli introiti, compresa l'imposta di fabbricazione, da parte delle società petrolifere.

Qual è allora la ragione per la quale si vuole continuare a dare alle società la possibilità di trattenere importi che per i tre mesi raggiungono e superano i 500 miliardi? Il gettito totale dell'imposta di fabbricazione raggiungerà infatti, per il 1974, i 2.400 miliardi; ed anche se si prevede una diminuzione di gettito per il 1975 – in conseguenza di una prevedibile diminuzione dei consumi – il gettito complessivo supererà sicuramente (tenendo anche conto delle previsioni del bilancio per il 1975, seppure non conosco precisamente la cifra relativa) i 2.150 miliardi, pertanto, sono circa 500 i miliardi, secondo la ripartizione trimestrale, che si concede alle società petrolifere di trattenere per la dilazione del versamento.

Si tratta di una cifra enorme e non vi sono ragioni economiche che possono giustificarla. L'unica ragione di una certa rilevanza che è stata portata è stato il riferimento al fatto che anche l'ENI, industria pubblica, beneficia di questa dilazione di versamento. Ma questo non può essere un motivo per accordare alle società petrolifere, ai petrolieri e ai raffinatori privati cui va riferito, nel complesso, oltre il 70 per cento di tutti i prodotti, la stessa agevolazione. Non vi è quindi alcun motivo, se non il fatto che si è creata l'agevolazione e la si vuole mantenere. È per questo che chiediamo che questo periodo di due mesi venga abolito; lo Stato può incassare subito per effetto di questa abolizione oltre 300 miliardi ed è superfluo soffermarsi sull'importanza e sull'utilità di avere oggi la disponibilità immediata di una somma di questo genere.

Con il successivo emendamento, che è subordinato, chiediamo la riduzione dei novanta giorni a sessanta. Ci sembra che, di fronte a queste proposte, non vi siano veramente argomenti validi, se non la carenza del coraggio e della forza politica di provvedere, e quindi di sradicare una collusione, un sistema che evidentemente non è soltanto in atto per le società petrolifere, ma è più vasto, che proprio attraverso l'accoglimento di questi emendamenti può cominciare ad essere intaccato.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Dopo il primo comma dell'articolo 3-quinquies *della Commissione aggiungere il seguente:*

Con le stesse modalità il ministro delle finanze può revocare o modificare la concessione di cui al primo comma, anche nel corso dell'anno.

3-quinquies. 5. **La Loggia, Colucci, Ciampaglia, Pandolfi.**

L'onorevole La Loggia ha facoltà di svolgerlo.

LA LOGGIA. Lo do per svolto, signor Presidente.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Dopo l'articolo 3-sexies *della Commissione aggiungere il seguente:*

Il numero delle automobili delle amministrazioni dello Stato è ridotto per ciascun Mi-

nistero, ad un terzo del numero delle direzioni generali.

3-sexies. 0. 1. **Buzzoni, Cesaroni, Cirillo, Giovannini, La Marca, Mancinelli, Niccolai Cesarino, Pascariello, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Terraroli, Vespignani.**

L'onorevole Buzzoni ha facoltà di svolgerlo.

BUZZONI. Quando il « pacchetto » dei decreti che stiamo discutendo era in gestazione e durante la loro illustrazione propagandistica, siamo stati tutti sommersi da una quantità di appelli che tendevano a persuadere il popolo italiano della necessità di questi sacrifici e da una caterva di solenni affermazioni tendenti ad assicurare gli italiani che tali sacrifici sarebbero stati equamente distribuiti fra tutti i contribuenti. Non solo, ma solenni dichiarazioni sono state fatte tendenti a persuadere che il Governo, contestualmente alla richiesta di questi sacrifici, avrebbe avviato una lotta decisa contro le evasioni e una lotta non meno decisa e serrata contro gli sprechi.

Il contenuto dei decreti ha fatto piazza pulita di queste affermazioni, di queste dichiarazioni e la caratterizzazione di questi decreti non è stata certo quella dell'equità, bensì dell'iniquità, poiché ha concentrato il peso maggiore del prelievo forzoso di 3.000 miliardi sui lavoratori, sui ceti meno abbienti della popolazione italiana. La lotta all'evasione si è perduta in alcune norme di un decreto specifico che discuteremo fra poco in questa aula: di lotta contro gli sprechi non vi è traccia. La nostra proposta tende ad evidenziare tale fatto, che ha un profondo valore politico e morale. Mentre il Governo chiede agli italiani, ai lavoratori, ai ceti meno abbienti sacrifici così pesanti, non sente il dovere di dare esso prova di sottoporsi ad un modesto sacrificio. Non sente il dovere di dimostrare che intende, in modo concreto, lottare contro gli sprechi o almeno contro quegli sprechi che possono essere subito eliminati.

È stato affermato, e nessuno lo ha mai smentito, che il parco-macchine dell'amministrazione dello Stato è costituito da migliaia di mezzi e che la spesa per mantenere questo parco macchine ammonta a molte, molte decine di miliardi. Sono cifre mostruose, e vi è quasi riluttanza a pronunciarle proprio per la loro mostruosità, che dimostrano un deterioramento strutturale dell'amministrazione dello Stato e rappresentano un onere inammissibile imposto ai contribuenti. Un onere che assume un carattere di manifesta immoralità, particolarmente nel momento in cui, come ho detto, si chiedono agli italiani dei sacrifici così gravi.

Su tale spreco anche la Corte dei conti ha sollevato due aspre eccezioni; ma, al di là di esse, rimane il fatto morale.

Chiediamo perciò che il parco macchine della pubblica amministrazione sia ridotto ad un terzo del numero delle direzioni generali.

PRESIDENTE. La Commissione ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, terzo capoverso, dell'articolo 3-quater *della Commissione, dopo le parole*: buoni ordinari del tesoro, *aggiungere le seguenti*: con scadenza a tre mesi.

3-quater. 8. **Commissione.**

SPINELLI, *Relatore*. Signor Presidente, chiedo la sospensione della seduta per qualche minuto onde convocare il Comitato dei nove per approfondire l'esame degli emendamenti presentati alla prima parte dell'articolo 1 del disegno di legge.

PRESIDENTE. Sospendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 17,20, è ripresa alle 17,50.

PRESIDENTE. A seguito della riunione del Comitato dei nove, la maggioranza della Commissione ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 3-quater *della Commissione, dopo il quarto comma, aggiungere i seguenti:*

Le concessioni di maggiore dilazione dell'imposta di fabbricazione non possono essere accordate per un importo complessivo superiore all'ammontare globale delle dilazioni concesse alla data del 30 aprile 1974.

Per ciascuna azienda la maggiore dilazione non può superare l'ammontare dell'imposta dilazionata a suo favore alla data predetta. Per le aziende che a tale data non fruivano del beneficio, la concessione può essere accordata per l'anno successivo a quello della domanda e l'ammontare della maggiore dilazione è determinato tenendo conto dell'imposta pagata per le estrazioni effettuate nel periodo agosto-ottobre dell'anno precedente a quello della concessione, ragguagliandola alle aliquote d'imposta vigenti alla data del 30 aprile 1974. Resta fermo, in ogni caso, l'importo complessivo di cui al comma precedente e, in re-

lazione a tale massimale, sono proporzionalmente ridotti l'importo della dilazione fruito da ciascuna azienda al 30 aprile 1974 e quello spettante ai nuovi richiedenti sulla base dei criteri stabiliti nel presente comma.

3-quater. 9. **Commissione.**

L'onorevole relatore ha facoltà di svolgerlo.

SPINELLI, *Relatore*. L'emendamento proposto corrisponde ad una realtà chiaramente apparsa anche nei dibattiti tenuti in Commissione in sede referente su questo decreto.

Abbiamo lungamente discusso sul problema del pagamento differito e sugli interessi relativi. Vogliamo stabilire un aumento dell'imposta di fabbricazione, e questa maggiore imposizione corrisponde ad una esigenza – come ho cercato di sottolineare anche stamane nella replica – di un immediato reperimento di fondi da parte dello Stato. Ma l'attuale dilazione dei pagamenti fa sì che lo Stato beneficî di ogni aumento come questo con tre mesi di ritardo.

Da ciò deriva l'emendamento proposto dalla maggioranza della Commissione, e sul quale si è a lungo discusso. Ritengo che, praticamente, non si tratti di una novità: una procedura di questo genere si è avuta anche in passato. Negli anni 1970-73 avevamo un 5 per cento di interessi sul pagamento dilazionato, il quale era anche allora a 30 giorni senza interessi, e a 60 con l'interesse del 5 per cento. Cito da una fonte non governativa, ma al di sopra di ogni sospetto, le *Informazioni economiche* della *Esso* italiana: « Per gli anni 1971-73... ferme restando tali condizioni, veniva introdotto un massimale di differimento di 550 miliardi, proporzionalmente divisi tra tutte le aziende petrolifere ».

Non so quali furono allora le motivazioni di questa misura, che mi risulta fu una misura amministrativa. Proprio nello spirito di cui parlavo stamani – quello di ridurre al massimo la discrezionalità dell'amministrazione – abbiamo ritenuto più opportuno, anziché ricorrere ad una misura amministrativa, sodisfare questa esigenza in termini legislativi, con questo emendamento.

SERRENTINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERRENTINO. Questo emendamento non ha avuto un suo *iter* in Commissione, e quindi i singoli membri di quest'ultima non hanno potuto esaminarlo né esprimere una valutazione obiettiva sulla sostanza di esso. Si tratta di un emendamento che svisa addirittura la materia al nostro esame e che è anche in contraddizione con le disposizioni della CEE (già da qualche tempo l'Italia tende a ignorare sempre più le disposizioni impartite dalla Comunità). Infatti, quando si parla di dilazione di pagamento dell'imposta di fabbricazione, si dà la possibilità concreta a qualsiasi compagnia petrolifera – e prima di tutte al nostro ente di Stato – di costituire delle scorte strategiche di materie prime di vitale importanza per una economia industriale quale è la nostra, e si crea, per il breve periodo, una garanzia di rifornimento per il mercato nazionale.

A questa materia si connette quindi un grosso problema: quello di offrire la possibilità finanziaria di acquisire il grezzo, di portarlo nelle nostre raffinerie, di superare le scorte previste dalla legge, di garantire l'immissione al consumo di determinati prodotti a tempo debito, e secondo le richieste del mercato.

Le conseguenze di questo emendamento, ove venisse approvato, lo dico in questo caldo agosto, le potremo verificare a novembre o a dicembre, quando forse non avremo nafta sul mercato nazionale, quando le nostre industrie non avranno il combustibile per andare avanti; forse, leggendolo così superficialmente, si pensa solamente ad un'azione punitiva nei confronti delle multinazionali, non certo all'ente di Stato che poi, in un modo o in un altro, il Governo potrà favorire. Ebbene, ripeto quanto ho detto nel mio intervento in sede di discussione generale su questa materia: chi ha sollevato il discorso degli sfridi, dei cali, e quindi contro determinati favoritismi nei confronti delle multinazionali, è stato il gruppo liberale, mio tramite, in Commissione, proprio quando si iniziava la discussione di questo decreto. Quindi il nostro gruppo è fuori da ogni sospetto, sospetto che invece esiste in relazione a collusione fra la maggioranza e il partito comunista, che ha chiesto queste cose, anche attraverso i suoi emendamenti, proprio in odio all'idea di una certa riserva strategica, sul nostro territorio nazionale, di queste materie prime essenziali, che per la nostra industria costituiscono una riserva vitale. Questo è un fatto politico importante. Non sto nemmeno a discutere il contenuto di questo emendamento, perché esso è tanto complicato che i funzionari dello stesso Ministero che deve averlo suggerito dietro le pressioni della mag-

gioranza (sollecitata a sua volta dal partito comunista) si troveranno in ben gravi difficoltà e forse nell'impossibilità concreta di applicarlo.

Siamo pertanto decisamente contrari a questo emendamento. (*Applausi dei deputati del gruppo liberale*).

SANTAGATI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTAGATI. Sono molto sorpreso dalla maniera – mi si consenta l'espressione – piuttosto pesante con cui si è voluto mascherare un accordo, evidente dal punto di vista politico, anche se ambiguo nel modo in cui viene espresso. Nella riunione del Comitato dei nove, che vi è stata alle ore 15, abbiamo ricevuto il preannuncio di un emendamento di cui, per altro, nessuno di noi conosceva l'oggetto; ma abbiamo subito compreso, dalla maniera piuttosto imbarazzata con cui la questione veniva posta, che vi era una corrispondenza di amorosi sensi tra la maggioranza ed il gruppo comunista.

MANCINELLI. Meglio che con i petrolieri!

SANTAGATI. Ora vedremo se questa corrispondenza di amorosi sensi si limiti soltanto al fatto politico o non coinvolga anche il fatto petrolio. (*Commenti all'estrema sinistra*). Lasciatemi parlare, giacché si tratta di fatti ai quali ho assistito e che denuncio. Non ammetto quindi smentite di alcun genere!

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, l'onorevole Santagati parla già con molto calore, se poi voi lo eccitate...

Una voce a sinistra. ...prende fuoco!

SANTAGATI. Durante questa prima riunione delle ore 15, il testo ufficiale dell'emendamento non era stato ancora predisposto. Abbiamo quindi rinviato il giudizio nel presupposto che questo testo ci venisse comunicato con un congruo anticipo per metterci nelle condizioni di studiarlo e di analizzarlo. Invece il Comitato dei nove si è riunito una seconda volta, previa ulteriore sospensione della seduta accordata dal Presidente, e in quella sede abbiamo appreso che, visto che vi era un'assoluta urgenza di varare questo emendamento perché non si poteva far attendere molto l'aula, era opportuno presentarlo in aula così com'era.

Per quanto riguarda il mio gruppo, dichiaro di essere contrario a tale impostazione e di non poter dare voto favorevole a questo emendamento. Altrettanto ha dichiarato il rappresentante del gruppo liberale; non altrettanto hanno dichiarato i rappresentanti – e sono in molti a parlare – del gruppo comunista, anzi, se la memoria non mi inganna, ho sentito un collega del partito comunista dire: « Non si potrebbe spostare la data del 30 aprile 1974? », e ha dimostrato di avere una perfetta cognizione di tutto l'emendamento e di accettarlo completamente. (*Commenti all'estrema sinistra*). Di questi tempi gli indizi non bastano o non dovrebbero bastare per formulare un'accusa, guardiamo però la sostanza dell'emendamento il quale, così come è congegnato, costituisce la fotografia di una situazione di pregressa colleganza – e non vorrei dire di collusione – tra un certo ambiente politico e l'ente di Stato, cioè l'ENI. Tale ente è posto, attraverso questo emendamento, nelle condizioni di poter riottenere da una mano quel che sembra gli sia stato tolto con l'altra. In parole povere, l'emendamento al nostro esame, mettendo l'ente petrolifero pubblico nelle condizioni di poter meglio fruire, a dispetto di altre situazioni più o meno collegate, di vantaggi tecnici e finanziari, finirebbe per turbare, per sconvolgere quell'equilibrio che – si dice – si voleva raggiungere allorquando si prospettò l'ipotesi di far pagare alle compagnie petrolifere un alto interesse (e su questo noi tutti eravamo d'accordo).

L'onorevole Roberti ha poc'anzi illuminato questa Assemblea sulla necessità di eliminare qualsiasi privilegio nei confronti delle compagnie petrolifere e di mettere effettivamente lo Stato nelle condizioni di conseguire il maggior vantaggio possibile. Ma quando vengono presentati siffatti provvedimenti surrettizi, che danno la possibilità di togliere con la mano sinistra ciò che – si sostiene – è stato tolto con la mano destra, ci troviamo nelle condizioni di dover affermare che da ciò nascerà soltanto una prospettiva di ulteriori imbrogli. Non vorrei, anzi, che la Commissione inquirente dovesse, da qui a qualche mese, indagare sulle elargizioni o sulle generosità di qualche ministro.

PAJETTA. Voterete per assolverlo, come sempre!

SANTAGATI. Per tutte queste ragioni, onorevoli colleghi, io vi invito a meditare attentamente sul valore e sul peso di questo

emendamento che certamente non tende a rafforzare l'erario, e che non rientra nella logica di un decreto-legge. Tale emendamento rimpinguerà qualche altra cassa, non certo l'erario; esso anzi rappresenterà una beffa per i cittadini italiani che saranno costretti a pagare ulteriori tasse. Ed il vantaggio non andrà alla collettività, bensì a gruppi bene individuati nei confronti dei quali voi comunisti rappresentate la parte più interessata. (*Applausi a destra — Vive proteste all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Passiamo ora al parere della Commissione sugli emendamenti presentati alla prima parte dell'articolo 1 del disegno di legge.

SANTAGATI. Chiedo di parlare per un richiamo all'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTAGATI. È stata così assorbente la preoccupazione della maggioranza ufficiale e di quella « aggregata » in ordine all'emendamento di cui abbiamo testé discusso, che non siamo stati in grado di esaminare i subemendamenti che il Comitato dei nove ha il diritto-dovere – credo – di prendere in considerazione. Quindi non so in quale modo possa il relatore esprimere il proprio parere, se non a titolo personale, o eludendo quanto sancito dal regolamento. (*Vive proteste all'estrema sinistra — Commenti a destra*).

PRESIDENTE. Onorevole Santagati, le ricordo che il Comitato dei nove si è riunito ben due volte, e proprio allo scopo di esaminare gli emendamenti non discussi in precedenza. Ritengo quindi che il relatore sia ora in grado di esprimere, a nome della Commissione, il parere sugli emendamenti e subemendamenti in questione.

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

SPINELLLI, *Relatore*. Signor Presidente, mi permetterò di fare (*Interruzione del deputato Santagati*)... alcune considerazioni sugli emendamenti che lo meritano, per poi passare (*Interruzione del deputato Delfino — Vive proteste a sinistra*)... ad esprimere più particolareggiatamente il mio parere su ognuno.

Vorrei incominciare dall'emendamento Abelli 1. 5 che nella sua forma è improponibile. Con esso si intende estendere i beneficî dei buoni agevolati, oltre che ai turisti stranieri, anche ai proprietari dei veicoli adattati per la guida con patente F, e cioè, in sostanza, agli invalidi.

L'emendamento così inserito nel corpo dell'articolo porterebbe a conseguenze deleterie perché, se è vero che la benzina per questi cittadini verrebbe a costare meno, è altrettanto vero che dovrebbero recarsi nello stesso tempo all'estero, o ai valichi di frontiera, per ritirare i buoni e consumare poi la benzina in Italia.

Per quanto riguarda i buoni di benzina emessi dall'Ente nazionale italiano per il turismo, la posizione assunta dalla Commissione è chiara: riteniamo di insistere sulla valuta estera.

Passando all'emendamento 1. 2 dell'onorevole Ballarin, vorrei far presente che il problema esiste. Tuttavia a livello di Governo e di Ministero si sottolinea che al suo accoglimento osta tutta una serie di difficoltà tecniche. In attesa quindi che l'onorevole Lima esponga più dettagliatamente l'orientamento del Governo su tale questione, e pur dovendo esprimere in questo momento parere contrario, vorrei però rivolgere un invito al Governo perché affronti la questione.

Per quanto riguarda la questione degli interessi e del pagamento differito, per evidenti motivi siamo contro la soppressione del periodo dei sei mesi, ed anche la maggioranza della Commissione ha espresso chiaramente la sua scelta.

L'emendamento 1. 16 dell'onorevole Tassi ritengo sia quanto meno pleonastico, perché non si può in un decreto che tratta dell'imposta di fabbricazione inserire una disposizione in forza della quale una intera categoria verrebbe esentata da qualunque tassa. Si tratta, in pratica, dei carburanti agricoli, e siccome i carburanti per l'agricoltura non pagano imposte di fabbricazione, non vediamo alcun motivo che possa giustificare questo emendamento.

Sono in linea generale contrario agli altri emendamenti. In particolare, per quanto riguarda l'emendamento 3-*sexies*. 0. 1 vorrei invitare l'onorevole Buzzoni a ritirarlo, ritenendolo dubbio sotto il profilo della proponibilità. In proposito aggiungo che m'ero permesso di chiedere all'onorevole Buzzoni di formulare diversamente l'emendamento, anche perché, per risolvere un problema quale quello delle auto di Stato, su cui la Commissione interni della Camera ha deciso di compiere un'indagine parlamentare, l'unica forma sarebbe quella di predisporre una nota di variazione allo stato di previsione della spesa per il 1974.

Ritengo quindi che tale emendamento non possa essere accettato.

Insisto sull'emendamento 3-*quater*. 8, da me illustrato; non voglio fare commenti, ma mi pare ci sia contraddizione in chi afferma che non vi saranno aumenti dell'imposta di fabbricazione a seguito di questo provvedimento e poi si spaventa del sistema che abbiamo proposto per bloccare il *plafond* delle somme in mano ai petrolieri.

La Commissione esprime parere contrario sugli emendamenti 1. 3, 1. 1, 1. 4, 1. 5, 1. 14, 1. 6, 1. 7, 1. 8, 1. 9, 1. 15. 1. 10, 1. 2, 1. 11, 1. 12, 1. 13, 1. 16. Esprimo inoltre parere contrario sull'emendamento 3. 0. 1 dell'onorevole Alesi e, conseguentemente, sul subemendamento dell'onorevole Cirillo. Esprimo parere contrario sugli emendamenti 3-*bis*. 1, 3-*bis*. 2, 3-*quater*. 3, 3-*quater*. 1, 3-*quater*. 4, 3-*quater*. 5, 3-*quater*. 6, 3-*quater*. 7, 3-*quinquies*. 1, 3-*quinquies*. 2, 3-*quinquies*. 3, 3-*quinquies*. 4. Esprimo parere favorevole sull'emendamento La Loggia 3-*quinquies*. 5, mentre contrario è il parere della Commissione sull'emendamento 3-*sexies*. 0. 1. Infine, insisto sull'emendamento 3-*quater*. 9 della Commissione.

PRESIDENTE. Il Governo?

LIMA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Esprimerò il parere seguendo lo stesso criterio adottato dal relatore. Abbiamo un gruppo di emendamenti che mira a eliminare o a ridurre l'inasprimento fiscale previsto dal decreto in esame. Al riguardo devo rilevare che tali emendamenti, se approvati, impedirebbero il raggiungimento delle specifiche finalità che il decreto persegue e pertanto comprometterebbe tutto l'assetto del pacchetto fiscale varato per fronteggiare l'attuale crisi economica.

Circa l'emendamento presentato dall'onorevole Ballarin per l'estensione ai pescatori delle acque interne delle agevolazioni per l'acquisto di carburante, devo precisare che le disposizioni in materia di imposta di fabbricazione non prevedono alcuna agevolazione per i carburanti utilizzati per la pesca marittima. Infatti, il trattamento agevolato di questi carburanti deriva dal fatto che essi, essendo consumati fuori della linea doganale, sono considerati provviste di bordo, e come tali fruiscono dell'abbuono previsto per l'imposta sui prodotti esportati.

È evidente pertanto che questo trattamento non può essere esteso ai carburanti consumati per la pesca nelle acque interne, in quanto in questo caso si tratta di consumi interni i quali non possono beneficiare del regime delle provviste di bordo e quindi dei prodotti esportati. Inoltre, l'introduzione di una nuova agevolazione fiscale sarebbe in contrasto con il principio postulato dalla riforma tributaria, che impegna l'amministrazione finanziaria a ridurre le agevolazioni fiscali già esistenti. Si deve rilevare inoltre che si ravvisano difficoltà notevoli circa la pratica attuazione del beneficio, per gli stessi utenti in quanto lungo le rive dei fiumi, dei canali e dei laghi non esistono impianti di deposito di prodotti petroliferi che non abbiano assolto il tributo. Solo da questi impianti, infatti, possono essere prelevati i carburanti in esenzione fiscale. In ogni caso, aggiungo che la concessione dei carburanti in esenzione fiscale per la pesca sulle acque interne, costituirebbe fonte di abuso e imporrebbe costosissimi servizi di controllo, dal momento che è noto che le acque interne non sono sottoposte alla vigilanza della guardia di finanza, vigilanza che invece viene esercitata sulle coste marittime e lungo la linea doganale. Concludendo, devo inoltre rilevare che se si vogliono perseguire finalità di agevolazione, concedendo benefici ad una determinata categoria di lavoratori, non si vede l'opportunità di fare ricorso allo strumento dell'agevolazione fiscale, dato che si possono trovare interventi e provvedimenti più adeguati e rispondenti alle attuali esigenze di tali categorie.

Per quanto riguarda l'emendamento 3-*quater*. 9 presentato dalla maggioranza della Commissione, dichiaro che il Governo accetta tale emendamento dimostrando così di voler andare incontro a quanti hanno avuto l'occasione di dolersi con particolare insistenza in quest'aula (mi riferisco al gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale) di privilegi, o presunti tali, concessi nel passato ai petrolieri. Si è detto che 90 giorni di dilazione nei pagamenti sono eccessivi, sono stati criticati i 30 giorni di esenzione; sembra pertanto opportuno accettare la proposta avanzata, che limiterebbe il credito concesso alle compagnie petrolifere ad una certa data ed in particolare a quella del 30 aprile.

Per quanto attiene, infine, ai singoli emendamenti dichiaro che il Governo concorda con il parere reso dal relatore e in particolare accetta l'emendamento La Loggia 3-*quinquies*. 5 e l'emendamento delle Commissioni 3-*quater*. 8, rimanendo contrario agli altri.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Onorevole Santagati, mantiene l'emendamento 1. 3, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Ricordo che sull'emendamento Niccolai Cesarino 1. 1 è pervenuta alla Presidenza richiesta di votazione segreta da parte del gruppo comunista.

Votazione segreta mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Indico la votazione segreta, mediante procedimento elettronico sull'emendamento Niccolai Cesarino 1. 1.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione ed invito gli onorevoli segretari a verificarne le risultanze.

(*I deputati segretari verificano le risultanze della votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	515
Votanti	514
Astenuto	1
Maggioranza	258
Voti favorevoli	204
Voti contrari	310

(*La Camera respinge*).

Hanno preso parte alla votazione:

Accreman
Achilli
Aiardi
Aldrovandi
Alesi
Alessandrini
Alfano
Aliverti
Allegri
Almirante
Aloi
Alpino
Amadeo
Amendola
Andreoni
Andreotti
Angelini
Angrisani
Anselmi Tina
Armani
Armato
Arnaud
Artali
Ascari Raccagni
Assante
Astolfi Maruzza
Azzaro
Baccalini
Badini Confalonieri
Baghino
Balasso
Baldassari
Baldi
Ballardini
Ballarin
Balzamo
Bandiera
Barba
Barbi
Barca
Bardelli
Bardotti
Bargellini
Bartolini
Baslini
Bassi
Bastianelli
Battaglia
Battino-Vittorelli
Beccaria
Becciu
Belci
Bellisario
Bellotti
Belluscio
Bemporad
Benedetti Gianfilippo
Benedetti Tullio
Benedikter
Berlinguer Enrico
Berlinguer Giovanni
Berloffa
Bernardi
Bernini
Bersani
Bertè
Biagioni
Biamonte
Bianchi Alfredo
Bianchi Fortunato
Biasini
Bisignani
Bodrato
Bodrito
Boffardi Ines
Boldrin
Boldrini
Bollati
Bologna
Bonalumi
Bonifazi
Bonomi
Borghi
Borra
Borromeo D'Adda
Bortolani
Bortot
Bosco
Bottarelli
Bottari
Bova
Bozzi
Brandi
Bressani
Brini
Bubbico
Buffone
Busetto
Buzzi
Buzzoni
Cabras
Caiati
Caiazza
Caldoro
Calvetti
Canepa
Canestrari
Capponi Bentivegna Carla
Capra
Cardia
Carenini
Cariglia
Cároli
Carrà
Carri
Carta
Caruso
Casapieri Quagliotti Carmen
Cascio
Cassanmagnago Cerretti Maria Luisa
Castelli
Castellucci
Castiglione
Cataldo
Catanzariti
Catella
Cattanei
Cavaliere
Ceccherini
Ceravolo
Cerra
Cerri
Cervone
Cesaroni
Chiarante
Chiovini Cecilia
Ciaffi
Ciai Trivelli Anna Maria
Ciampaglia
Ciccardini
Cirillo
Cittadini
Ciuffini
Coccia
Cocco Maria
Codacci-Pisanelli
Colucci
Compagna
Concas
Conte
Corà
Corti
Costamagna
Cotecchia
Covelli
Craxi

Cristofori
Cuminetti
Cusumano
D'Alema
D'Alessio
Dall'Armellina
Dal Maso
Damico
D'Angelo
D'Aniello
d'Aquino
D'Arezzo
D'Auria
de Carneri
de' Cocci
Degan
De Leonardis
Delfino
Della Briotta
Del Pennino
De Maria
De Martino
De Marzio
de Meo
de Michieli Vitturi
De Sabbata
de Vidovich
Di Giannantonio
Di Giesi
Di Gioia
Di Giulio
Di Leo
Di Marino
di Nardo
Di Puccio
Di Vagno
Donat-Cattin
Donelli
Dulbecco
Elkan
Erminero
Esposto
Evangelisti
Fabbri
Fabbri Seroni Adriana
Faenzi
Fagone
Federici
Felici
Felisetti
Ferioli
Ferrari
Ferrari-Aggradi
Ferretti
Ferri Mario
Ferri Mauro
Fibbi Giulietta
Finelli
Fioret
Fioriello
Flamigni
Fontana
Forlani
Fortuna
Foscarini
Foschi
Fracanzani
Fracchia
Frasca
Froio
Furia
Fusaro
Galasso
Galloni
Galluzzi
Gambolato
Garbi
Gargani
Gaspari
Gastone
Gava
Giadresco
Giannantoni
Giannini
Giglia
Giomo
Giordano
Giovanardi
Girardin
Giudiceandrea
Gramegna
Granelli
Grassi Bertazzi
Grilli
Guadalupi
Guarra
Guerrini
Guglielmino
Ianniello
Ingrao
Innocenti
Iotti Leonilde
Iozzelli
Iperico
Ippolito
Isgrò
Jacazzi
Korach
La Bella
Laforgia
La Loggia
La Malfa Giorgio
Lamanna
La Marca
Lapenta
La Torre
Lattanzio
Lavagnoli
Lenoci
Lettieri
Ligori
Lindner
Lizzero
Lo Bello
Lobianco
Lodi Adriana
Lombardi Giovanni Enrico
Lospinoso Severini
Lucchesi
Lupis
Luraschi
Macaluso Emanuele
Maggioni
Magliano
Magnani Noya Maria
Magrì
Malagodi
Malagugini
Manca
Mancinelli
Mancini Antonio
Mancuso
Mantella
Marchetti
Marino
Mariotti
Marocco
Marras
Martelli
Martini Maria Eletta
Marzotto Caotorta
Maschiella
Masciadri
Masullo
Matta
Mattarelli
Matteini
Matteotti
Mazzarrino
Mazzola
Mazzotta
Mendola Giuseppa
Menichino
Merli
Messeni Nemagna
Meucci
Miceli
Micheli Pietro
Mignani
Milani
Miotti Carli Amalia
Mirate
Miroglio
Misasi
Molè
Monti Maurizio
Monti Renato
Morini
Mosca
Musotto
Nahoum
Napolitano
Natali
Natta
Niccolai Cesarino
Niccoli
Nicolazzi
Olivi
Orlando
Orsini
Padula
Pajetta
Palumbo
Pandolfi
Pani
Pascariello
Patriarca
Pavone
Pazzaglia
Pedini
Peggio
Pegoraro
Pellegatta Maria
Pellicani Giovanni
Pellizzari
Pennacchini
Perantuono
Petronio
Petrucci
Pezzati
Pica
Picchioni
Picciotto
Piccoli
Piccone
Pirolo
Pisanu
Pisicchio
Pisoni
Pistillo
Pochetti
Poli
Pompei
Postal
Prandini
Prearo
Preti
Pucci
Pumilia
Quaranta

Querci
Radi
Raffaelli
Raicich
Rampa
Raucci
Rausa
Rauti
Reale Giuseppe
Reale Oronzo
Reggiani
Reichlin
Rende
Restivo
Revelli
Riccio Pietro
Riccio Stefano
Riela
Riga Grazia
Righetti
Riz
Rizzi
Roberti
Rognoni
Romita
Romualdi
Rosati
Ruffini
Russo Carlo
Russo Ferdinando
Russo Vincenzo
Sabbatini
Saccucci
Salizzoni
Salvatore
Salvatori
Salvi
Sandomenico
Sandri
Sangalli
Santagati
Santuz
Sanza
Sartor
Savoldi
Sboarina
Sbriziolo De Felice Eirene
Scalfaro
Scarlato
Schiavon
Scipioni
Scotti
Scutari
Sedati
Segre
Semeraro
Serrentino
Servadei
Sgarbi Bompani Luciana
Sgarlata
Signorile
Sinesio
Sisto
Skerk
Sobrero
Spadola
Spagnoli
Speranza
Spinelli
Spitella
Sponziello
Stefanelli
Stella
Storchi
Strazzi
Talassi Giorgi Renata
Tamini
Tanassi
Tani
Tantalo
Tarabini
Tassi
Tedeschi
Terraroli
Tesi
Tesini
Tessari
Tocco
Todros
Tortorella Giuseppe
Tozzi Condivi
Traina
Traversa
Tremaglia
Tripodi Antonino
Tripodi Girolamo
Triva
Trombadori
Truzzi
Turchi
Turnaturi
Urso Giacinto
Urso Salvatore
Vaghi
Vagli Rosalia
Valiante
Valori
Vania
Vecchiarelli
Venegoni
Venturini
Vespignani
Vetere
Vetrone
Villa
Vincelli
Vincenzi
Vineis
Vitale
Vitali
Volpe
Zaffanella
Zamberletti
Zanibelli
Zanini
Zolla
Zoppetti
Zurlo

Si è astenuto:

Ciacci

È in missione:

Moro Dino

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Onorevole De Marzio, mantiene l'emendamento 1. 4, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

DE MARZIO. Sì, signor Presidente e chiedo lo scrutinio segreto.

Votazione segreta mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Indico la votazione segreta, mediante procedimento elettronico sull'emendamento De Marzio 1. 4.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a verificarne le risultanze.

(*I deputati segretari verificano le risultanze della votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	521
Votanti	518
Astenuti	3
Maggioranza	260
Voti favorevoli	209
Voti contrari	309

(*La Camera respinge*).

Hanno preso parte alla votazione:

Abelli
Accreman
Achilli
Aiardi
Aldrovandi
Alesi
Alessandrini
Alfano
Aliverti
Allegri
Allocca
Almirante

Aloi
Alpino
Amadeo
Amendola
Andreoni
Andreotti
Angelini
Anselmi Tina
Armani
Armato
Arnaud
Artali
Ascari Raccagni
Assante
Astolfi Maruzza
Azzaro
Baccalini
Badini Confalonieri
Baghino
Balasso
Baldassari
Baldassi
Baldi
Ballardini
Ballarin
Balzamo
Bandiera
Barba
Barbi
Barca
Bardelli
Bardotti
Bargellini
Bartolini
Baslini
Bassi
Bastianelli
Battaglia
Battino-Vittorelli
Beccaria
Becciu
Belci
Bellisario
Bellotti
Belluscio
Bemporad
Benedetti Gianfilippo
Benedetti Tullio
Benedikter
Berlinguer Enrico
Berlinguer Giovanni
Berloffa
Bernardi
Bernini
Bersani
Bertè
Biagioni
Biamonte
Bianchi Alfredo
Bianchi Fortunato
Biasini
Bisignani
Bodrato
Bodrito
Boffardi Ines
Boldrin
Boldrini
Bollati
Bologna
Bonalumi
Bonifazi
Bonomi
Borghi
Borra
Borromeo D'Adda
Bortot
Bosco
Bottarelli
Bottari
Bova
Bozzi
Brandi
Bressani
Brini
Bubbico
Buffone
Busetto
Buttafuoco
Buzzi
Cabras
Caiati
Caiazza
Caldoro
Calvetti
Canepa
Canestrari
Capra
Cardia
Carenini
Cariglia
Cároli
Carrà
Carri
Carta
Caruso
Casapieri Quagliotti Carmen
Cascio
Cassanmagnago Cerretti Maria Luisa
Castelli
Castellucci
Castiglione
Cataldo
Catanzariti
Catella
Cattanei
Cattaneo Petrini Giannina
Cavaliere
Ceccherini
Cerra
Cerri
Cervone
Cesaroni
Chiarante
Ciaffi
Ciai Trivelli Anna Maria
Ciampaglia
Ciccardini
Cocco Maria
Codacci-Pisanelli
Colucci
Compagna
Concas
Corà
Corti
Costamagna
Cotecchia
Cottone
Covelli
Craxi
Cristofori
Cuminetti
Cusumano
D'Alema
D'Alessio
Dall'Armellina
Dal Maso
Damico
D'Angelo
D'Aniello
d'Aquino
D'Arezzo
D'Auria
de Carneri
de' Cocci
Degan
De Leonardis
Delfino
Della Briotta
De Lorenzo
Del Pennino
De Maria
De Martino
De Marzio
de Meo
de Michieli Vitturi
De Sabbata
de Vidovich
Di Giannantonio
Di Giesi
Di Gioia
Di Giulio
Di Leo
Di Marino
di Nardo
Di Puccio
Di Vagno
Donat-Cattin
Donelli
Dulbecco
Elkan
Erminero
Esposto
Evangelisti
Fabbri
Faenzi
Fagone
Federici
Felici
Felisetti
Ferioli
Ferrari
Ferrari-Aggradi
Ferretti
Ferri Mario
Ferri Mauro
Fibbi Giulietta
Fioret
Fioriello
Flamigni
Fontana
Forlani
Fortuna
Foscarini
Foschi
Fracanzani
Fracchia
Frasca
Froio
Fusaro
Galasso
Galloni
Galluzzi
Gambolato
Garbi
Gargani
Gargano
Gasco
Gaspari
Gastone
Gava
Gerolimetto
Giadresco
Giannantoni
Giannini
Giglia
Giomo
Giordano
Giovanardi

Giovannini
Girardin
Giudiceandrea
Gramegna
Granelli
Grassi Bertazzi
Grilli
Guadalupi
Guarra
Guerrini
Guglielmino
Gui
Ianniello
Ingrao
Innocenti
Iotti Leonilde
Iozzelli
Iperico
Ippolito
Isgrò
Jacazzi
La Bella
Laforgia
La Loggia
La Malfa Giorgio
La Marca
Lapenta
La Torre
Lattanzio
Lenoci
Lettieri
Lezzi
Ligori
Lima
Lindner
Lizzero
Lo Bello
Lobianco
Lodi Adriana
Lombardi Giovanni Enrico
Lospinoso Severini
Lucchesi
Lupis
Luraschi
Macaluso Emanuele
Maggioni
Magliano
Magnani Noya Maria
Magrì
Malagodi
Malagugini
Mammì
Manca
Mancinelli
Mancini Antonio
Mancuso
Mantella
Marchetti
Marino
Mariotti
Marocco
Marras
Martini Maria Eletta
Marzotto Caotorta
Maschiella
Masciadri
Masullo
Matta
Mattarelli
Matteini
Matteotti
Mazzarino
Mazzarrino
Mazzola
Mazzotta
Mendola Giuseppa
Merli
Messeni Nemagna
Meucci
Miceli
Micheli Pietro
Mignani
Milani
Miotti Carli Amalia
Mirate
Miroglio
Misasi
Molè
Monti Maurizio
Monti Renato
Morini
Moro Dino
Mosca
Musotto
Nahoum
Napolitano
Natali
Natta
Negrari
Niccolai Cesarino
Niccoli
Nicolazzi
Olivi
Orlando
Orsini
Padula
Pajetta
Palumbo
Pandolfi
Pani
Pascariello
Patriarca
Pavone
Pazzaglia
Pedini
Peggio
Pegoraro
Pellegatta Maria
Pellicani Giovanni
Pellizzari
Pennacchini
Perantuono
Petronio
Petrucci
Pezzati
Pica
Picchioni
Picciotto
Piccoli
Piccone
Pirolo
Pisanu
Pisicchio
Pisoni
Pistillo
Pochetti
Poli
Pompei
Postal
Prandini
Prearo
Preti
Pucci
Pumilia
Quaranta
Querci
Quilleri
Radi
Raicich
Rampa
Raucci
Rausa
Rauti
Reale Giuseppe
Reale Oronzo
Reichlin
Rende
Restivo
Revelli
Riccio Pietro
Riccio Stefano
Riela
Riga Grazia
Righetti
Riz
Rizzi
Roberti
Rognoni
Romita
Romualdi
Rosati
Ruffini
Russo Carlo
Russo Ferdinando
Russo Vincenzo
Sabbatini
Saccucci
Salizzoni
Salvatore
Salvatori
Salvi
Sandomenico
Sandri
Sangalli
Santagati
Santuz
Sanza
Sartor
Savoldi
Sboarina
Sbriziolo De Felice Eirene
Scalfaro
Scarlato
Schiavon
Scipioni
Scotti
Scutari
Sedati
Segre
Semeraro
Serrentino
Servadei
Sgarbi Bompani Luciana
Sgarlata
Signorile
Sinesio
Sisto
Skerk
Sobrero
Spadola
Spagnoli
Speranza
Spinelli
Spitella
Sponziello
Stefanelli
Stella
Storchi
Strazzi
Sullo
Talassi Giorgi Renata
Tamini
Tanassi
Tani
Tantalo
Tarabini
Tassi
Tedeschi
Terraroli

Tesi
Tesini
Tessari
Tocco
Todros
Tortorella Giuseppe
Tozzi Condivi
Traina
Trantino
Traversa
Tremaglia
Tripodi Antonino
Tripodi Girolamo
Triva
Trombadori
Truzzi
Turchi
Turnaturi
Urso Giacinto
Urso Salvatore
Vaghi
Vagli Rosalia
Valiante
Valori
Vania
Vecchiarelli
Venegoni
Venturini
Venturoli
Vespignani
Vetere
Vetrano
Vetrone
Vicentini
Villa
Vincelli
Vincenzi
Vineis
Visentini
Vitale
Vitali
Volpe
Zaffanella
Zamberletti
Zanibelli
Zanini
Zolla
Zoppetti
Zurlo

Si sono astenuti:

Angrisani
Bortolani
Martelli

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Onorevole Abelli, mantiene il suo emendamento 1. 5, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

ABELLI. Sì, signor Presidente.

SANTAGATI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTAGATI. A chiarimento di quanto detto dagli oratori del nostro gruppo in sede di illustrazione, chiedo che la Camera voti in favore di questo emendamento che in sostanza mira a favorire una particolare categoria di guidatori di vetture invalidi. Il relatore ha sottolineato che l'emendamento era improponibile in quanto il testo del decreto-legge limiterebbe l'agevolazione agli stranieri e agli italiani residenti all'estero. In realtà, in Commissione l'espressione « all'estero » è stata eliminata dal secondo capoverso del terzo comma per volontà di tutti i gruppi politici; quindi l'emendamento ben potrebbe operare in favore di tutti gli italiani in condizioni di menomazione fisica.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Abelli 1. 5.

(*È respinto*).

Onorevole Serrentino, mantiene il suo emendamento 1. 14 non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

SERRENTINO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Delfino, mantiene il suo emendamento 1. 6 non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

DELFINO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Santagati, mantiene il suo emendamento 1. 7, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Dal Sasso, mantiene il suo emendamento 1. 8 non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

DAL SASSO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole De Marzio, mantiene il suo emendamento 1. 9 non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

DE MARZIO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Giovanni Pellicani, mantiene il suo emendamento 1. 15 non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

PELLICANI GIOVANNI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Santagati, mantiene il suo emendamento 1. 10 non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Ballarin, mantiene il suo emendamento 1. 2, non accettato dalla Commissione, né dal Governo?

BALLARIN. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Roberti, mantiene il suo emendamento 1. 11, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

ROBERTI. Sì, signor Presidente.

CIRILLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A quale titolo?

CIRILLO. Signor Presidente, vorrei fare un'osservazione sull'ordine dei lavori. Vi sono degli emendamenti presentati da vari gruppi che hanno praticamente lo stesso significato, anche se sono letteralmente formulati in maniera diversa. In particolare, l'emendamento Roberti 1. 11 e l'emendamento D'Alema 3-*quater* 1 hanno lo stesso significato, anche se differenti nel testo; c'è poi un altro emendamento presentato dal gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale, il 3-*quater* 4, che ha ancora lo stesso significato, quello cioè di abolire qualsiasi dilazione o qualsiasi favore nelle dilazioni dei pagamenti della imposta di fabbricazione ai petrolieri. Ritengo quindi che tali emendamenti dovrebbero essere posti in votazione congiunta.

PRESIDENTE. Onorevole Cirillo, riconosco la fondatezza della sua osservazione. La votazione di questi emendamenti sarà pertanto effettuata congiuntamente, con riserva da parte della Presidenza, qualora siano approvati, di stabilirne la collocazione in sede di coordinamento finale del testo del disegno di legge.

PAZZAGLIA. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAZZAGLIA. Dirò subito che ritengo che il testo più chiaro, tra tutti quelli che saranno posti in votazione congiuntamente, è quello dell'emendamento Roberti 1. 11. Esso recita testualmente: « Sono vietati tutti i differimenti di pagamento dell'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi e sui gas di petrolio liquefatti ». È una formulazione che esprime la volontà dei proponenti – e, mi auguro, la volontà del Parlamento – di porre fine a quello che è ritenuto il più grosso scandalo verificatosi in Italia in questi anni.

In proposito vorrei ricordare alcune vicende che non conosco solamente perché le ho lette sulla stampa, ma proprio perché sono a conoscenza di elementi concreti. Alcuni anni or sono veniva concessa una dilazione nel pagamento dell'IGE e dell'imposta di fabbricazione all'Ente nazionale idrocarburi, più esattamente, alle società che facevano capo a tale ente. Allo scadere della passata legislatura, fu approvata una legge che, in sede di Commissione inquirente, è stata esaminata come una delle « leggi compiacenti » nei riguardi dei petrolieri. Tale legge dispone che è possibile concedere dilazioni ai petrolieri nel pagamento dell'imposta di fabbricazione e dell'allora IGE, IVA, attualmente, per un periodo che è coperto da interessi molto modesti soltanto quando la dilazione supera i primi 30 giorni, cioè per il periodo che va dai 30 ai 90 giorni. Non si tratta, però, di una legge che attribuisca alle compagnie petrolifere il diritto di ottenere *sine die* il beneficio: si tratta di una legge che ha attribuito al ministro delle finanze, di concerto con il ministro del tesoro e con il ministro del bilancio, la facoltà di concedere, anno per anno, alle singole compagnie petrolifere l'utilizzazione di questo beneficio.

Ebbene, che cosa è avvenuto, e che cosa si è detto, se vogliamo usare termini che lascino ancora spazio al dubbio? Che ogni anno, per ottenere il rinnovo della concessione del beneficio, venivano pagate somme ingenti ai partiti politici della maggioranza governativa, per non dire che tali somme erano pagate ai diretti partecipanti a questa operazione e cioè, secondo i sospetti, anche ai ministri delle finanze, del tesoro e del bilancio.

Onorevoli colleghi, siamo ad un momento decisivo: stiamo qui esaminando un atto molto importante della legislazione che ri-

guarda i rapporti tra lo Stato e le compagnie petrolifere. Vogliamo continuare a lasciare aperti i sospetti che gravano sui partiti politici di maggioranza o che possono gravare sui ministri che hanno ricoperto l'incarico di ministri del bilancio, del tesoro, delle finanze? Se vogliamo lasciarli aperti, ci sono le strade che la maggioranza suggerisce con gli emendamenti presentati dalla Commissione o con il rifiuto di accettare le proposte che noi facciamo. Preciso che le nostre sono proposte che, anche sul piano tecnico, possono essere perfettamente giustificate.

Anzitutto, quanto tempo passa, onorevoli colleghi, tra il momento nel quale il prodotto petrolifero esce dal deposito e il momento in cui viene effettivamente riscossa l'imposta che grava su di esso?

Facciamo l'esempio della benzina: credo che possiamo tranquillamente fare il calcolo calcolando che non passino più di cinque giorni, eppure è in vigore una legge, sono in vigore decreti ministeriali che, attraverso queste vostre proposte, quelle presentate dal Governo e che la maggioranza ha sostenuto, e vengono perciò mantenuti, consentono, per ben trenta giorni, di ritardare il pagamento dell'imposta senza dovere allo Stato neanche un centesimo di interesse: sono 25 giorni franchi da qualunque peso, da qualunque onere.

Siamo nella verità quando diciamo che in sostanza, anche volendo eliminare qualunque dilazione, sia pure di un giorno, non facciamo altro che considerare il pagamento dell'imposta di fabbricazione come uno dei vari oneri che gravano sull'attività economica di imprese di quelle dimensioni: oneri che non sono insopportabili, anche perché, come dicevo poc'anzi, sono oneri che vengono recuperati nel giro di brevissimo tempo.

Ma soprattutto abbiamo un dovere, onorevoli colleghi, quello di assumerci una responsabilità politica. Vogliamo ancora lasciare aperto il sospetto che si vogliano favorire grosse locupletazioni – anche e soltanto le locupletazioni di 25 giorni – a favore di una categoria, dopo gli scandali che si sono verificati? Volete dare oggi, in Parlamento, attraverso una votazione che respinga l'emendamento da noi proposto, la dimostrazione di una classe politica corrotta o corruttibile da parte dei petrolieri stessi? Ebbene, assumetevene la responsabilità, col vostro nome e col vostro cognome. Perciò noi abbiamo chiesto a questo fine l'appello nominale, e ognuno di voi sarà individuato tra coloro che intendono favorire un gruppo di petrolieri che ha comprato, in questi anni, i partiti del centro-sinistra, la democrazia cristiana, il partito socialista, il partito socialista democratico italiano.

Onorevoli colleghi, è una scelta morale che si fa in questo momento...

MALAGUGINI. Ma come avete votato in Commissione inquirente?

PAJETTA. Per archiviare!

PAZZAGLIA. No! Abbiamo fatto esperire una vasta inchiesta e andremo a fondo.

Si tratta – dicevo – di una scelta di carattere morale, e per tanto lo scrutinio per appello nominale è indispensabile perché fuori dal Parlamento e anche qui in aula si sappia chi si colloca dalla parte della moralizzazione e chi vuole stare dalla parte dello scandalo e della corruzione. (*Applausi a destra — Proteste all'estrema sinistra*).

SERRENTINO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERRENTINO. Si tratta di fare una scelta morale votando a favore o contro questo emendamento. Noi non voteremo a favore e non ci sentiamo colpiti moralmente. L'onorevole Santagati, commentando l'emendamento presentato dalla maggioranza, aderiva alle mie idee, affermando che era necessario concedere una certa dilazione nel pagamento dell'imposta di fabbricazione per motivi di formazione di scorte strategiche di materie prime.

D'altra parte l'emendamento Roberti 1. 11 è in contrasto con le direttive CEE, le quali obbligano per 30 giorni qualsiasi paese aderente al Mercato comune a non incassare l'imposta di fabbricazione per motivi di carattere strategico. Come europeista convinto, ma soprattutto per i motivi che ha addotto poc'anzi l'onorevole Santagati, che sono in contraddizione con quanto ha testé detto l'onorevole Pazzaglia, non mi sento assolutamente colpito, dal punto di vista morale, se non posso votare a favore di questo emendamento che non rispetta determinate norme comunitarie, dirette alla difesa delle scorte di determinati prodotti nel nostro territorio nazionale.

VESPIGNANI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VESPIGNANI. A me pare che chiedere la soppressione dell'articolo 2 della legge 28 marzo 1968, n. 393, sia il modo più semplice e più chiaro per esprimere un giudizio su una legge approvata dal Parlamento contro il nostro voto e contro il nostro parere. In tal modo si sopprimono tutti i privilegi che i petrolieri hanno potuto ottenere non soltanto dal 1968, cioè dalla applicazione della citata legge, ad oggi, in quanto la legge 28 marzo 1968 ha soltanto legalizzato privilegi che furono ottenuti con circolare ministeriale, a firma addirittura di un direttore generale del Ministero delle finanze e poi a firma di vari ministri, ancora prima che venissero sanciti in una vera e propria legge di Stato.

La questione è vecchia. A noi sembra che la formulazione dell'articolo da noi proposta sia la più chiara possibile. Per tale motivo voteremo a favore degli emendamenti che tendono a raggiungere lo stesso risultato pratico.

Mi sembra che la nostra coerenza, non soltanto morale ma soprattutto politica, sia la più completa e totale, perché varie volte in sede di discussione del bilancio abbiamo denunciato gli abusi del Ministero delle finanze, quando con circolari si concedevano tali privilegi. Ribadiamo che siamo contrari, come lo siamo sempre stati, alla legge 28 marzo 1968, n. 393. Si può, volendo rileggere gli atti della discussione svoltasi alla Camera per l'approvazione di tale legge: si vedrà così che soltanto chi in questo momento ha l'onore di parlare, a nome del gruppo comunista, prese la parola in quella sede per esprimere parere contrario.

Siamo stati quindi coerenti quando abbiamo sostenuto che questi privilegi dovevano essere aboliti; e perciò in sede di Commissione inquirente per i giudizi di accusa noi fummo gli unici, ancora una volta, a votare contro l'archiviazione dei vari atti trasmessi dalla magistratura, i quali configuravano in materia responsabilità di carattere penale nei confronti di ministri in carica e del Governo.

Ebbene, se è vero che gli scandali alla fine si pagano – con tutto il rispetto dovuto ad un Presidente oggi non più tale (alludo al Presidente degli Stati Uniti, Nixon) costretto a dimettersi a causa degli scandali scoperti – possiamo ben dire che ad un certo momento diventa del tutto logico e coerente, come noi facciamo, mantenersi fermi sulle nostre posizioni.

Per questi motivi anche noi chiediamo la votazione nominale, perché non abbiamo mai avuto il timore di esprimere apertamente le nostre opinioni: dieci anni fa, né più né meno come poche settimane or sono. Così noi chiediamo una soppressione che consideriamo fondamentale per moralizzare e soprattutto per portare ordine e disciplina in un campo enormemente confuso qual è quello dei privilegi ai gruppi petroliferi. (*Applausi all'estrema sinistra*).

Votazione palese nominale mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Indìco la votazione palese nominale mediante procedimento elettronico congiuntamente e con riserva di coordinamento sugli analoghi emendamenti Roberti 1. 11, D'Alema 3-*quater*. 1, Delfino 3-*quater*. 4.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a verificarne le risultanze.

(*I deputati segretari verificano le risultanze della votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	522
Votanti	521
Astenuto	1
Maggioranza	261
Voti favorevoli	212
Voti contrari	309

(*La Camera respinge*).

Hanno votato sì:

Abelli
Accreman
Aldrovandi
Alfano
Almirante
Aloi
Amendola
Angelini
Assante
Astolfi Maruzza
Baccalini
Baghino
Baldassari
Baldassi
Ballarin
Barca
Bardelli
Bartolini
Bastianelli
Bellisario
Benedetti Gianfilippo
Benedetti Tullio
Berlinguer Enrico
Berlinguer Giovanni
Bernini
Biamonte
Bianchi Alfredo
Bisignani
Boldrini
Bollati
Bonifazi
Borromeo D'Adda
Bortot
Bottarelli
Brini
Busetto
Buttafuoco
Buzzi
Buzzoni
Capponi Bentivegna Carla
Cardia
Carrà
Carri

Caruso
Casapieri Quagliotti Carmen
Cataldo
Catanzariti
Ceravolo
Cerra
Cerri
Cesaroni
Chiarante
Chiovini Cecilia
Ciacci
Ciai Tivelli Anna Maria
Cirillo
Cittadini
Ciuffini
Coccia
Columbu
Conte
Cotecchia
Covelli
D'Alema
D'Alessio
Damico
D'Angelo
d'Aquino
D'Auria
de Carneri
Delfino
Del Pennino
De Marzio
de Michieli Vitturi
De Sabbata
de Vidovich
Di Gioia
Di Giulio
Di Marino
di Nardo
Di Puccio
Donelli
Dulbecco
Esposto
Fabbri Seroni Adriana
Faenzi
Federici
Ferretti
Fibbi Giulietta
Finelli
Fioriello
Flamigni
Foscarini
Fracchia
Furia
Galasso
Galluzzi
Gambolato
Garbi
Gastone
Giadresco
Giannantoni
Giannini
Giovannini
Girardin
Giudiceandrea
Gramegna
Grilli
Guarra
Guglielmino
Ingrao
Iotti Leonilde
Iperico
Jacazzi
Korach
La Bella
Lamanna
La Marca
La Torre
Lavagnoli
Lizzero
Lodi Adriana
Macaluso Emanuele
Malagugini
Mancinelli
Mancuso
Marino
Marras
Martelli
Maschiella
Masullo
Mendola Giuseppa
Menicacci
Menichino
Messeni Nemegna
Miceli
Mignani
Milani
Mirate
Monti Renato
Nahoum
Napolitano
Natta
Niccolai Cesarino
Niccoli
Palumbo
Pani
Pascariello
Pazzaglia
Peggio
Pegoraro
Pellegatta Maria
Pellicani Giovanni
Pellizzari
Perantuono
Petronio
Picciotto
Piccone
Pirolo
Pistillo
Pochetti
Raffaelli
Raicich
Raucci
Rauti
Reale Oronzo
Reichlin
Riela
Riga Grazia
Roberti
Romualdi
Saccucci
Sandomenico
Sandri
Santagati
Sbriziolo De Felice Eirene
Scipioni
Scutari
Segre
Sgarbi Bompani Luciana
Skerk
Spagnoli
Sponziello
Stefanelli
Talassi Giorgi Renata
Tamini
Tani
Tantalo
Tassi
Tedeschi
Terraroli
Tesi
Tessari
Todros
Tortorella Giuseppe
Traina
Trantino
Tremaglia
Tripodi Girolamo
Triva
Trombadori
Turchi
Vagli Rosalia
Valori
Vania
Venegoni
Venturoli
Vespignani
Vetere
Vetrano
Vitali
Zoppetti

Hanno votato no:

Achilli
Alesi
Aliverti
Allegri
Allocca
Amadeo
Andreoni
Andreotti
Angrisani
Anselmi Tina
Armani
Arnaud
Artali
Ascari Raccagni
Badini Confalonieri
Balasso
Baldi
Ballardini
Balzamo
Bandiera
Barba
Barbi
Bardotti
Bargellini
Baslini
Bassi
Battino-Vittorelli
Beccaria
Becciu
Belci
Bellotti
Bemporad
Benedikter
Berloffa
Bernardi
Bertè
Biagioni
Bianchi Fortunato
Biasini
Bodrato
Bodrito
Boffardi Ines
Boldrin
Bologna
Bonalumi
Bonomi
Borghi
Bortolani
Bosco
Bottari
Bova
Bozzi

Brandi
Bressani
Bubbico
Buffone
Cabras
Caiazza
Caldoro
Calvetti
Canepa
Canestrari
Capra
Carenini
Cariglia
Cároli
Carta
Cascio
Cassanmagnago Cerretti Maria Luisa
Castelli
Castellucci
Castiglione
Catella
Cattanei
Cattaneo Petrini Giannina
Cavaliere
Ceccherini
Cervone
Ciaffi
Ciampaglia
Ciccardini
Cocco Maria
Codacci-Pisanelli
Colucci
Compagna
Concas
Corà
Corti
Cottone
Craxi
Cristofori
Cuminetti
Cusumano
Dall'Armellina
Dal Maso
D'Aniello
D'Arezzo
de' Cocci
Degan
De Leonardis
Della Briotta
De Lorenzo
De Maria
De Martino
de Meo
Di Giannantonio
Di Giesi
Di Leo
Di Vagno
Donat-Cattin
Elkan
Erminero
Evangelisti
Fabbri
Fagone
Felici
Felisetti
Ferioli
Ferrari
Ferrari-Aggradi
Ferri Mario
Ferri Mauro
Fioret
Fontana
Forlani
Fortuna
Foschi
Fracanzani
Frasca
Froio
Fusaro
Galloni
Gargani
Gargano
Gasco
Gaspari
Gava
Gerolimetto
Giglia
Giomo
Giordano
Giovanardi
Granelli
Grassi Bertazzi
Guerrini
Gui
Ianniello
Innocenti
Iozzelli
Ippolito
Isgrò
Laforgia
La Loggia
La Malfa Giorgio
Lapenta
Lattanzio
Lenoci
Lettieri
Lezzi
Ligori
Lima
Lindner
Lo Bello
Lobianco
Lombardi Giovanni Enrico
Lospinoso Severini
Lucchesi
Lupis
Luraschi
Maggioni
Magrì
Malagodi
Manca
Mancini Antonio
Mantella
Marchetti
Mariotti
Marocco
Martini Maria Eletta
Marzotto Caotorta
Masciadri
Matta
Mattarelli
Matteini
Matteotti
Mazzarino
Mazzarrino
Mazzola
Mazzotta
Merli
Meucci
Micheli Pietro
Miotti Carli Amalia
Miroglio
Misasi
Molè
Monti Maurizio
Morini
Moro Dino
Mosca
Musotto
Natali
Negrari
Nicolazzi
Olivi
Orlando
Orsini
Padula
Pandolfi
Patriarca
Pavone
Pedini
Pennacchini
Petrucci
Pezzati
Pica
Picchioni
Piccoli
Pisanu
Pisicchio
Pisoni
Poli
Pompei
Postal
Prearo
Preti
Pucci
Pumilia
Quaranta
Querci
Quilleri
Radi
Rausa
Reale Giuseppe
Reggiani
Rende
Restivo
Revelli
Riccio Pietro
Riccio Stefano
Righetti
Riz
Rognoni
Romita
Rosati
Ruffini
Russo Carlo
Russo Ferdinando
Russo Quirino
Sabbatini
Salizzoni
Salvatore
Salvatori
Salvi
Sangalli
Santuz
Sanza
Sartor
Savoldi
Sboarina
Scalfaro
Scarlato
Schiavon
Scotti
Sedati
Semeraro
Serrentino
Servadei
Sgarlata
Signorile
Simonacci
Sinesio
Sisto
Sobrero
Spadola
Speranza
Spinelli
Spitella
Stella
Storchi
Strazzi

Sullo
Tanassi
Tarabini
Tesini
Tocco
Tozzi Condivi
Truzzi
Urso Giacinto
Urso Salvatore
Vaghi
Valiante
Vecchiarelli
Venturini
Vetrone
Vicentini
Villa
Vincelli
Vincenzi
Vineis
Visentini
Vitale
Volpe
Zaffanella
Zamberletti
Zanibelli
Zanini
Zolla
Zurlo

Si è astenuto:

Costamagna

È in missione:

Aiardi

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Onorevole Santagati, mantiene l'emendamento Tassi 1. 16, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

SANTAGATI. A seguito dei chiarimenti forniti dal relatore lo ritiriamo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene. Pongo in votazione l'emendamento della Commissione 3-*quater*. 8, accettato dal Governo.

(*È approvato*).

Passiamo all'emendamento Roberti 1. 12, sul quale è stata richiesta la votazione per appello nominale dal gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale.

PAZZAGLIA. Insistiamo per la votazione di questo emendamento, signor Presidente, ma ritiriamo la richiesta di appello nominale.

PRESIDENTE. Sta bene. Pongo in votazione l'emendamento Roberti 1. 12, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(*È respinto*).

Onorevole Roberti, mantiene il suo emendamento 1. 13, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

ROBERTI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Vespignani, mantiene il subemendamento Cirillo 3. 0. 1. 1 all'emendamento Alesi 3. 0. 1, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

VESPIGNANI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Giomo, mantiene l'emendamento Alesi 3. 0. 1 di cui è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

GIOMO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Vespignani, mantiene i suoi emendamenti 3-*bis*. 1, e 3-*bis*. 2, non accettati dalla Commissione né dal Governo ?

VESPIGNANI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Vespignani 3-*bis*. 1.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'emendamento Vespignani 3-*bis*. 2.

(*È respinto*).

Onorevole De Marzio, mantiene il suo emendamento 3-*quater*. 3, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

DE MARZIO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole D'Alema, mantiene il suo emendamento 3-*quater*. 2 non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

D'ALEMA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole De Marzio, mantiene il suo emendamento 3-*quater*. 5, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

DE MARZIO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole De Marzio, mantiene il suo emendamento 3-*quater*. 6, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

DE MARZIO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Roberti, mantiene il suo emendamento 3-*quater*. 7, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

ROBERTI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Sull'emendamento 3-*quater*. 9 della Commissione è stata chiesta la votazione per scrutinio segreto dal deputato Giomo, a nome del gruppo liberale.

Votazione segreta mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Indico la votazione segreta, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento della Commissione 3-*quater*. 9, accettato dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a verificarne le risultanze.

(*I deputati segretari verificano le risultanze della votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Presenti 531
Votanti 360
Astenuti 171
Maggioranza 181
Voti favorevoli . . . 259
Voti contrari 101

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Abelli
Achilli
Aiardi
Alesi
Alessandrini
Alfano
Aliverti
Allegri
Allocca
Alpino
Amadei
Amadeo
Andreoni
Andreotti
Angrisani
Anselmi Tina
Armani
Armato
Arnaud
Artali
Ascari Raccagni
Azzaro
Badini Confalonieri
Baghino
Balasso
Baldi
Ballardini
Bandiera
Barba
Barbi
Bardotti
Bargellini
Baslini
Bassi
Battaglia
Battino-Vittorelli
Beccaria
Becciu
Belci
Bellisario
Bellotti
Bemporad
Berloffa
Bernardi
Bersani
Bertè
Biagioni
Bianchi Fortunato
Biasini
Bodrato
Bodrito
Boffardi Ines
Boldrin
Bollati
Bologna
Bonalumi
Bonomi
Borghi
Borra
Borromeo D'Adda
Bortolani
Bosco
Bottari
Bova
Bozzi
Brandi
Bressani
Bubbico
Buffone
Buttafuoco
Buzzi
Cabras
Caiati
Caiazza
Calabrò
Caldoro
Calvetti
Canepa
Canestrari
Capra
Carenini
Cariglia
Cároli
Carta
Cascio
Cassanmagnago Cerretti Maria Luisa
Castelli
Castellucci
Castiglione
Catella
Cattanei
Cattaneo Petrini Giannina
Cavaliere
Ceccherini
Cervone
Ciaffi
Ciampaglia
Ciccardini
Cocco Maria
Codacci-Pisanelli
Colucci
Compagna
Concas
Corà
Corti
Costamagna
Cotecchia
Cottone
Covelli
Craxi

Cristofori
Cuminetti
Cusumano
Dall'Armellina
Dal Maso
D'Aniello
d'Aquino
D'Arezzo
Degan
De Leonardis
Delfino
Della Briotta
De Lorenzo
Del Pennino
De Maria
De Martino
De Marzio
de Meo
de Michieli Vitturi
de Vidovich
Di Giannantonio
Di Giesi
Di Leo
di Nardo
Di Vagno
Donat-Cattin
Elkan
Erminero
Evangelisti
Fabbri
Fagone
Felici
Felisetti
Ferioli
Ferrari
Ferrari-Aggradi
Ferri Mario
Ferri Mauro
Fioret
Fontana
Forlani
Fortuna
Foschi
Fracanzani
Frasca
Froio
Fusaro
Galasso
Galloni
Gargani
Gargano
Gasco
Gaspari
Gava
Gerolimetto
Giglia
Giomo
Giordano
Giovanardi
Girardin
Granelli
Grassi Bertazzi
Grilli
Guarra
Guerrini
Gui
Ianniello
Innocenti
Iozzelli
Ippolito
Isgrò
Laforgia
La Loggia
La Malfa Giorgio
Lapenta
Lattanzio
Lenoci
Lettieri
Lezzi
Ligori
Lima
Lindner
Lo Bello
Lobianco
Lombardi Giovanni Enrico
Lospinoso Severini
Lucchesi
Lupis
Luraschi
Maggioni
Magliano
Magnani Noya Maria
Magrì
Malagodi
Manca
Mancini Antonio
Mantella
Marchetti
Marino
Mariotti
Marocco
Martini Maria Eletta
Marzotto Caotorta
Masciadri
Matta
Mattarelli
Matteini
Matteotti
Mazzarino
Mazzarrino
Mazzola
Mazzotta
Merli
Messeni Nemagna
Meucci
Micheli Pietro
Miotti Carli Amalia
Miroglio
Misasi
Molè
Monti Maurizio
Morini
Mosca
Musotto
Natali
Negrari
Nicolazzi
Olivi
Orlandi
Orsini
Padula
Palumbo
Pandolfi
Patriarca
Pavone
Pazzaglia
Pedini
Pennacchini
Petronio
Petrucci
Pezzati
Pica
Picchioni
Pirolo
Pisanu
Pisicchio
Pisoni
Poli
Pompei
Postal
Prandini
Prearo
Preti
Pucci
Pumilia
Quaranta
Querci
Quilleri
Radi
Rausa
Rauti
Reale Giuseppe
Reale Oronzo
Reggiani
Rende
Restivo
Revelli
Riccio Pietro
Riccio Stefano
Righetti
Rizzi
Rognoni
Romita
Rosati
Ruffini
Russo Carlo
Russo Ferdinando
Russo Quirino
Russo Vincenzo
Sabbatini
Salizzoni
Salvatore
Salvatori
Salvi
Sangalli
Santagati
Santuz
Sanza
Sartor
Savoldi
Sboarina
Scalfaro
Scarlato
Schiavon
Scotti
Sedati
Semeraro
Servadei
Sgarlata
Signorile
Simonacci
Sinesio
Sisto
Sobrero
Spadola
Speranza
Spinelli
Spitella
Sponziello
Stella
Storchi
Strazzi
Sullo
Tanassi
Tantalo
Tarabini
Tassi
Tesini
Tocco
Tortorella Giuseppe
Tozzi Condivi
Trantino
Traversa
Tremaglia
Tripodi Antonino
Truzzi
Turchi
Urso Giacinto
Urso Salvatore
Vaghi
Valiante

Vecchiarelli
Venturini
Vetrone
Vicentini
Villa
Vincelli
Vincenzi
Vineis
Visentini
Vitale
Volpe
Zaffanella
Zamberletti
Zanibelli
Zanini
Zolla
Zurlo

Si sono astenuti:

Accreman
Aldrovandi
Angelini
Assante
Astolfi Maruzza
Baccalini
Baldassare
Baldassi
Ballarin
Barca
Bardelli
Bartolini
Bastianelli
Benedetti Gianfilippo
Benedetti Tullio
Benedikter
Berlinguer Enrico
Berlinguer Giovanni
Bernini
Biamonte
Bianchi Alfredo
Bisignani
Boldrini
Bonifazi
Bortot
Bottarelli
Brini
Busetto
Buzzoni
Capponi Bentivegna Carla
Cardia
Carrà
Carri
Caruso
Casapieri Quagliotti Carmen
Cataldo
Catanzariti
Ceravolo
Cerra
Cerri
Cesaroni
Chanoux
Chiarante
Chiovini Cecilia
Ciacci
Ciai Trivelli Anna Maria
Cirillo
Cittadini
Ciuffini
Coccia
Conte
D'Alema
D'Alessio
Damico
D'Angelo
D'Auria
de Carneri
De Sabbata
Di Gioia
Di Giulio
Di Marino
Di Puccio
Donelli
Dulbecco
Esposto
Fabbri Seroni Adriana
Faenzi
Federici
Ferretti
Fibbi Giulietta
Finelli
Fioriello
Flamigni
Foscarini
Fracchia
Furia
Galluzzi
Gambolato
Garbi
Gastone
Giadresco
Giannantoni
Giannini
Giovannini
Giudiceandrea
Gramegna
Guglielmino
Ingrao
Iotti Leonilde
Iperico
Jacazzi
Korach
La Bella
Lamanna
La Marca
La Torre
Lavagnoli
Lizzero
Lodi Adriana
Macaluso Emanuele
Malagugini
Mancinelli
Mancuso
Marras
Martelli
Maschiella
Masullo
Mendola Giuseppa
Menichino
Miceli
Mignani
Milani
Mirate
Monti Renato
Nahoum
Napolitano
Natta
Niccolai Cesarino
Niccoli
Pajetta
Pani
Pascariello
Peggio
Pegoraro
Pellegatta Maria
Pellicani Giovanni
Pellizzari
Perantuono
Picciotto
Piccone
Pistillo
Pochetti
Raffaelli
Raicich
Raucci
Reichlin
Riela
Riga Grazia
Riz
Sandomenico
Sandri
Sbriziolo De Felice Eirene
Scipioni
Scutari
Segre
Sgarbi Bompani Luciana
Skerk
Spagnoli
Stefanelli
Talassi Giorgi Renata
Tamini
Tani
Tedeschi
Terraroli
Tesi
Tessari
Todros
Traina
Tripodi Girolamo
Triva
Trombadori
Vagli Rosalia
Valori
Vania
Venegoni
Venturoli
Vespignani
Vetere
Vetrano
Vitali
Zoppetti

È in missione:

Moro Dino

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Onorevole Roberti, mantiene il suo emendamento 3-*quinquies*. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

ROBERTI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Roberti, mantiene il suo emendamento 3-*quinquies*. 2, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

ROBERTI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Roberti, mantiene il suo emendamento 3-*quinquies*. 3, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

ROBERTI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Roberti, mantiene il suo emendamento 3-*quinquies*. 4, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

ROBERTI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'emendamento La Loggia 3-*quinquies*. 5, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(*È approvato*).

Onorevole Buzzoni, mantiene il suo emendamento 3-*sexies*. 0. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

BUZZONI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Pongo ora in votazione la prima parte dell'articolo 1 del disegno di legge di conversione, relativa agli articoli del decreto-legge da 1 a 4 (escluso).

(*È approvata*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
BOLDRINI

PRESIDENTE. Passiamo alla seconda parte dell'articolo 1 del disegno di legge relativa agli articoli 4 e 5 del decreto-legge.

Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al primo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sostituire le parole: promiscuo di persone e di cose, *con le seguenti*: di persone.

4. 1. **Pascariello, Buzzoni, Cesaroni, Cirillo, Giovannini, La Marca, Mancinelli, Niccolai Cesarino, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Terraroli, Vespignani.**

Dopo il terzo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, aggiungere il seguente:

L'imposta è ridotta alla metà per gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e di cose, immatricolati da oltre 7 anni, alla data di entrata in vigore del presente decreto.

4. 8. **Pascariello, Buzzoni, Cesaroni, Cirillo, Giovannini, La Marca, Mancinelli, Niccolai Cesarino, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Terraroli, Vespignani.**

Dopo il secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, aggiungere il seguente:

L'imposta straordinaria *una tantum* è dovuta anche per gli autoveicoli adibiti a trasporto promiscuo di persone e di cose, nelle misure dianzi indicate ridotte del cinquanta per cento.

4. 7. **Vespignani, Buzzoni, Cesaroni, Cirillo, Giovannini, La Marca, Mancinelli, Niccolai Cesarino, Pascariello, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Terraroli.**

L'onorevole Pascariello ha facoltà di svolgerli.

PASCARIELLO. Signor Presidente, il mio emendamento 4. 1 si fonda sull'esigenza di contemperare lo scopo base del decreto-legge in discussione, il reperire miliardi, con un criterio di equità, di giustizia e quindi con un criterio di giusta discriminazione dei contribuenti che tenga conto dell'uso effettivo dell'autoveicolo.

Il decreto-legge prevede l'esenzione dalla imposta *una tantum* degli autoveicoli carrozzati a furgone o a « cassone » per le merci, cioè per il trasporto delle cose, e per il trasporto delle persone, cioè i taxi, gli autobus, i mezzi di trasporto pubblico. Noi dobbiamo però considerare che alcune autovetture vengono utilizzate per il trasporto di cose non in modo occasionale, ma per il trasporto di prodotti che ineriscono alla attività commerciale. Ciò, per esempio, accade quando, per fare il massimo delle economie, il piccolo esercente ricorre all'automobile – e non al camioncino che sarebbe troppo costoso – per

cui in questo caso, per la sua attività, l'automobile ha un uso diverso da quello previsto dal decreto-legge. Anche in questo caso da parte nostra vi è un richiamo al Governo affinché si tenga conto di questa realtà e della figura sociale dei contribuenti. Il peso fiscale va infatti alleggerito fin dove è possibile.

In subordine proponiamo l'emendamento Vespignani 4. 7 secondo cui, quando si verifica il caso dell'autoveicolo adibito a trasporto promiscuo di persone e di cose, l'imposta straordinaria *una tantum* verrebbe ridotta del 50 per cento.

Veniamo al mio emendamento 4. 8. Si è a lungo parlato, in Commissione, ed anche in aula in sede di discussione sulle linee generali, della necessità di ridurre l'*una tantum* per le auto di vecchia immatricolazione. Il Governo ha proposto che l'imposta sia ridotta alla metà per gli autoveicoli immatricolati da dieci anni. Noi riteniamo che questo limite dei dieci anni sia insufficiente e irrilevante e non risolva il problema, che può essere risolto invece con un ulteriore passo in avanti. Se riteniamo che siano giuste le rivendicazioni che sono alla base di queste richieste, se pensiamo che, per le automobili acquistate al mercato dell'usato, si debbano fare eccezioni (in questo caso la riduzione del 50 per cento sulla tassa *una tantum*), riteniamo che 10 anni siano troppi: proponiamo, quindi, 7 anni dall'immatricolazione. Ci richiamiamo allo spirito di comprensione della maggioranza e del Governo, e ci auguriamo che l'emendamento sia approvato.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al primo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sostituire le parole: 200 centimetri cubi, *con le seguenti*: 350 centimetri cubi.

4. 9. **De Marzio, Santagati, Abelli, Roberti, Dal Sasso, Delfino, Menicacci, Baghino, Niccolai Giuseppe, Turchi, Galasso.**

Al primo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, dopo le parole: del presente decreto, *aggiungere le parole*: ed in effettiva circolazione.

4. 10. **Santagati, Abelli, Dal Sasso, Delfino, De Marzio, Roberti, Menicacci, Baghino, Saccucci, Galasso.**

Al primo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sopprimere le parole: per uno dei periodi fissi indipendenti, stabiliti dalle norme vigenti.

4. 11. **Abelli, De Marzio, Santagati, Roberti, Delfino, Dal Sasso Menicacci, Saccucci, Niccolai Giuseppe, Baghino, Galasso.**

GALASSO. Chiedo di svolgerli io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALASSO. Il gruppo del MSI-destra nazionale, con questi emendamenti, intende attenuare l'iniquità del decreto-legge in esame. L'emendamento De Marzio 4. 9 parte dal presupposto che coloro che usano motocicli fino ai 200 centimetri cubi siano per la maggior parte persone che se ne servono per lavoro. Per quanto riguarda gli altri due emendamenti, il nostro gruppo ritiene che, proprio per non accentuare ulteriormente l'ingiustizia di questo provvedimento, l'imposta straordinaria debba essere collegata all'effettiva circolazione del veicolo. La mia esperienza professionale m'insegna che molti cittadini, soprattutto i meno abbienti, quando hanno la macchina in disuso, anziché portarla alla demolizione, finiscono per lasciarla in sosta davanti alla propria casa, o comunque abbandonata. Se il vigile eleva contravvenzione, i meno accorti sono costretti a ricorrere al pretore e all'autorità giudiziaria. Gli emendamenti, pertanto, da questo punto di vista, obbediscono ad un criterio tecnico-funzionale. Oltre tutto, se l'imposta straordinaria ha un valore, lo ha in quanto agganciata all'effettiva circolazione del veicolo. L'approvazione dei nostri emendamenti costituirebbe dunque un modo di legiferare più concreto e chiaro, che terrebbe conto della realtà umana e sociale.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al primo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sopprimere il primo alinea della tabella.

4. 2. **Cesaroni, Buzzoni, Cirillo, Giovannini, La Marca, Mancinelli, Niccolai Cesarino, Pascariello, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Terraroli, Vespignani.**

Al primo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sostituire il secondo alinea della tabella con il seguente:

autoveicoli con potenza fiscale da 11 a 13 CV L. 10.000.

4. 3. **Cesaroni, Buzzoni, Cirillo, Giovannini, La Marca, Mancinelli, Niccolai Cesarino, Pascariello, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Terraroli, Vespignani.**

Al primo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sostituire l'ultimo alinea della tabella con i seguenti:

autoveicoli con potenza fiscale da 21 a 30 CV lire 100.000;

autoveicoli con potenza fiscale da 31 a 40 CV lire 200.000.

4. 4. **Cesaroni, Buzzoni, Cirillo, Giovannini, La Marca, Mancinelli, Niccolai Cesarino, Pascariello, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Terraroli, Vespignani.**

Al secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sostituire il primo alinea della tabella con il seguente:

motocicli con cilindrata da 201 a 350 cc lire 10.000.

4. 5. **Cesaroni, Buzzoni, Cirillo, Giovannini, La Marca, Mancinelli, Niccolai Cesarino, Pascariello, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Terraroli, Vespignani.**

L'onorevole Cesaroni ha facoltà di svolgerli.

CESARONI. Con il mio emendamento 4. 2 si propone di sopprimere il primo alinea della tabella, di sopprimere cioè l'imposta gravante sulle macchine utilitarie che interessano maggiormente i lavoratori. Nelle considerazioni che abbiamo svolte in sede di discussione sulle linee generali ci siamo sempre ispirati a questi principî, da una parte considerando la gravità della situazione economica del paese per consentire allo Stato di reperire una certa quantità di fondi monetari, per i quali abbiamo anche avanzato precise proposte di destinazione e dall'altra parte evitare di colpire le categorie economicamente più deboli. L'emendamento 4. 2 che si muove in questa direzione ed è di particolare importanza, si riferisce a macchine sino a dieci cavalli fiscali, le quali dovrebbero pagare una imposta di lire 6 mila; si tratta di circa quattro milioni e mezzo di vetture che dovrebbero dare un gettito di 27 miliardi di lire.

Debbo dare atto in questo momento che nel Comitato dei nove tale nostra richiesta è stata accolta e non vi è dubbio che ciò costituisca un fatto estremamente positivo e rappresenti la conferma della validità della nostra richiesta.

L'emendamento 4. 3 tende a ridurre da 15 mila a 10 mila lire l'imposta sulle macchine sino a tredici cavalli fiscali. È evidente che anche in questo caso si tratta di una riduzione di entrate ammontante a circa 29 miliardi di lire, in quanto l'introito complessivo che lo Stato dovrebbe ricavare da questa imposta, su questo particolare tipo di vetture, ammonta a 87 miliardi di lire. Proponiamo una riduzione per questa categoria di vetture, perché come gli onorevoli colleghi sanno, si tratta di vetture che, per le considerazioni generali che in altre circostanze abbiamo svolte, interessano un gran numero di lavoratori e vengono utilizzate per recarsi sui luoghi di lavoro.

Coll'emendamento 4. 4 tendiamo ad istituire una nuova fascia di autoveicoli non prevista nel decreto approvato dal Governo e sottoposto alla nostra discussione. Mentre con l'attuale articolo, le vetture con una potenza fiscale da 21 a 40 cavalli dovrebbero pagare un'imposta di lire 200 mila, noi proponiamo l'istituzione di una fascia di autoveicoli da 21 a 30 cavalli fiscali che dovrebbe pagare un'imposta di 100 mila, lasciando invariata l'imposta di lire 200 mila per le autovetture da 31 a 40 cavalli fiscali di potenza.

Si tratta anche in questo caso di operare una discriminazione in quanto ci sembra assurdo sottoporre allo stesso trattamento fiscale vetture che vanno da 21 a 40 cavalli fiscali.

Con l'emendamento 4. 5 proponiamo di ridurre a lire 10 mila l'imposta sui motocicli con cilindrata da 201 a 350 centimetri cubici, che dovrebbero pagare un'imposta di lire 20 mila. Le considerazioni per le quali insistiamo su questo emendamento sono le stesse che ci hanno spinto a presentare l'emendamento 4. 2, precedentemente illustrato, e sul quale nel Comitato dei nove abbiamo trovato l'assenso della maggioranza e del Governo. Pertanto riteniamo che quelle stesse motivazioni che hanno portato all'accoglimento di quel nostro emendamento, dovrebbero valere anche per questo che riguarda i motocicli.

Queste sono le motivazioni per le quali insistiamo affinché questi nostri emendamenti siano accolti.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al primo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sopprimere il primo alinea della tabella.

4. 12. **Santagati, Abelli, Roberti, Delfino, De Marzio, Dal Sasso, Baghino, Galasso, Saccucci, Turchi.**

Al primo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, nel primo alinea della tabella, sostituire la cifra: 6.000, *con la seguente:* 3.000.

4. 13. **Delfino, Abelli, Santagati, Dal Sasso, Roberti, De Marzio, Niccolai Giuseppe, Saccucci, Baghino, Galasso.**

Al primo comma dell'articolo 4 del decreto-legge nella tabella, secondo, terzo, quarto e quinto alinea, sostituire le cifre: 15.000, 30.000, 50.000, 200.000, *rispettivamente con le seguenti*: 10.000, 20.000, 35.000 e 100.000.

4. 14. **Santagati, De Marzio, Abelli, Dal Sasso, Delfino, Turchi, Alfano, Saccucci, Baghino, Menicacci.**

Al primo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sostituire l'ultimo alinea della tabella con i seguenti:

autoveicoli con potenza fiscale da 21 a 30 CV lire 60.000;

autoveicoli con potenza fiscale da 31 a 40 CV lire 120.000.

4. 15. **Santagati, Dal Sasso, Abelli, Delfino, De Marzio, Roberti, Baghino, Niccolai Giuseppe, Turchi, Alfano.**

Al secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sopprimere il primo alinea della tabella.

4. 17. **Santagati, Dal Sasso, Abelli, Delfino, Roberti, Galasso, de Vidovich, Baghino, Menicacci, Saccucci.**

Al secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sostituire nel secondo e terzo alinea della tabella le cifre: 50.000 *e* 100.000, *rispettivamente con le cifre*: 35.000 e 60.000

4. 18. **Dal Sasso, Santagati, Abelli, Roberti, Delfino, Menicacci, Baghino, Galasso, de Vidovich, Tassi.**

Al secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sopprimere il quarto alinea della tabella.

4. 19. **Santagati, Dal Sasso, Abelli, Delfino, Roberti, De Marzio, de Vidovich, Tassi, Alfano, Menicacci.**

Al secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge sostituire nel quinto, sesto, settimo e ottavo alinea le cifre: 20.000, 40.000, 100.000 e 200.000, *rispettivamente con le seguenti*: 15.000, 25.000, 60.000 e 120.000.

4. 20. **Santagati, Dal Sasso, Abelli, Delfino, De Marzio, Roberti, Saccucci, Baghino, de Vidovich, Tassi.**

Al terzo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, dopo la parola: autorizzato, *aggiungere le seguenti*: e per gli autoveicoli, motocicli ed autoscafi immatricolati anteriormente al 1° gennaio 1970.

4. 23. **Abelli, Santagati, Dal Sasso, Delfino, Roberti, Niccolai Giuseppe, Galasso, Baghino, Tassi, Menicacci.**

Al terzo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sostituire le parole: da oltre dieci anni, *con le seguenti*: anteriormente al 1° gennaio 1970.

4. 25. **Santagati, Dal Sasso, Abelli, Delfino, De Marzio, Saccucci, Baghino, de Vidovich, Niccolai Giuseppe, Roberti.**

Al terzo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, aggiungere, in fine, le parole: per gli autoveicoli, i motocicli e gli autoscafi immatricolati anteriormente al 1° gennaio 1972 l'imposta straordinaria *una tantum* è ridotta di un terzo.

4. 26. **Santagati, Dal Sasso, Abelli, Roberti, De Marzio, Delfino, Baghino, Menicacci, de Vidovich, Turchi.**

SANTAGATI. Chiedo di svolgerli io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTAGATI. Questi emendamenti mirano a ridimensionare l'imposta sui veicoli, siano essi autoveicoli, natanti o aeromobili, e nel formularli ci siamo ispirati ad alcune linee essenziali.

Il mio emendamento 4. 12 tende a sopprimere, al primo comma, il primo alinea della tabella, che riguarda le cilindrate fino a 10 CV, vale a dire quegli autoveicoli che dovrebbero pagare una imposta *una tantum* di lire 6 mila. Debbo però per correttezza anticipare che, in sede di Comitato dei nove, questo pomeriggio, il Governo e la maggioranza hanno presentato un emendamento uguale a quello presentato dal mio gruppo e dagli altri gruppi di opposizione; per cui, se, come si deve ritenere, la Commissione presenterà all'unanimità l'emendamento soppressivo di questo primo alinea della tabella, il mio emendamento verrà praticamente assorbito da quello unanimemente adottato dalla Commissione.

Per quanto riguarda l'emendamento Delfino 4. 13, debbo augurarmi che esso venga precluso dall'accoglimento del precedente.

Infatti, con esso abbiamo fatto una proposta subordinata che dovrebbe venir superata da questa volontà emersa questo pomeriggio in sede di Comitato dei nove.

Quanto agli altri emendamenti, voglio sperare che in questa sede riesca a formarsi una volontà difforme da quella emersa finora in Commissione e nel Comitato dei nove, in cui la maggioranza si è attestata sulle posizioni originarie del decreto-legge. Noi riteniamo che queste posizioni siano molto ingiuste e pertanto auspichiamo – come credo anche gli altri gruppi auspichino – una riduzione della misura della supertassa specie per quanto riguarda gli altri veicoli di piccola cilindrata e soprattutto quelli compresi fra gli 11 e i 16 cavalli. Praticamente abbiamo proposto riduzioni proporzionali per le cilindrate comprese fino a 20 cavalli, rispetto alla tassa originaria prevista dal decreto-legge. Con il mio emendamento 4. 14 proponiamo infatti di ridurre a 10 mila, 20 mila e 35 mila lire le tasse originariamente fissate in 15 mila, 30 mila e 50 mila lire. Mi scuso per il fatto di usare indifferentemente, facendo riferimento a questa *una tantum*, le parole tassa e imposta. Come ho già chiarito nel corso del mio intervento in sede di discussione sulle linee generali, si tratta di un tributo ibrido, che non trova riscontro nella catalogazione tributaria. Scherzando – e in quel momento il ministro non era presente – ho detto che avremmo potuto chiamarla « tanatassa »; ho il piacere di ripeterlo oggi, e così mi auguro che l'onorevole Tanassi possa passare alla storia per questa « tanatassa ».

Riguardo poi alle altre categorie di autovetture, mi sono permesso di prevedere alcune differenziazioni, in quanto ho notato che c'è un balzo eccessivo tra le varie cilindrate; tale balzo è soprattutto nella seconda fascia. Parlo della seconda, perché sembra che la prima sia destinata a scomparire: non dovrebbero pagare più l'*una tantum* le piccole cilindrate. Da 21 a 40 cavalli c'è comunque un balzo, a mio avviso, del tutto sproporzionato, soprattutto se si tiene conto delle cilindrate più comuni in Italia, e non solo per quanto riguarda le autovetture di fabbricazione italiana, ma anche per quanto riguarda quelle di fabbricazione estera. Per questo abbiamo presentato un emendamento che prevede una seconda fascia comprensiva delle autovetture con potenza fiscale da 21 a 30 cavalli. A questo emendamento ho poi presentato un subemendamento, che prevede una sottocategoria nella categoria. Ho proposto, infatti, di prevedere una categoria che comprenda le autovetture con potenza fiscale da 21 a 24 cavalli, una seconda che comprenda le autovetture con potenza fiscale da 25 a 30 cavalli ed una terza per le autovetture da 31 a 40 cavalli fiscali. Per ciascuna di queste categorie abbiamo previste congrue riduzioni, che ritengo eque da un punto di vista tributario.

Desidero ora illustrare brevemente gli emendamenti relativi ai motocicli. Noi riteniamo opportuno – in analogia a quanto viene previsto per gli autoveicoli – sopprimere la prima fascia, e cioè quella che comprende i motocicli con cilindrata da 200 a 350 cc.; se è giusto andare incontro ai proprietari delle auto con cilindrate basse, riteniamo giusto considerare nello stesso modo i motocicli con cilindrata da 200 a 350 cc. È questa una cilindrata piccola, o comunque vicina alla media ed è giusto escludere questa categoria dal pagamento dell'*una tantum*. L'emendamento Dal Sasso 4. 18 prevede una riduzione per le due fasce successive; in analogia a quanto abbiamo chiesto per gli autoveicoli, chiediamo di sostituire all'imposta di 50 e 100 mila lire un'imposta di 35 e 60 mila lire.

Chiediamo poi di sopprimere il quarto alinea del secondo comma, che si riferisce alla prima categoria degli autoscafi, quelli cioè con potenza fiscale fino a 10 cavalli, in analogia a quanto proposto per gli autoveicoli ed i motocicli. Se per i motocicli, forse, l'analogia non è del tutto perfetta, è perfetta invece per quanto riguarda gli autoscafi, in quanto gli autoscafi fino a 10 cavalli-vapore dovrebbero essere assimilati agli autoveicoli di pari potenza. Se infatti il parametro prescelto è quello della potenza, non si capisce per quale ragione la maggioranza intenda accogliere una modifica per gli autoveicoli fino a 10 cavalli fiscali e non ammettere lo stesso trattamento per gli autoscafi che abbiano la stessa potenza.

Né si può sostenere che per gli autoveicoli della prima fascia era prevista una tassa di 6 mila lire e per gli autoscafi ne è invece prevista una di 10 mila: non credo che il Governo voglia fare il cosiddetto ragionamento della serva, anche perché questo significherebbe prendere come base non più la potenza fiscale ma la categoria del veicolo. È quindi anche per ragioni di coerenza che ritengo debba essere introdotto questo emendamento relativo agli autoscafi.

Il mio emendamento 4. 20 tende inoltre a ridurre la tassazione anche per le successive categorie di autoscafi, in analogia a quanto abbiamo proposto per gli autoveicoli e i motocicli.

Faccio osservare, in linea generale, che, avendo la Commissione accolto e trasferito nel testo che la Camera sarà chiamata a votare la norma che prevede una proroga del pagamento della tassa *una tantum* fino al 30 settembre, non sarà comunque difficile procedere al rimborso di coloro che hanno già pagato la tassa, visto che, a quanto sappiamo, sono ben pochi i cittadini così zelanti da averla già pagata. Alcuni, poi, hanno addirittura trovato il modo di truffare il fisco. Non dovrebbe quindi essere un problema provvedere al rimborso della differenza fra quanto pagato e quanto definitivamente previsto da questo decreto.

Gli emendamenti 4. 23, 4. 25 e 4. 26 afferiscono tutti ad un unico argomento, la data di immatricolazione dei veicoli.

È stato giustamente osservato che non è possibile tassare allo stesso modo veicoli nuovi e veicoli immatricolati già da molti anni. Negli ambienti forensi e legali è infatti generalmente noto che le compagnie di assicurazione calcolano automaticamente un deprezzamento degli autoveicoli man mano che passa il tempo: per il primo anno il deprezzamento è del 25 per cento, per gli anni successivi del 10 per cento ogni anno. La proposta fatta dal Governo (diminuire della metà la tassa per le auto immatricolate da più di dieci anni) è una autentica beffa, una presa in giro, perché quelle macchine hanno ormai praticamente un valore commerciale uguale a zero e non è quindi giusto far pagare anche per esse una imposta piuttosto alta.

Noi vogliamo superare questa finzione e, se effettivamente nella maggioranza c'è la volontà di affrontare questo problema – l'anzianità di immatricolazione delle macchine – deve porsi una data più recente. Noi abbiamo proposto tre date. Una prima riguarda gli autoveicoli, i motocicli e gli autoscafi immatricolati anteriormente al 1° gennaio 1970 e pertanto nell'emendamento successivo, anziché dire da oltre 10 anni, proponiamo la formula « anteriormente al 1° gennaio 1970 » e abbiamo previsto una ulteriore data: 1° gennaio 1972. Infatti se le macchine sono immatricolate al 1° gennaio 1970, debbono godere della franchigia totale. Se sono immatricolate dal 1° gennaio 1970, in subordine sosteniamo che debbono pagare la metà della tassa. Se sono immatricolate anteriormente al 1° gennaio 1972, quindi con quasi tre anni di anzianità, proponiamo che la tassa venga ridotta ad un terzo.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, sostituire il quarto, quinto, sesto e ottavo alinea della tabella con i seguenti:

autoscafi con potenza fiscale fino a 5 CV lire 5.000;

autoscafi con potenza fiscale da 6 a 10 CV lire 10.000;

autoscafi con potenza fiscale da 11 a 20 CV lire 20.000;

autoscafi con potenza fiscale da 21 a 30 CV lire 40.000;

autoscafi con potenza fiscale da 31 a 45 CV lire 100.000;

autoscafi con potenza fiscale da 46 a 60 CV lire 200.000;

autoscafi con potenza fiscale da 61 a 80 CV lire 400.000;

autoscafi con potenza fiscale oltre 80 CV lire 1.000.000.

4. 6. Vespignani, Buzzoni, Cesaroni, Cirillo, Giovannini, La Marca, Mancinelli, Niccolai Cesarino, Pascariello, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Terraroli.

L'onorevole Vespignani ha facoltà di svolgerlo.

VESPIGNANI. Lo do per svolto, signor Presidente.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Al terzo comma, dopo le parole: autoveicoli destinati, *aggiungere le seguenti*: all'attività degli imprenditori agricoli e.

4. 21. De Marzio, Roberti, Tassi, Santagati, Dal Sasso, Abelli, Galasso, Baghino, Menicacci, Turchi, Niccolai Giuseppe, de Vidovich, Alfano, Saccucci, Delfino.

TASSI. Chiedo di svolgerlo io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TASSI. Noi, dopo approfonditi studi, riteniamo che l'*una tantum* possa essere tutt'al più qualificata una imposta sul patrimonio.

Quindi, sebbene restino i dubbi, ampiamente indicati dall'onorevole Santagati, è una forma di ricchezza colpita con un carico fiscale in quanto tale. Dunque, poiché le autovetture usate dagli imprenditori agricoli sono necessarie e indispensabili per la loro attività; poiché le vetture dei tassisti e dei noleggiatori sono escluse dall'*una tantum* proprio perché mezzi e strumenti di lavoro e poiché, anche secondo le indicazioni del Governo, l'agricoltura è uno dei punti cardine della nostra economia, uno dei settori da rilanciare, ecco il senso del nostro emendamento che esclude dal novero delle vetture che debbono pagare l'imposta straordinaria *una tantum*, quelle degli imprenditori agricoli necessarie per la loro attività aziendale.

Sappiamo che quella agricola è una attività complessa, è una attività produttiva, è una attività anche di commercializzazione del prodotto. Vi è pertanto la necessità assoluta della partecipazione dell'imprenditore a mercati diversi, vicini e lontani, per la collocazione dei prodotti al prezzo migliore, con un vantaggio aziendale, quindi suo, della famiglia e dei dipendenti. Ecco quindi la necessità di non considerare la vettura un bene tassabile. Pertanto noi proponiamo l'esenzione da questa vera e propria imposta straordinaria sul patrimonio.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Al terzo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, dopo la parola: autorizzato, *aggiungere le seguenti*: nonché per quegli autoveicoli, che, quali residuati di guerra, ancorché restaurati, siano stati immatricolati dai privati a seguito di cessione a titolo oneroso effettuata dalla pubblica amministrazione.

4. 22. **Santagati, Palumbo, Delfino, Abelli, Roberti, De Marzio, Dal Sasso, Niccolai Giuseppe, Galasso, Tassi.**

A questo emendamento è stato presentato il seguente subemendamento:

Sopprimere le parole: quali residuati di guerra.

0. 4. 22. 1. **Palumbo, Santagati, Delfino, Roberti, Baghino, Abelli, Dal Sasso, Niccolai Giuseppe, de Vidovich, Turchi, Alfano.**

PALUMBO. Chiedo di svolgerli io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PALUMBO. Nell'illustrare questo emendamento dovrò avanzare dei rilievi di ordine tecnico che saranno utili per l'applicazione di una norma che la Commissione ha ritenuto di dover inserire nel decreto.

Per quanto riguarda il terzo comma dell'articolo 4, la Commissione ha ritenuto che fosse iniqua la tassazione che era stata prevista ed ha aggiunto: « L'imposta è ridotta alla metà per gli autoveicoli e motocicli immatricolati da oltre dieci anni alla data dell'entrata in vigore del presente decreto ».

Vediamo che cosa significa « immatricolati ». Immatricolazione non è prima iscrizione: c'è differenza tra prima iscrizione e immatricolazione. Si ha la prima iscrizione quando una macchina esce dalla fabbrica, è dotata di certificato di origine che va all'ispettorato della motorizzazione, e a quella macchina viene assegnata una targa con la conseguente iscrizione nel pubblico registro automobilistico. Questa è la prima iscrizione. Immatricolazione, invece, è l'iscrizione nel pubblico registro automobilistico di una macchina anche proveniente da altre province, e quindi con una targa diversa. Se io, ad esempio, residente a Salerno compero una macchina targata Torino e la trasferisco a Salerno, avrò un libretto dal quale risulta che l'immatricolazione di questa macchina al pubblico registro automobilistico è di un certo anno, cioè l'anno in cui l'ho comperata il quale non corrisponde all'anno in cui la macchina è stata costruita. Ciò significa che si possono avere macchine che hanno dieci anni di vita o anche quindici anni di vita e che risultano immatricolate dieci o dodici anni dopo.

Ma questo non è niente. Il peggio è quando si tratta di autoveicoli con targhe non civili. La Commissione propone che l'imposta sia ridotta alla metà per gli autoveicoli e motocicli « immatricolati » da oltre dieci anni. Io proporrei che la parola « immatricolati » sia cambiata con la formula: « che abbiano come data di prima iscrizione » perché allora hanno un senso i dieci anni di vita. E noi proponiamo di estendere questa disposizione agli autoveicoli che, quali residuati di guerra, ancorché restaurati, siano stati immatricolati dai privati a seguito di cessione a titolo oneroso effettuata dalla pubblica amministrazione.

Le devo chiarire, onorevole relatore, la ragione di questo emendamento; e la prego di non dispiacersi se io, che mi occupo e sono a conoscenza di queste cose, cercherò di darle questi chiarimenti che lei potrebbe non conoscere. Tant'è che anche noi abbiamo com-

messo l'errore di usare la parola « immatricolazione », quando invece si tratta di « prima iscrizione ».

Mi riferisco ora a quelle *jeeps*, a quegli automezzi militari lasciati in dotazione al nostro Ministero della difesa dalle truppe inglesi e dalle truppe americane, e che avevano quindi targa militare. Il Ministero della difesa, dopo un certo numero di anni, ha venduto questi veicoli ai privati: ha fatto delle aste, in certi periodi, vendendo in blocco tutti i veicoli fuori uso. Questi veicoli non sono mai stati immatricolati, cioè non hanno avuto mai nemmeno la prima iscrizione al pubblico registro automobilistico, trattandosi appunto di veicoli con targhe militari. Se un cittadino acquista – com'è accaduto – una *jeep* inglese in dotazione al nostro esercito nel 1968, questa automobile, dopo aver prestato servizio per almeno vent'anni, risulta immatricolata nel 1970. Perché ? Perché è il primo anno in cui viene iscritta nel pubblico registro automobilistico. Si tratta in questo caso di auto acquistate all'asta per un prezzo non superiore a trentamila lire e che poi, fatte ricostruire, hanno un valore che si aggira intorno alle 100 mila lire. Poiché tale tipo di auto ha 21 cavalli fiscali, pur essendo usata sovente dai contadini in campagna, dove non vi sono strade, dovrebbe pagare 200 mila lire di tassa. Si avrebbe quindi l'assurdo che una macchina con trent'anni di vita, usata dai contadini e ricostruita in quasi tutte le sue parti, che vale sì e no 100 mila lire, dovrebbe pagare una tassa di 200 mila lire, solo perché nel libretto di circolazione risulta immatricolata magari nel 1970.

D'altra parte vi sono altri veicoli, venduti dalla pubblica amministrazione, come quelli dell'esercito o dei carabinieri o della polizia (le aste per questo tipo di veicoli si fanno in blocco e avvengono per la maggior parte a Bari). Si tratta di auto che l'esercito, i carabinieri o la polizia hanno usato per 8 o 10 anni e che poi pongono in vendita. Poiché queste auto non hanno una targa civile, quando un privato le acquista a quel momento ottengono la prima immatricolazione nel pubblico registro automobilistico e la targa civile. Se risulta nel libretto di circolazione che l'immatricolazione è avvenuta, ad esempio, nel 1970, il prelievo fiscale sarà in ragione di 50 o 200 mila lire a seconda del numero dei cavalli fiscali.

Il nostro emendamento – e ancor più il sub-emendamento – tende a rendere effettivo e reale il concetto che la Commissione ha espresso quando ha stabilito che l'imposta è ridotta a metà per gli autoveicoli e i motocicli immatricolati da oltre dieci anni alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Poiché con tale dizione sono esclusi tutti i veicoli provenienti dalla pubblica amministrazione, con targa militare e i residuati bellici, noi insistiamo sul nostro subemendamento, per evitare che si verifichino le sperequazioni testé denunciate. Noi non presentiamo emendamenti che sappiamo poi non saranno approvati: i nostri emendamenti rientrano nello spirito delle posizioni assunte dalla Commissione per cui noi diciamo che l'emendamento sostenuto dalla Commissione, per essere corretto, debba implicare l'accettazione del subemendamento da noi presentato.

È chiaro che se il relatore e la Commissione ritengono che le argomentazioni da noi addotte siano esatte, siamo senz'altro disponibili ad accettare alcune modificazioni letterali riferendoci all'anno di costruzione dell'autoveicolo. In questo senso non abbiamo nulla in contrario perché lo spirito del nostro emendamento vuole soltanto rendere efficace nei confronti di questo tipo di autoveicoli, una riduzione che altrimenti non potrebbe essere applicata.

Credo così di aver collaborato alla stesura di una norma che meglio possa interpretare lo spirito di cui al terzo comma dell'articolo 4.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Al terzo comma dell'articolo 4 del decreto-legge, aggiungere, in fine, le seguenti parole: sono comunque esclusi da imposta i veicoli di proprietà degli invalidi di guerra. del lavoro e civili o a quanti è stato fatto obbligo di particolari adattamenti o attrezzature.

4. 24. De Marzio, Roberti, Tassi, Dal Sasso, Santagati, Abelli, Baghino, Menicacci, Turchi, Niccolai Giuseppe, de Vidovich, Alfano, Saccucci, Galasso, Delfino.

BAGHINO. Chiedo di svolgerlo io, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BAGHINO. Questo emendamento non necessiterebbe, in verità, di essere illustrato a causa della sua estrema chiarezza. Merita però, una perorazione poiché vuole introdur-

re un riconoscimento, sul piano umano e morale, nei confronti dei mutilati sia di guerra sia civili. Intendiamo insomma riferirci agli invalidi che sono costretti ad usare un veicolo a motore a causa della loro difficile deambulazione.

Da quando si è avuto modo di ascoltare tanto in Commissione, quanto in aula, si può concludere che, se questo decreto-legge voleva veramente tener conto anche di alcune particolari esigenze umane, non avrebbe dovuto colpire indiscriminatamente, ma al contrario considerare con particolare attenzione le istanze dei meno abbienti.

È stato inoltre da più parti affermato che le persone costrette ad usare il mezzo di locomozione a motore per motivi di lavoro sono abbastanza numerosi. Ora, se da parte di tutti è stato riconosciuto giusto andare incontro in qualche modo alle necessità economiche dei meno abbienti, costretti a servirsi del mezzo a motore per svolgere il proprio lavoro, ritengo che a maggior ragione ciò debba valere per chi, essendo mutilato, vive, in definitiva, o di pensione o di assistenza o di qualche forma di sovvenzione caritativa.

Ecco perché quanto ho detto va considerato non tanto come lo svolgimento di un emendamento ma come una perorazione a favore di questi cittadini che debbono essere senz'altro considerati tra i meno fortunati.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Al quarto comma dell'articolo 4 del decreto-legge, lettera a) *sostituire le parole*: con versamento sul conto corrente postale/77000 intestato all'Automobile club d'Italia, *con le parole*: mediante pagamento agli uffici esattori dell'Automobile club d'Italia.

4. 27. Dal Sasso, Santagati, Abelli, Delfino, Menicacci, Roberti, Baghino, Niccolai Giuseppe, Saccucci, Alfano, de Vidovich.

DE VIDOVICH. Chiedo di svolgerlo io, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE VIDOVICH. Signor Presidente, vorrei richiamare brevemente l'attenzione del relatore e della Camera sul fatto che questo emendamento 4. 27 si limita a stabilire che il versamento attualmente previsto sul conto corrente postale intestato all'ACI, possa essere effettuato direttamente agli uffici esattori dell'ACI stesso, senza servirsi dei bollettini di versamento postali. Le ragioni che ci hanno indotto a formulare questa proposta sono varie e note.

In primo luogo, il servizio postale non sarebbe in grado, in pochi giorni, di smaltire la mole di alcuni milioni di bollettini di conti correnti postali cui si troverebbe di fronte, perché a tale cifra ammontano gli automezzi circolanti in Italia.

In secondo luogo, a proposito dei bollettini di conto corrente postale intestati all'ACI, è stato rilevato che una serie ingente di essi reca cifre minime, come 10 lire, 100 lire, 50 lire, eccetera. Ciò significa che qualcuno in Italia (forse un'organizzazione) ha ritenuto di truffare l'erario facendo versamenti per cifre irrisorie, i quali successivamente vengono corretti con la cifra effettiva cui avrebbe dovuto ammontare il versamento stesso: 10.000, 100.000, eccetera. Veramente rilevante è la quantità di persone che hanno fatto ricorso a questo espediente, se si tiene presente che siamo appena all'inizio delle relative operazioni, e certe cifre da versare non sono ancora determinate. Il pagamento diretto agli uffici esattori dell'ACI non consentirebbe questa truffa o evasione.

In terzo luogo, ricordo che, se non erro, fu introdotta l'altro anno la possibilità per gli automobilisti di effettuare i versamenti della tassa di circolazione mercè bollettini postali e non più, obbligatoriamente, attraverso l'ACI. Il controllo incrociato dell'ACI e del servizio postale su questi versamenti, secondo quanto risulta dall'esperienza, non ha mai dato risultati validi. Presso l'ACI sono state registrate notevolissime evasioni, una parte minima delle quali può essere attribuita ad errori, mentre la grande maggioranza è fatta in mala fede. Se non è possibile svolgere un effettivo controllo sulla tassa di circolazione, che presenta caratteristiche sue proprie, a maggior ragione sarà irrealizzabile il controllo incrociato tra la tassa di circolazione stessa e l'*una tantum*. Una via di scampo è offerta dall'approvazione dell'emendamento che illustro, poiché, essendo lo « sportellista » dell'ACI addestrato a questo tipo di controllo, le evasioni lamentate non saranno più realizzabili; un controllo del genere sarebbe invece alquanto disagevole per l'impiegato dell'ufficio postale.

Questo nostro emendamento praticamente propone solo di modificare il luogo in cui il pagamento è effettuato da parte degli automobilisti, e risponde ad esigenze di carattere tecnico e non politico, per cui ne raccomandiamo l'approvazione.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente subemendamento all'emendamento Santagati n. 15:

Sostituire le parole: da 21 a 30 cv, *con le parole*: da 21 a 24 cv; *e inserire successivamente le parole*: autoveicoli con potenza fiscale da 25 a 30 cv lire 80.000 ».

0. 4. 15. 1. **Santagati, Palumbo, Delfino, Roberti, Baghino, Abelli, Dal Sasso, Niccolai Giuseppe, de Vidovich, Turchi, Alfano.**

DE VIDOVICH. Lo diamo per svolto, signor Presidente.

PRESIDENTE. La Commissione ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 4, sopprimere il primo alinea della tabella: autoveicoli con potenza fiscale fino a 10 cv, lire 6.000.

4. 38. **Commissione.**

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 5.

È stato presentato il seguente emendamento:

Al primo comma dell'articolo 5 del decreto-legge, sostituire le parole: esclusi quelli adibiti soltanto a scuola di pilotaggio, *con le parole*: esclusi quelli di proprietà degli aero-*clubs*.

5. 1. **Catella, Altissimo, Giomo, Quilleri, Gerolimetto, Serrentino.**

Nessuno dei firmatari essendo presente, si intende che abbiano rinunciato a svolgerlo.

È stato presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma dell'articolo 5 del decreto-legge, sostituire le parole: entro 30 giorni dalla data stessa, *con le seguenti*: entro il 30 settembre 1974.

5. 2. **Colucci, La Loggia, Ciampaglia, Pandolfi.**

COLUCCI. Lo diamo per svolto, signor Presidente.

PRESIDENTE. Qual è il parere della Commissione sugli emendamenti presentati agli articoli 4 e 5?

SPINELLI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, farò alcune brevissime considerazioni di carattere generale per quel che riguarda taluni emendamenti ed esprimerò quindi il parere della Commissione sui singoli emendamenti.

Dico innanzi tutto che si comprende benissimo lo spirito che anima l'emendamento Pascariello 4. 1; tuttavia, come ho avuto già modo di dire in Commissione, le autovetture cui esso si riferisce non servono soltanto per il trasporto dei lavoratori, ma sono usate anche da molte famiglie. Pertanto, esentarle dall'imposta *una tantum*, equivarrebbe a creare delle sperequazioni fra auto, ad esempio, più grosse, come le famose « giardinette », e auto più piccole.

In ordine alla proposta contenuta nell'emendamento Santagati 4. 10, che vorrebbe che l'*una tantum* colpisse soltanto le auto « in effettiva circolazione », ritengo che sia più giusto l'emendamento proposto dalla Commissione. Vorrei cogliere questa occasione per dire, anche a fini di chiarezza, dopo la polemica sviluppatasi sull'interpretazione da dare alla norma relativa alle auto tenute in *garage*, che sono escluse dal pagamento dell'*una tantum* quelle autovetture che, alla data dell'emanazione del decreto-legge, non avevano pagato la tassa di circolazione e che non la pagheranno per tutto l'anno 1974. Essendo questa l'unica interpretazione da dare alla norma in questione, ritengo che l'emendamento 4. 10 servirebbe soltanto a creare degli equivoci.

Per quanto concerne gli identici emendamenti Cesaroni 4. 2, Santagati 4. 12 e Altissimo 4. 30, che tendono a sopprimere il primo alinea della tabella, relativo agli autoveicoli con potenza fiscale fino a 10 cavalli, devo dire che c'è un emendamento della Commissione che preclude...

RAFFAELLI. Li riassume, non li preclude.

SPINELLI, *Relatore*. Stamane ho espresso, come relatore, un parere estremamente chiaro su questo problema. Ho infatti manifestato l'opinione che non sia quello indicato dai tre emendamenti in questione il modo migliore per agevolare i lavoratori che si servono delle auto di piccola cilindrata per recarsi ai posti di lavoro. Democrazia significa rispetto della maggioranza.

RAFFAELLI. Ella è liberissimo di votare contro.

SPINELLI, *Relatore*. Ricordo che la Commissione all'unanimità ha approvato un testo che tiene conto di questa esigenza. Comunque,

esprimerò il parere a nome della Commissione quando esaminerò in dettaglio gli emendamenti.

SANTAGATI. Poiché a questi tre emendamenti la Commissione si è sostanzialmente dichiarata favorevole all'unanimità, tanto vale rendere noto il testo dell'emendamento presentato dalla Commissione, in modo che i presentatori di questi emendamenti possano ritirarli.

PRESIDENTE. Questo emendamento della Commissione è già stato reso noto.

SANTAGATI. Allora questi tre emendamenti devono intendersi unificati.

SPINELLI, *Relatore*. Esatto.

Per quanto riguarda l'emendamento Serrentino 4. 37, essendo stato presentato l'articolo aggiuntivo Pandolfi 2. 0. 2 che riguarda lo stesso argomento, esprimendosi però, se non erro, in termini più chiari, vorrei pregare l'onorevole Serrentino di ritirarlo, riservandomi poi di dare parere favorevole all'articolo aggiuntivo Pandolfi 2. 0. 2. Qualora l'emendamento non venisse ritirato, esprimo parere contrario.

Fatta questa premessa, a nome della Commissione sono contrario agli emendamenti Serrentino 4. 28, Pascariello 4. 1, De Marzio 4. 9, Santagati 4. 10, Abelli 4. 11, Altissimo 4. 29, poiché sembra più giusta la parola « imposta » anziché la parola « tassa ».

Insisto, ovviamente, sull'emendamento 4. 38 presentato dalla Commissione che assorbe gli identici emendamenti Cesaroni 4. 2, Santagati 4. 12, Altissimo 4. 30, mentre sono contrario all'emendamento Delfino 2. 13 che è da ritenersi da essi superato.

Sono inoltre contrario agli emendamenti Cesaroni 4. 3, Santagati 4. 14, Serrentino 4. 31, Santagati 4. 15 (e, conseguentemente, al subemendamento Santagati 0. 4. 15. 1), Cesaroni 4. 4, Serrentino 4. 32, Santagati 4. 17, Serrentino 4. 33, Cesaroni 4. 5, Dal Sasso 4. 18, Santagati 4. 19, Serrentino 4. 34.

Sono favorevole all'emendamento Vespignani 4. 6. Sono invece contrario agli emendamenti Santagati 4. 20, Vespignani 4. 7, De Marzio 4. 21, Altissimo 4. 35, Santagati 4. 22, Abelli 4. 23 (e, conseguentemente, al subemendamento Palumbo 0. 4. 22. 1), Alessandrini 4. 36, Santagati 4. 25, Pascariello 4. 8, Santagati 4. 26.

Per quanto riguarda l'emendamento De Marzio 4. 24, esso renderebbe praticamente impossibile l'applicazione del decreto-legge. Infatti, gli invalidi civili si distinguono in ben otto categorie, e purtroppo in Italia vi sono più invalidi civili che civili. Il problema, semmai, si porrebbe per i grandi invalidi di guerra, ma data l'ampiezza della sua formulazione è impossibile esprimere parere favorevole all'emendamento.

SANTAGATI. Si potrebbe votare per divisione.

SPINELLI, *Relatore*. Sono poi contrario all'emendamento Dal Sasso 4. 27, anche se ci rendiamo conto dello spirito che lo ha ispirato, e all'emendamento Serrentino 4. 37; mentre sono favorevole all'emendamento Catella 5. 1, che introduce una precisazione, anche se forse non del tutto necessaria, in quanto il testo del provvedimento è già chiaro. Esprimo altresì parere favorevole all'emendamento Colucci 5. 2, in quanto mi pare ovvia la necessità dello spostamento della data al 30 settembre 1974, una volta approvate le modifiche apportate dalla Commissione.

PRESIDENTE. Il Governo?

LIMA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Concordo con il parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Onorevole Serrentino, mantiene il suo emendamento 4. 28, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SERRENTINO. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Pascariello, mantiene il suo emendamento 4. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

PASCARIELLO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole De Marzio, mantiene il suo emendamento 4. 9, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

DE MARZIO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Santagati, mantiene il suo emendamento 4. 10, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Santagati mantiene l'emendamento Abelli 4. 11, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Serrentino, mantiene l'emendamento Altissimo 4. 29, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

SERRENTINO. Ritengo che questo nostro emendamento dovrebbe essere fatto proprio dal ministro delle finanze, in quanto intendevamo soltanto apportare una precisazione a proposito del termine imposta e tassa. Comunque, lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 4. 38, accettato dal Governo.

(*È approvato*).

Dichiaro conseguentemente assorbiti gli analoghi emendamenti Cesaroni 4. 2, Santagati 4. 12 e Altissimo 4. 30; dichiaro altresì precluso l'emendamento Delfino 4. 13.

Onorevole Cesaroni, mantiene il suo emendamento 4. 3, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

CESARONI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Santagati, mantiene il suo emendamento 4. 14, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Serrentino, mantiene il suo emendamento 4. 31, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

SERRENTINO. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Santagati, mantiene il suo subemendamento 0. 4. 15. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Santagati, mantiene il suo emendamento 4. 15, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Cesaroni, mantiene il suo emendamento 4. 4, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

CESARONI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Votazione segreta mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Sull'emendamento Serrentino 4. 32, non accettato dalla Commissione né dal Governo, è stato chiesta la votazione per scrutinio segreto dal gruppo liberale.

Indico pertanto la votazione segreta, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Serrentino 4. 32.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a verificarne le risultanze.

(*I deputati segretari verificano le risultanze della votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti **389**
Maggioranza **195**
Voti favorevoli . . . **188**
Voti contrari **201**

(*La Camera respinge*).

Hanno preso parte alla votazione:

Accreman
Achilli
Aiardi
Aldrovandi
Alesi
Alessandrini
Alfano
Aliverti
Allegri
Amadei
Andreotti
Antoniozzi
Armani
Armato
Arnaud
Artali
Ascari Raccagni
Assante
Astolfi Maruzza
Baccalini
Badini Confalonieri
Baghino
Balasso
Baldassari
Baldassi
Baldi
Ballarin
Balzamo
Bandiera
Barba
Barbi
Bargellini
Bartolini
Baslini
Bassi
Bastianelli
Battino-Vittorelli
Beccaria
Becciu
Bellisario
Bellotti
Belluscio
Bemporad
Benedetti Gianfilippo
Benedetti Tullio
Benedikter
Berlinguer Giovanni
Berloffa
Bernardi
Bernini
Bersani
Bertoldi
Biamonte
Bianchi Alfredo
Bianchi Fortunato
Biasini
Bisignani
Bodrito
Boffardi Ines
Boldrin
Bollati
Bonalumi
Borghi
Borra
Borromeo D'Adda
Bortot
Bottarelli
Bozzi
Bubbico
Buffone
Busetto
Buzzi
Buzzoni
Cabras
Caiati
Caiazza
Calabrò
Caldoro
Calvetti
Canepa
Canestrari
Capponi Bentivegna Carla
Capra
Caradonna
Cardia
Carenini
Carrà
Carri
Carta
Caruso
Cascio
Cassanmagnago Cerretti Maria Luisa
Castelli
Castiglione
Cataldo
Catanzariti
Catella
Cattanei
Cattaneo Petrini Giannina
Cavaliere
Ceccherini
Ceravolo
Cerra
Cerri
Cervone
Cesaroni
Chiovini Cecilia
Ciacci
Ciampaglia
Ciccardini
Cirillo
Cittadini
Cocco Maria
Codacci-Pisanelli
Colucci
Concas
Corà
Corti
Costamagna
Colecchia
Cottone
Craxi
Cuminetti
Cusumano
D'Alema
D'Alessio
Dall'Armellina
Dal Maso
Damico
D'Angelo
de Carneri
de' Cocci
Degan
Delfino
Della Briotta
De Lorenzo
Del Pennino
De Maria
De Martino
De Marzio
de Meo
de Michieli Vitturi
De Sabbata
de Vidovich
Di Giannantonio
Di Gioia
Di Leo
di Nardo
Di Puccio
Di Vagno
Donelli
Drago
Dulbecco
Elkan
Erminero
Evangelisti
Fabbri
Federici
Felisetti
Ferioli
Ferrari
Ferrari-Aggradi
Ferretti
Ferri Mauro
Fibbi Giulietta
Finelli
Fioret
Flamigni
Fontana
Forlani
Fortuna
Foscarini
Fracchia
Furia
Fusaro
Galloni
Gambolato
Garbi
Gargani
Gasco
Gaspari
Gastone
Gava
Gerolimetto
Giomo
Giordano
Giovannini
Girardin
Giudiceandrea
Gramegna
Granelli
Grassi Bertazzi
Grilli
Guadalupi
Guarra
Guerrini
Guglielmino
Gui
Gunnella
Ianniello
Ingrao
Innocenti
Iotti Leonilde
Iperico
Ippolito
Isgrò
Jacazzi
Korach
La Bella
Laforgia
La Loggia
La Malfa Giorgio
Lamanna
La Marca
La Torre
Lattanzio
Lauricella
Lavagnoli
Ligori
Lima
Lindner
Lo Bello
Lombardi Giovanni Enrico
Lucchesi

Luraschi
Macaluso Emanuele
Maggioni
Magliano
Magnani Noya Maria
Magrì
Malagodi
Malagugini
Mancinelli
Marchetti
Marchio
Mariotti
Marocco
Martelli
Martini Maria Eletta
Marzotto Caotorta
Masciadri
Matta
Mattarelli
Matteini
Mazzarrino
Mazzola
Mazzotta
Mendola Giuseppa
Menichino
Miceli
Micheli Pietro
Mignani
Milani
Misasi
Monti Maurizio
Monti Renato
Morini
Moro Dino
Mosca
Musotto
Nahoum
Napolitano
Natali
Negrari
Niccolai Cesarino
Niccoli
Olivi
Orlando
Orsini
Padula
Palumbo
Pandolfi
Pani
Pascariello
Patriarca
Pavone
Pazzaglia
Pellegatta Maria
Pellicani Giovanni
Pellizzari
Pennacchini
Perantuono
Petronio
Petrucci
Pezzati
Pica
Picchioni
Picciotto
Piccoli
Piccone
Pirolo
Pisanu
Pisicchio
Pistillo
Postal
Prandini
Pucci
Pumilia
Quaranta
Querci
Quilleri
Radi
Raffaelli
Raicich
Rausa
Rauti
Reale Giuseppe
Reale Oronzo
Reichlin
Rende
Restivo
Revelli
Riccio Pietro
Riccio Stefano
Riela
Righetti
Riz
Rizzi
Rognoni
Romita
Rosati
Ruffini
Russo Carlo
Russo Ferdinando
Russo Quirino
Sabbatini
Saccucci
Salizzoni
Salvatore
Salvatori
Salvi
Sandri
Sangalli
Santagati
Santuz
Sanza
Sboarina
Sbriziolo De Felice Eirene
Scalfaro
Scarlato
Scipioni
Scotti
Sedati
Segre
Semeraro
Serrentino
Sgarbi Bompani Luciana
Sgarlata
Signorile
Simonacci
Skerk
Sobrero
Spadola
Spagnoli
Spinelli
Spitella
Sponziello
Stefanelli
Tamini
Tanassi
Tani
Tantalo
Tarabini
Tedeschi
Terraroli
Tesi
Tessari
Tocco
Tortorella Giuseppe
Tozzi Condivi
Traina
Tripodi Girolamo
Turchi
Turnaturi
Vagli Rosalia
Valiante
Vecchiarelli
Vespignani
Villa
Vincelli
Vincenzi
Visentini
Vitale
Volpe
Zaffanella
Zamberletti
Zanibelli
Zolla
Zoppetti

Sono in missione:

Miotti Carli Amalia
Pedini
Preti
Vaghi
Vetrone

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Onorevole Santagati, mantiene il suo emendamento 4. 17, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Serrentino, mantiene il suo emendamento 4. 33, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SERRENTINO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Cesaroni, mantiene il suo emendamento 4. 5, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

CESARONI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Santagati, mantiene l'emendamento Dal Sasso 4. 18, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Santagati, mantiene il suo emendamento 4. 19, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo congiuntamente in votazione gli identici emendamenti Santagati 4. 19 e Serrentino 4. 34.

(*Sono respinti*).

Pongo in votazione l'emendamento Vespignani 4. 6, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(*È approvato*).

Dichiaro conseguentemente precluso lo emendamento Santagati 4. 20. Avverto che anche l'emendamento Vespignani 4. 7 risulta precluso dalla precedente reiezione dell'emendamento Pascariello 4. 1.

Onorevole Santagati, mantiene l'emendamento De Marzio 4. 21, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Serrentino, mantiene l'emendamento Altissimo 4. 35, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SERRENTINO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Santagati, mantiene il subemendamento Palumbo 0. 4. 22. 1, di cui ella è cofirmatario, ed il suo emendamento 4. 22, non accettati dalla Commissione né dal Governo?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento Palumbo 0. 4. 22. 1.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'emendamento Santagati 4. 22.

(*È respinto*).

Onorevole Santagati, mantiene l'emendamento Abelli 4. 23, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Serrentino, mantiene l'emendamento Alessandrini 4. 36, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SERRENTINO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Santagati, mantiene il suo emendamento 4. 25, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Pascariello, mantiene il suo emendamento 4. 8, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

PASCARIELLO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Santagati, mantiene il suo emendamento 4. 26, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Santagati, mantiene l'emendamento De Marzio 4. 24, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SANTAGATI. Lo ritiro, signor Presidente. Vorrei tuttavia far presente che l'onorevole relatore ha dichiarato di essere d'accordo – e credo sia d'accordo tutta la Commissione, cosa che comunque si può verificare sottoponendo il problema al voto dell'Assemblea – perché l'emendamento rimanga limitato soltanto ai grandi invalidi di guerra ed assimilati. La pregherei quindi, signor Presidente, di vedere se sia possibile porre in votazione questa parte dell'emendamento che rispecchia le parole testé dette dal relatore. L'Assemblea potrà anche non accogliere il principio.

PRESIDENTE. Onorevole Santagati, posso porlo in votazione se la Commissione lo fa proprio.

SANTAGATI. Ritengo che possa farlo proprio.

PRESIDENTE. Onorevole relatore?

SPINELLI, *Relatore*. Signor Presidente, io non ho detto esattamente quanto ha precisato l'onorevole Santagati. Ho messo in rilievo una situazione reale italiana, ed ho detto che sarebbe stato comprensibile se limitato a quella categoria.

SANTAGATI. Ed io lo limito a quella categoria.

SPINELLI, *Relatore*. Il problema va valutato, non da parte della Commissione, ma del Governo, perché con questo discorso si ritorna sempre alla solita situazione.

SANTAGATI. Ebbene, sentiamo il parere del Governo.

TANASSI, *Ministro delle finanze*. Il problema avrebbe dovuto essere valutato unitamente agli altri aspetti della situazione.

SPINELLI, *Relatore*. Vorrei pregare i colleghi di presentare, la prossima volta, in maniera più precisa gli emendamenti, per dare al Governo ed alla maggioranza la possibilità di studiarli.

PRESIDENTE. Onorevole Santagati, se ritira l'emendamento il principio in esso contenuto potrebbe essere esaminato in un'altra occasione.

SANTAGATI. Signor Presidente, ritiro l'emendamento, perché non voglio che sia pregiudicato il principio con una votazione contraria. Date tuttavia le dichiarazioni del relatore, e considerando il fatto che l'onorevole Tanassi è stato per tanto tempo ministro della difesa, per cui credo conosca bene i problemi dei combattenti e degli invalidi di guerra, mi sembra che sarebbe possibile arrivare ad una conclusione.

PRESIDENTE. Onorevole Santagati, mantiene l'emendamento Dal Sasso 4. 27, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

SANTAGATI. Signor Presidente, per quanto riguarda l'emendamento De Marzio 4. 24...

PRESIDENTE. L'ha testé ritirato, onorevole Santagati.

SANTAGATI. Vorrei precisare, signor Presidente, che ritiro soltanto la seconda parte dell'emendamento e che chiedo la votazione sulla prima parte.

PRESIDENTE. Onorevole Santagati, l'avevo pregato di ritirare l'emendamento per non compromettere la questione. Ormai ella ha accettato tale mia richiesta, ha ritirato l'emendamento e non possiamo ritornarci sopra.

Onorevole Serrentino, mantiene il suo emendamento 4. 37, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SERRENTINO. Desidero far presente che il contenuto di questo emendamento è praticamente identico a quello dell'articolo aggiuntivo Pandolfi 2. 0. 2, per cui, ove venisse respinto il mio – che mantengo – rimarrebbe precluso quello del collega Pandolfi.

PRESIDENTE. È quindi opportuno rimandare la votazione sull'emendamento Serrentino 4. 37 a quando discuteremo gli emendamenti all'articolo 2 del disegno di legge di conversione.

SERRENTINO. Sono due emendamenti di uguale contenuto. Siccome il mio è stato presentato per primo deve essere votato subito e comunque prima di quello presentato dalla maggioranza.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, dovendosi votare in questa sede l'emendamento Serrentino 4. 37, ella intende precisare o rettificare il parere espresso su tale emendamento tenendo presente la questione di preclusione ora sollevata?

SPINELLI, *Relatore*. A mio avviso l'articolo aggiuntivo Pandolfi 2. 0. 2, non può essere considerato precluso nel caso che venga respinto l'emendamento Serrentino 4. 37, anche perché il primo è molto più ampio del secondo e prevede anche cose diverse.

Se, comunque, si dovesse decidere in favore della tesi dell'onorevole Serrentino, il relatore non potrebbe far altro che esprimere parere favorevole sull'emendamento Serrentino 4. 37.

PRESIDENTE. Il Governo?

LIMA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Concordo con il relatore, signor Presidente.

PRESIDENTE. Poniamo dunque in votazione l'emendamento Serrentino 4. 37, senza pregiudizi per le parti dell'articolo aggiuntivo Pandolfi 2. 0. 2 – e cioè il primo e il terzo periodo – che non coincidono con il contenuto dello stesso emendamento Serrentino; e senza pregiudizio per una più esatta collocazione in sede di coordinamento formale del testo del disegno di legge.

SANTAGATI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTAGATI. Vorrei fare osservare che non è possibile attuare questa proposta perché il contenuto dell'emendamento Serrentino 4. 37 attiene al decreto-legge, mentre l'articolo aggiuntivo riguarda il disegno di conversione. Per ragioni puramente procedurali – perché non vorrei che nascessero preclusioni o conseguenze negative – proporrei che si accantonasse l'emendamento Serrentino 4. 37 trasferendo la sua votazione all'articolo 2.

PRESIDENTE. Onorevole Santagati, porrò in votazione l'emendamento Serrentino 4. 37, accettato dalla Commissione e dal Governo, con l'intesa che esso sarà integrato in sede di votazione dell'articolo aggiuntivo Pandolfi 2. 0. 2.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento Catella 5. 1, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento Colucci 5. 2, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione, infine, la seconda parte dell'articolo 1 del disegno di legge, relativa agli articoli 4 e 5 del decreto-legge.

(*È approvata*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ZACCAGNINI

PRESIDENTE. Passiamo alla terza parte dell'articolo 1 del disegno di legge, relativa agli articoli 6 e 7 del decreto-legge.

È stato presentato il seguente emendamento:

Sopprimere il primo comma dell'articolo 6 del decreto-legge:

6. 1. **La Marca, Buzzoni, Cesaroni, Cirillo, Giovannini, Mancinelli, Niccolai Cesarino, Pascariello, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Terraroli, Vespignani.**

L'onorevole La Marca ha facoltà di svolgerlo.

LA MARCA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il nostro emendamento mira ad impedire che si consolidi una linea antiregionalista che ha caratterizzato i precedenti decreti-legge riguardanti l'aumento dell'imposta di fabbricazione e della sovrimposta di confine sui prodotti petroliferi.

In sostanza si tratta di normalizzare o, meglio ancora, di riportare nella legalità l'atteggiamento che il Governo ha tenuto e con-

tinua a tenere nei riguardi delle regioni in questi ultimi anni ogni volta che si discute delle imposte sui prodotti petroliferi. Non è la prima volta che noi solleviamo questo problema: lo facemmo già in occasione della conversione in legge del decreto-legge 29 settembre 1973, n. 568. E nemmeno fummo i soli: sollevarono questo problema anche colleghi di altri gruppi e della stessa democrazia cristiana (l'onorevole Marchetti è tornato sull'argomento anche l'altro ieri). Allora, Governo e maggioranza respinsero i nostri emendamenti, come respinsero quelli degli altri gruppi, tendenti ad impedire che le regioni venissero escluse dalla compartecipazione all'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi. Si disse che il problema sarebbe stato affrontato in seguito; ma, come al solito, si è trattato di parole e solo di parole.

Il Governo ha continuato a ignorare gli interessi delle regioni nei successivi decreti, emanati a partire dal febbraio scorso e non ancora ratificati dal Parlamento, e continua ad ignorarli con questo provvedimento. Il decreto-legge n. 251, infatti, contiene il solito articolo con il quale si stabilisce che le entrate derivanti dalla sua applicazione sono riservate esclusivamente all'erario dello Stato.

Ora se è vero – come è vero – che lo Stato è nei guai a causa delle note difficoltà congiunturali, è pur vero che lo sono anche le regioni, come lo sono gli enti locali, a causa della stretta creditizia di cui ha a lungo parlato ieri l'onorevole Raffaelli. Forse che la svalutazione della moneta, l'inflazione non toccano anche le regioni? Si può forse sostenere il contrario?

E poi, se con la legge 16 maggio 1970, n. 281, all'articolo 8 si è stabilito che le regioni partecipano alle entrate tributarie sui prodotti petroliferi in ragione del 15 per cento, deve pur esserci stato un motivo; e tale motivo è da ricercare nella necessità di assicurare alle regioni un gettito di entrate proporzionate a quelle dello Stato. Questo rapporto tra entrate statali e entrate regionali non può essere distorto, non può essere stravolto fino ad essere completamente annullato.

Andando avanti di questo passo, quel 15 per cento sulla imposta di fabbricazione spettante alle regioni, a norma del citato articolo 8 della legge n. 281, si assottiglierà sempre di più fino a diventare una cosa irrisoria, perché sarà sempre il 15 per cento sugli introiti del 1970.

Il livello attuale dell'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi non ha niente a che fare con quello del 1970: da allora ad oggi, infatti, l'imposta è più che triplicata.

Questo discorso riguarda le regioni a statuto ordinario; ma si può dire la stessa cosa per le regioni a statuto speciale.

Per la Sicilia, ad esempio, tutta la sovrimposta di confine sugli olii minerali, loro derivati e prodotti analoghi, è di spettanza regionale, a norma della legge di attuazione della Costituzione e delle norme dello statuto regionale siciliano.

In sostanza, io penso che il Governo non potrebbe toccare i proventi di questa imposta, perché li ha già ceduti ad una regione. Secondo questo decreto, invece, le entrate derivanti da questa imposta debbono andare esclusivamente allo Stato.

Ebbene, l'imposta di fabbricazione realizzata in Sicilia costituisce la base indicativa per il calcolo delle somme che lo Stato deve versare alla Sicilia a titolo di solidarietà nazionale. I conti delle perdite subite dalle regioni a causa di questo illegittimo comportamento del Governo sono stati fatti in altre occasioni: si tratta di decine di miliardi. Occorrerebbe aggiornarli, e bene avrebbe fatto il ministro delle finanze, onorevole Tanassi, a comunicare alla Camera i dati aggiornati.

Un danno così grave per le regioni non può passare inosservato. Il Governo non può sorvolare su una questione politica che investe i rapporti tra lo Stato e le regioni. Il Governo non può ignorare – nei fatti, naturalmente, perché a parole lo ricorda spesso – di essere il Governo di uno Stato regionalista, e non può quindi togliere alle regioni ciò che lo Stato, con leggi costituzionali o con leggi d'attuazione della Costituzione, ha loro concesso.

Insomma, il comportamento del Governo è per lo meno assai strano, per non dire scorretto. Infatti, quando si trattava di defiscalizzare gli oneri fiscali a favore dei petrolieri la defiscalizzazione veniva pagata non solo dallo Stato, ma anche dalle regioni. Nessuna norma, nei famosi decreti di defiscalizzazione, stabiliva il contrario. Sarebbe a dire che, quando si tratta di prendere, lo Stato prende tutto per sé e ignora le regioni. Quando, invece, si tratta di regalare miliardi ai petrolieri, il costo del regalo il Governo lo fa pagare, oltre che allo Stato, anche alle regioni.

Né si dica che lo Stato può prelevare tutto, perché ciò glielo consente l'articolo 8 della legge finanziaria regionale (la n. 281 del 1970); perché lo stesso articolo 8 dice

che « questi proventi debbono essere destinati per legge alla copertura di nuove e maggiori spese a carico del bilancio dello Stato ».

Ora, tutti sappiamo che, nel decreto-legge che stiamo esaminando, nessuna destinazione specifica vi è per il gettito derivante dall'aumento dell'imposta di fabbricazione e della sovrimposta di confine.

Non è detto quali spese lo Stato vuole coprire con le maggiori entrate che saranno realizzate. Ho letto bene il testo del decreto e di questo non vi è traccia. Nella relazione ministeriale si legge: « Nel quadro del contenimento dei consumi dei carburanti, imposto dall'attuale situazione economica nell'intento di realizzare le entrate fiscali necessarie al bilancio, il Governo si trova nella necessità di apportare un ulteriore inasprimento alla predetta imposizione ».

Per quanto riguarda il primo punto, il contenimento dei consumi di carburante si realizza, se si deve realizzare, anche dando alle regioni la parte che loro spetta. La necessità di bilancio invece è una formula generica, non specifica, e non precisa che cosa lo Stato deve o vuole fare. Di conseguenza, l'esclusione delle regioni dalla compartecipazione al maggior gettito dell'imposta di fabbricazione è illegittima.

Concludendo, mi sembra abbastanza chiaro che vi siano sufficienti motivi politici, motivi di legittimità e motivi economico-finanziari per abbandonare un indirizzo dannoso nei riguardi delle regioni, alle quali non si può continuare a negare ciò che loro spetta, a meno che non si voglia dare un concreto contributo all'affossamento dell'ordinamento regionale.

Il Parlamento non può e non deve avallare – a nostro avviso – una linea di questo genere, che rischia di consolidarsi arrecando un grave danno alle regioni.

Per tali motivi, chiediamo l'accoglimento del nostro emendamento soppressivo del primo comma dell'articolo 6 del decreto sottoposto al nostro esame.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Sopprimere i commi terzo, quarto, quinto e sesto dell'articolo 6 del decreto-legge.

6. 2. **Santagati, De Marzio, Roberti, Delfino, Abelli, Dal Sasso, Menicacci, Alfano, Tassi, de Vidovich.**

L'onorevole Santagati ha facoltà di svolgerlo.

SANTAGATI. L'emendamento mira a sopprimere i commi terzo, quarto, quinto e sesto, elaborati dalla Commissione come aggiuntivi al secondo comma dell'articolo 6. È invalsa da qualche tempo a questa parte la strana e cattiva abitudine – cui purtroppo si sta avvezzando anche la Commissione finanze e tesoro – secondo la quale, in sede di conversione di decreti-legge, si inseriscono argomenti del tutto estranei alla materia trattata.

Il decreto-legge concerne solo due punti specifici: l'aumento del prezzo della benzina e l'imposizione di un nuovo tributo, la cosiddetta *una tantum*. Non si comprende e non si giustifica il motivo per cui, ad un certo momento, si debba inserire all'improvviso nel testo del decreto-legge un emendamento tanto complesso, quale quello che prevede la costituzione, presso la Cassa depositi e prestiti, di un fondo speciale con gestione autonoma dotato di 250 miliardi di lire.

All'improvviso in un decreto-legge, che prevede un ipotetico gettito di poco più di 700 miliardi (salvo le eventuali carenze che saranno registrate nell'applicazione per le note previsioni di riduzione del consumo della benzina) si inserisce un nuovo organo con un fondo di 250 miliardi, di cui si sa soltanto vagamente che è destinato all'acquisto di titoli mobiliari emessi da istituti speciali per il credito a medio termine.

Cosa c'entra tutto questo? Questa, semmai, sarebbe materia di competenza del tesoro, mentre, almeno per il momento, non presenta alcuna attinenza con la materia di competenza delle finanze. Non si comprende come, mentre da un lato si è cercato di rastrellare questo denaro che dovrebbe andare a favore del bilancio dello Stato (come del resto era previsto dal terzo comma dell'articolo 6 del testo originario del decreto-legge, che appunto prevedeva il versamento degli introiti alle casse dello Stato, con la rituale formula dell'autorizzazione al ministro del tesoro « di apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio »), il denaro poi vada speso per altri scopi. Infatti, inserendo questo comma, salta il terzo comma cui ho fatto prima riferimento; e, anche nel caso in cui esso rimanesse in vita, avrebbe una validità solo parziale, essendo decurtato il gettito di un buon terzo.

Ma – ripeto – a parte la procedura del tutto anomala, a parte l'inclusione di materia estranea a quella concernente il decreto-legge da convertire, quello che più lascia perplessi, per non dire esterrefatti, è la creazione di un fondo di dotazione per un non meglio spe-

cificato acquisto di titoli mobiliari per un importo di 250 miliardi. Non mi sembra che una spesa così cospicua e contrastante con la logica stessa del « pacchetto » (si è detto che bisognava rastrellare 3.000 miliardi per una determinata politica di sostegno all'economia nazionale), possa venir fatta senza una spiegazione, senza che la maggioranza dica nulla, senza che si sappia cosa si intende fare esattamente con questo fondo di dotazione per titoli mobiliari. Intendiamoci: potrebbe anche trattarsi di una iniziativa valida ed utile, ma essa può essere collocata difficilmente nel contesto di questi provvedimenti. Semmai, potrebbe essere vista in un'altra prospettiva ed in sede di discussione di un altro provvedimento apposito.

Perciò siamo decisamente contrari a questi colpi di mano, anche se questa espressione non ha mancato di meravigliare il relatore. L'onorevole Spinelli dice che non c'è nessun colpo di mano: vuol dire che ci sarà un colpo di decreto, o un colpo di conversione, non importa il termine. Quello che è certo è che c'è una chiara volontà politica, che noi vorremmo in qualche modo conoscere. Ma questo non è stato finora possibile, né da parte del relatore né da parte del Governo: in realtà, noi non sappiamo nulla, al di là di una schematica enunciazione contenuta nelle poche parole da me lette.

Ma, se tutte queste considerazioni non bastassero, ce ne sarebbe una, l'ultima, che potrebbe – come suol dirsi – tagliare la testa al toro. Si tratta di una considerazione di natura rigorosamente tecnica che scaturisce dalla nostra legislazione fiscale. Mi rivolgo in particolare al ministro delle finanze, che conosce bene questa materia. A lui certamente non sarà sfuggito che al terzo comma di questo emendamento aggiuntivo, si leggono queste testuali parole: « Gli utili del fondo, al netto delle spese di amministrazione, saranno destinati ad incremento della sua dotazione iniziale ». Al quarto comma si aggiunge: « All'onere derivante dai conferimenti di cui al precedente quarto comma si provvede con un corrispondente importo dei proventi derivanti dall'applicazione degli articoli 4 e 5 del presente decreto ».

In parole povere, per i « non addetti ai lavori », questa terminologia significa che si sta creando un'imposta di scopo, perché si dice: i 250 miliardi che proverranno dal gettito dell'imposizione *una tantum* sui veicoli, formeranno la dotazione di questo fondo, e saranno destinati al relativo uso. Tutto questo non è consentito dalla legislazione italiana in materia fiscale: mi auguro che il ministro delle finanze (che dovrebbe sapere queste cose) annunci il ritiro di questo testo e la sua trasformazione in un congegno più idoneo mercé un regolare disegno di legge che egli è pur sempre in grado di presentare al Parlamento.

PRESIDENTE. Qual è il parere della Commissione sugli emendamenti presentati all'articolo 6 ?

SPINELLI, *Relatore*. Signor Presidente, mi pare di essermi soffermato stamane, in sede di replica, sui problemi sollevati da questi due emendamenti 6. 1 e 6. 2.

Per quanto riguarda l'emendamento 6. 1 La Marca ed altri, ho detto chiaramente che, in questo momento, proprio per gli scopi del provvedimento, non è possibile raggiungere i pur giusti risultati che l'onorevole La Marca indica con la sua proposta. Essi vanno considerati nel più vasto ambito dei compiti e dei finanziamenti necessari alle regioni: è con questo spirito, e per le motivazioni espresse in sede di replica, che la Commissione esprime parere contrario all'emendamento.

In ordine all'emendamento 6. 2 dell'onorevole Santagati ed altri, bisogna chiarire una contraddizione. Da una parte, ci si domanda quando verranno concessi i crediti e a cosa servono i sacrifici richiesti. Ho già detto stamane che il testo in esame vuole modestamente, ma seriamente, assicurare una contestualità fra i sacrifici che chiediamo ai cittadini e la loro destinazione ad una politica di credito, in questo caso agevolato. Siamo quindi contrari a questo emendamento, di cui oltretutto non comprendiamo il significato, che propone di eliminare l'istituzione del fondo di 250 miliardi.

PRESIDENTE. Il Governo ?

LIMA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Il Governo concorda con il relatore.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Onorevole La Marca, mantiene il suo emendamento 6. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

LA MARCA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Santagati, mantiene il suo emendamento 6. 2, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Pongo quindi in votazione la terza parte dell'articolo 1 del disegno di legge relativa agli articoli 6 e 7 del decreto-legge.

(*È approvata*).

Pongo infine in votazione l'articolo 1 del disegno di legge, nel suo complesso.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 2 del disegno di legge, nel testo della Commissione. Se ne dia lettura.

ARMANI, *Segretario*, legge:

« Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, con uno o più decreti aventi valore di leggi ordinarie, entro il 30 aprile 1975, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i ministri delle finanze, del bilancio e programmazione economica, del tesoro, dell'industria, commercio e artigianato, sentito il parere, da esprimersi entro il 45° giorno successivo alla richiesta, di una Commissione parlamentare composta da 15 deputati e 15 senatori, nominati entro un mese dalla data di pubblicazione della presente legge sulla *Gazzetta ufficiale* della Repubblica, dai Presidenti delle rispettive Assemblee:

1) disposizioni, e relative norme di attuazione, intese a disciplinare l'accertamento quantitativo dei prodotti petroliferi soggetti ad imposta attraverso l'uso obbligatorio di misuratori meccanici;

2) disposizioni relative alle modalità ed ai termini per l'effettuazione dei controlli sullo stoccaggio, e per la compilazione degli inventari dei prodotti petroliferi custoditi nei magazzini di fabbrica, nei depositi doganali ed in quelli ad essi assimilati, ai fini della determinazione dei cali effettivi da ammettere all'abbuono d'imposta;

3) disposizioni dirette a ridurre, ai limiti minimi pari a quelli normali verificantisi nelle più moderne tecniche di stoccaggio e di movimentazione, le percentuali massime dei cali ammissibili ad abbuono d'imposta risultanti dall'articolo 3-*bis*, *sub* articolo 1, della presente legge, fissando eventualmente criteri differenziati per la determinazione dei cali effettivi; disposizioni intese a stabilire modi e termini per la concessione dell'abbuono; disposizioni dirette a regolare la revisione periodica delle percentuali e le relative modalità, ai fini delle eventuali ulteriori riduzioni correlative ad aggiornamenti tecnologici;

4) disposizioni intese a disciplinare la revisione periodica delle caratteristiche tecniche e di efficienza degli impianti di fabbricazione e dei processi di lavorazione dei prodotti indicati negli articoli 1 e 2 del regio decreto-legge 28 febbraio 1939, n. 334, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, e successive modificazioni ed integrazioni, ai fini del relativo aggiornamento tecnologico e delle corrispondenti prescrizioni da imporre, entro opportuni termini, agli esercenti la industria di fabbricazione dei detti prodotti come condizione per la conferma dei provvedimenti autorizzati, nonché delle concessioni e licenze previste dalle vigenti leggi;

5) disposizioni intese a coordinare l'imposizione sui prodotti assoggettabili all'imposta di fabbricazione, in rapporto alle modifiche di classificazione apportate alla tariffa doganale comune, con le norme concernenti l'applicazione dell'imposta sui prodotti petroliferi, in modo da conservare ai prodotti assimilati il trattamento fiscale cui già erano soggetti ».

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 2.

Dis. 2. 2. **Santagati, De Marzio, Roberti, Delfino, Abelli, Dal Sasso, de Vidovich, Baghino, Menicacci, Tassi.**

L'onorevole Santagati ha facoltà di svolgerlo.

SANTAGATI. Desidero chiarire che il mio gruppo è contrario all'inserimento di una delega in un disegno di legge di conversione di un decreto-legge, sia per una questione di principio, già sollevata altre volte in ben note occasioni, sia per una questione di merito, in quanto noi riteniamo che non basti una cosiddetta « Commissione di assistenza al soglio governativo », composta da quindici senatori e quindici deputati, per legittimare un'ampia delega al Governo su questa materia. Ho già avuto occasione di parlarne in sede di discussione sulle linee generali e

quindi non mi ripeterò. Dirò soltanto che è molto meglio che tutta questa materia sia regolata separatamente, con un apposito disegno di legge, che il Governo potrebbe immediatamente presentare e sottoporre al Parlamento.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, primo capoverso, numero 1 dell'articolo 2, aggiungere le parole: da installarsi sui luoghi di produzione.

Dis. 2. 1. **Vespignani, Buzzoni, Cesaroni, Cirillo, Giovannini, La Marca, Mancinelli, Niccolai Cesarino, Pascariello, Pellicani Giovanni, Raffaelli, Terraroli.**

L'onorevole Vespignani ha facoltà di svolgerlo.

VESPIGNANI. Lo do per svolto, signor Presidente.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Dopo l'articolo 2 aggiungere il seguente:

Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, provvedimenti aventi valore di legge per istituire un doppio prezzo delle benzine secondo i seguenti princìpi e criteri direttivi:

a) assegnare ad ogni autovettura, e ad ogni autoveicolo per trasporto promiscuo di persone e di cose compresi quelli carrozzati a furgone o a cassone, con motore non a ciclo *diesel*, immatricolati e in regola con il pagamento della tassa di circolazione, nonché della assicurazione obbligatoria RCI, un quantitativo di benzina di litri 60 al mese, ad un prezzo di lire 200;

b) fissare un prezzo della benzina a mercato libero in misura non superiore a lire 350 al litro;

c) istituire un fondo nazionale per lo sviluppo del trasporto pubblico, gestito con la partecipazione delle Regioni e alimentato da una parte del gettito della imposta di fabbricazione sulla benzina a prezzo libero con un primo stanziamento di 50 miliardi;

d) provvedere alla riforma istituzionale dell'ACI prevedendo anche la partecipazione alla amministrazione dei rappresentanti degli enti locali elettivi;

e) attribuire esclusivamente all'ACI i compiti relativi alla esazione delle tasse automobilistiche e alla istituzione del doppio prezzo della benzina.

Dis. 2. 0. 1. **Pellicani Giovanni, Buzzoni, Cesaroni, Giovannini, La Marca, Cirillo, Mancinelli, Niccolai Cesarino, Pascariello, Raffaelli, Terraroli, Vespignani.**

L'onorevole Giovanni Pellicani ha facoltà di svolgerlo.

PELLICANI GIOVANNI. Rinunzio allo svolgimento.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Gli accertamenti per l'omesso versamento dei tributi di cui agli articoli 4 e 5 del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, che abbiano avuto luogo anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge sono privi di ogni effetto. Le somme eventualmente corrisposte in misura superiore a quella ridotta risultante dalle modifiche apportate, con la presente legge, al terzo comma dell'articolo 4 del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, sono conteggiate in favore degli interessati all'atto del pagamento della tassa di circolazione riferibile al primo periodo fisso indipendente stabilito dalle norme vigenti, successivo a quello per il quale abbiano già corrisposto l'imposta. Gli interessati possono tuttavia optare per la restituzione della somma facendo domanda in carta semplice alla sede dell'Automobile Club d'Italia della provincia di immatricolazione dei veicoli a motore.

2. 0. 2. **Pandolfi, Colucci, La Loggia, Ciampaglia.**

L'onorevole Pandolfi ha facoltà di svolgerlo.

PANDOLFI. Rinunzio allo svolgimento.

PRESIDENTE. Qual è il parere della Commissione sugli emendamenti presentati all'articolo 2 del disegno di legge?

SPINELLI, *Relatore*. Dopo aver constatato che il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale è contrario al limite massimo stabilito per i petrolieri, è favorevole all'abrogazione di una dilazione che non può essere abrogata, è contrario alla concessione al Governo di una delega che mira a consentire di affrontare nel miglior modo possibile il problema della disciplina dell'accertamento quantitativo dei prodotti petroliferi soggetti ad im-

posta e delle modalità per l'effettuazione dei controlli sullo stoccaggio, esprimo parere contrario all'emendamento Santagati Dis. 2. 2.

Con altre motivazioni esprimo parere contrario anche all'emendamento Vespignani Dis. 2. 1, in quanto noi riteniamo che proprio in sede di attuazione della delega dovrà essere chiarito dove vadano installati i misuratori meccanici.

Sul doppio regime del prezzo della benzina, di cui all'articolo aggiuntivo Pellicani Giovanni Dis. 2. 0. 1, mi sono già a lungo soffermato nel corso della replica. Esprimo pertanto parere contrario, dichiarando nel contempo di approvare il contenuto dell'ordine del giorno che è stato presentato al riguardo.

Esprimo infine parere favorevole sull'articolo aggiuntivo Pandolfi 2. 0. 2.

PRESIDENTE. Il Governo?

LIMA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Il Governo concorda con le conclusioni della Commissione.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

Onorevole Santagati, mantiene il suo emendamento Dis. 2. 2, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SANTAGATI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Onorevole Vespignani, mantiene il suo emendamento Dis. 2. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

VESPIGNANI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'articolo 2 del disegno di legge nel testo della Commissione.

(*È approvato*).

Onorevole Giovanni Pellicani, mantiene il suo articolo aggiuntivo Dis. 2. 0. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

PELLICANI GIOVANNI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Passiamo all'articolo aggiuntivo Pandolfi 2. 0. 2. In proposito ricordo che il secondo periodo del suddetto articolo aggiuntivo è assorbito dall'avvenuta approvazione dell'emendamento Serrentino 4. 37. Pongo pertanto in votazione la residua parte dell'articolo aggiuntivo Pandolfi 2. 0. 2, consistente nel primo e nel terzo periodo, salvo coordinamento.

(*È approvato*).

Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

ARMANI, *Segretario*, legge:

La Camera,

ritenuta l'opportunità che i rapporti tra le imprese esercenti l'industria di produzione dei prodotti petroliferi e i distributori al consumo siano oggetto di attento esame in rapporto alle esigenze che sono state prospettate in varie sedi dagli esercenti gli impianti di distribuzione,

invita il Governo

a prendere in esame la materia dei rapporti fra le imprese esercenti l'industria dei prodotti petroliferi e gli esercenti gli impianti di distribuzione al fine di assumere le iniziative che possono apparire opportune per sollecitare accordi fra le dette categorie per una migliore regolamentazione delle modalità di pagamento delle forniture tenuto conto dei tempi medi di effettiva immissione al consumo.

9/3080/2. **Ciampaglia, La Loggia, Colucci, Pandolfi.**

La Camera

invita il Governo

ad approfondire l'esame in ordine alla istituzione di un regime di differenziata determinazione dei prezzi al consumo della benzina degli autoveicoli strumentalmente necessari per la produzione dei redditi di lavoro.

9/3080/3. **Pandolfi, La Loggia, Colucci, Ciampaglia.**

La Camera,

visto che il costo del carburante per effetto del decreto 6 luglio 1974, n. 251, è notevolmente aumentato;

considerato il modesto reddito di lavoro che i gestori di pompe di benzina traggono dalla distribuzione del carburante;

preso atto che gli incassi globali dovuti alla vendita del suddetto prodotto sono fortemente aumentati e che il pagamento anticipato preteso dalle compagnie petrolifere co-

stringe sovente i gestori d'impianti di distribuzione a ricorrere al prestito bancario che, per i tassi d'interesse praticati, incide pesantemente sui loro redditi di lavoro,

impegna il Governo

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

9/3080/4. **Niccolai Cesarino, Cirillo, Vespignani, Raffaelli, Pellicani Giovanni, Giovannini, Cesaroni, Pascariello, Terraroli, La Marca, Buzzoni.**

La Camera

impegna il Governo

a predisporre studi e proposte per l'eventuale adozione del doppio regime dei prezzi della benzina, da sottoporre, al più presto, all'esame del Parlamento, e in ogni caso prima di adottare provvedimenti che comportino aumento del prezzo della benzina, sia per maggiori imposizioni fiscali sia per maggiori compensi ai petrolieri.

9/3080/5. **Marchetti, Girardin, Erminero, Bonalumi.**

« La Camera,

rilevata la precaria situazione in cui versano i servizi doganali a causa dell'impossibilità di superare i limiti previsti dall'articolo 11 della legge 16 novembre 1973, n. 734, per retribuire il lavoro straordinario,

invita il Governo

ad adottare – in attesa di concordare con le organizzazioni sindacali una revisione della materia – gli urgenti provvedimenti necessari per garantire, nell'interesse del commercio interno ed internazionale, la continuità delle prestazioni straordinarie del personale doganale.

9/3080/6. **Rizzi, Colucci, Pandolfi, La Loggia, Ciampaglia.**

PRESIDENTE. L'onorevole Ciampaglia ha facoltà di illustrare il suo ordine del giorno.

CIAMPAGLIA. Rinunzio, signor Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Pandolfi ha facoltà di illustrare il suo ordine del giorno.

PANDOLFI. Rinunzio all'illustrazione, signor Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Cesarino Niccolai ha facoltà di illustrare il suo ordine del giorno.

NICCOLAI CESARINO. Rinunzio all'illustrazione, signor Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Marchetti ha facoltà di illustrare il suo ordine del giorno.

MARCHETTI. Rinunzio all'illustrazione, signor Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Rizzi ha facoltà di illustrare il suo ordine del giorno.

RIZZI. Rinunzio all'illustrazione, signor Presidente.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati ?

LIMA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Il Governo accetta l'ordine del giorno Ciampaglia 9/3080/2, mentre accetta come raccomandazione l'ordine del giorno Pandolfi 9/3080/3. Pregherei i presentatori dell'ordine del giorno Niccolai Cesarino ed altri 9/3080/4 di ritirarlo, in considerazione del fatto che esso tratta materia contenuta nell'ordine del giorno presentato dall'onorevole Ciampaglia. Analogo invito desidero rivolgere ai presentatori dell'ordine del giorno Marchetti 9/3080/5, che può ritenersi compreso nell'ordine del giorno Pandolfi 9/3080/3. In caso contrario, devo tuttavia precisare che il Governo non può accettare i suddetti ordini del giorno Niccolai Cesarino e altri 9/3080/4 e Marchetti ed altri 9/3080/5, mentre accetta l'ordine del giorno Rizzi 9/3080/6.

PRESIDENTE. Chiederò ora se, dopo le dichiarazioni del Governo, i presentatori insistano a che i loro ordini del giorno siano posti in votazione.

CIAMPAGLIA. Non insisto.

PANDOLFI. Non insisto.

NICCOLAI CESARINO. Signor Presidente, ritiro il mio ordine del giorno 9/3080/4.

RIZZI Non insisto.

MARCHETTI. Insistiamo per la votazione del nostro ordine del giorno 9/3080/5, poiché non lo riteniamo compreso nell'ordine del giorno Pandolfi 9/3080/3.

LIMA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Il Governo è allora contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Marchetti 9/3080/5, non accettato dal Governo.

(*È respinto*).

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

DELFINO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto sul complesso del disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DELFINO. Signor Presidente, chiedo scusa all'Assemblea se intervengo a quest'ora tarda, ma ieri sera, come ella sa, ho anche rinunciato a intervenire in sede di discussione sulle linee generali allo scopo di contribuire a snellire i nostri lavori. D'altronde il gruppo del MSI-destra nazionale, cui mi onoro di appartenere, ritiene doveroso sottolineare, a conclusione di questo dibattito, che se 14 anni or sono la diminuzione del prezzo della benzina rappresentò l'ultimo atto di un Governo, di una formula politica e di una linea di politica economica di centro-destra, oggi possiamo dire che questo ennesimo aumento del prezzo della benzina rappresenta la conclusione di una formula politica, di un Governo, di una linea di politica economica di centro-sinistra. Possiamo anche ricordare che 14 anni fa la linea di politica economica del centro-destra lasciava in eredità il premio Oscar della lira per la stabilità, mentre oggi il centro-sinistra lascia in eredità il premio non « Bancarella » ma bancarotta della lira, per la svalutazione. Possiamo ancora permetterci di ricordare, dopo 14 anni, che certe riduzioni del prezzo della benzina e dello zucchero tendevano ad aumentare i consumi popolari e si innestavano in una linea che non era certo di favoreggiamento ma di aggressione nei confronti degli utili dei monopoli petroliferi e saccariferi. A 14 anni di distanza, vediamo non solo l'aumento del prezzo della benzina, ma l'aumento del prezzo dello zucchero, l'aumento di una serie di prezzi che ormai a raffica travolge ogni possibilità di arrestare l'inflazione; e questo avviene dopo che la classe dirigente del centro-sinistra, come è stato ricordato dall'onorevole Pazzaglia, è stata colta con le mani nel sacco dei petrolieri.

Davanti a questi fatti, non credo che il relatore Spinelli, socialista, nell'esprimere il suo parere sui nostri emendamenti, possa scherzare troppo.

A conclusione di questo lungo ciclo politico e di politica economica del centro-sinistra, possiamo dire che 14 anni fa restava in eredità un « miracolo economico », mentre oggi si lascia in eredità, al Governo che dovrà venire a settembre o ad ottobre, la crisi economica, il caos sociale, la recessione produttiva.

Davanti a questa realtà crediamo sia assurdo oggi, da parte di chi ha avuto corresponsabilità, pensare di potersi impunemente presentare agli appuntamenti autunnali non nella veste di correo, ma in quella di beneficiario degli errori compiuti dal centro-sinistra. Mi riferisco al partito comunista e alla triplice sindacale, che in questi 14 anni hanno favorito la politica del centro-sinistra, in molte occasioni hanno voluto le scelte del centro-sinistra e hanno sostituito con i loro voti i voti mancanti al centro-sinistra a causa dei cosiddetti « franchi tiratori ». Il partito comunista non può impunemente criticare i risultati di tutto un ciclo di politica economica, poiché proprio questo partito porta la responsabilità della nazionalizzazione della energia elettrica, del carrozzone dell'ENEL, con tutte le conseguenze che esso ha creato nella nostra crisi energetica, e quindi nel nostro debito petrolifero nei confronti dell'estero. Il partito comunista ha sulle spalle anche le responsabilità di quello che si è fatto in politica agricola, delle leggi sull'agricoltura, delle leggi sulla casa, che hanno determinato la crisi della produzione agricola, e in conseguenza, anche in questo settore, difficoltà della nostra bilancia commerciale con l'estero.

Le difficoltà del settore dell'edilizia sia pubblica sia privata sono già state messe in evidenza nel corso della discussione sul decreto-legge sui fitti, e non è necessario ricordarle; ma anche queste derivano da precise scelte volute dal partito comunista, che ha favorito la politica del centro-sinistra, dall'opposizione di « stimolo » dell'onorevole Togliatti all'opposizione « diversa » dell'onorevole Berlinguer. Le responsabilità della triplice sindacale sono forse ancora maggiori, perché dal 1969 in poi, dall'autunno caldo

all'uso spregiudicato e cinico dello statuto dei lavoratori e dello sciopero, si è registrata tutta una serie di eventi che hanno portato alla riduzione della produttività al nord, alla disoccupazione al sud e ad una crisi generale della nostra economia.

Quelle del partito comunista sono quindi corresponsabilità generali di una linea politica e di una linea di politica economica, il cui fallimento oggi si vuole fare pagare ai contribuenti e domani si vuol far pesare sulla libertà di tutti gli italiani. Perciò noi riteniamo che, opponendoci oggi a questo provvedimento, così come ci opporremo a tutti gli altri decreti, non compiamo soltanto un atto conseguente alla nostra posizione politica di netta opposizione al centro-sinistra dalle origini in poi, ma crediamo di compiere un atto che è, in questa Camera, tra i più coerenti in politica economica.

Non riteniamo che il partito comunista, che anche lo scorso anno, nell'ultima fase della ripresa del centro-sinistra, ha appoggiato nella sostanza quella serie di provvedimenti sballati adottati dal Governo di allora, possa porsi in una situazione del genere, in posizione critica. Quando il partito comunista ha esaltato la politica del blocco dei prezzi, quando la « triplice » sindacale ha sguinzagliato i suoi attivisti per fare la gara a « telefonare al Governo » per far rispettare il blocco dei prezzi, in quel momento non si è fatto altro che accumulare cariche inflazionistiche. Evidentemente non si possono bloccare i prezzi al mercato, ma al momento della formazione del costo, e pertanto cariche inflazionistiche accumulate in quei mesi si sono scaricate all'inizio dell'anno e si sono assommate alle difficoltà derivanti dall'aumento del prezzo del petrolio. In questa situazione, c'è stato un nuovo tentativo di politica economica, un tentativo che si ricollega a formule classiche di intervento nell'economia, ma in condizioni completamente diverse. Questo illudersi di porre un freno alla domanda per poi spingere successivamente la espansione, non è che una pallida, scolorita ripetizione di quello *stop and go* che costituiva la tipica manovra di politica economica degli anni sessanta, per altri tipi di economia e nella logica della fase di stabilizzazione del ciclo economico del sistema capitalistico. Oggi, viceversa, siamo in una condizione completamente diversa, e pertanto adottare queste iniziative di politica economica significa solamente, non già far calare la cosiddetta febbre dei prezzi, che ormai salirà alle stelle anche con questo provvedimento, ma significa da una parte rompere il termometro e non volersi rendere conto di quella che sarà l'inflazione; significa dall'altra parte, con il blocco forzato delle importazioni, avviarsi chiaramente verso la recessione, verso la disoccupazione e verso una maggiore crisi, in generale, del nostro sistema economico.

La nostra opposizione pertanto segue una linea di coerenza, e tende ad additare responsabilità che sono responsabilità di sinistra e a denunciare sin da ora l'assurdità che si possa arrivare nel prossimo autunno a condizioni politiche che spostino ulteriormente a sinistra la situazione, per aggravare la nostra crisi economica e togliere agli italiani la libertà.

Il presidente del nostro gruppo, onorevole De Marzio, nel suo intervento ha detto che in autunno saremo disponibili ad una collaborazione per ristabilire l'ordine nella libertà; ed in questa circostanza ribadiamo questo impegno. (*Commenti all'estrema sinistra*).

Onorevoli colleghi, non credo che le responsabilità del partito comunista e del centro-sinistra in politica economica si prestino a polemiche politiche di altro tipo, di ordine storico o relative alla cronaca recente; credo che quelle responsabilità – grazie anche al vostro apparato propagandistico con il quale riuscite a confondere le idee... (*Proteste all'estrema sinistra*) – dure e pesanti, non possono essere cancellate dalla vostra propaganda che è una propaganda di falsità.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, se continuerete ad interrompere l'onorevole Delfino, non potrò richiamare quest'ultimo alla osservanza del tempo a sua disposizione per la dichiarazione di voto.

DELFINO. Sto concludendo, signor Presidente. Vorrei soltanto leggere una breve citazione che per altro avrei evitato se non fossi stato stimolato dai colleghi della sinistra. Si tratta di un libro, tradotto recentemente in italiano, di Ota Syk, un economista cecoslovacco che è stato uno dei protagonisti della « primavera di Praga », il quale non è tornato in Cecoslovacchia ed ha preferito vivere nel mondo libero, facendoci conoscere il suo pensiero di grande economista. Questo libro, intitolato *Marxismo-leninismo e società industriale*, che ho appena finito di leggere, è stato pubblicato recentemente; in esso si dimostra che, ovunque i comunisti hanno conquistato il potere, il dogmatismo ideologico, la burocratizzazione del potere politico e il monopolismo di Stato si sono rivelati l'antitesi del socialismo dal volto umano di cui parlano i

comunisti, e si dà chiaramente questo avvertimento: « un'ideologia che non corrisponda agli interessi e alle esperienze degli uomini non potrà mai diventare la loro ideologia ».

Orbene, il comunismo non diventerà mai l'ideologia degli italiani ! (*Vivi applausi a destra — Congratulazioni*).

Votazione segreta mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Indìco la votazione segreta finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e imposizione di un prelievo tributario *una tantum* sui veicoli a motore, autoscafi ed aeromobili (3080).

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a verificarne le risultanze.

(*I deputati segretari verificano le risultanze della votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti 507
Maggioranza 254
Voti favorevoli . . . 276
Voti contrari 231

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Accreman
Achilli
Aiardi
Aldrovandi
Alesi
Alessandrini
Alfano
Aliverti
Allegri
Allocca
Amadei Giuseppe
Amadeo
Andreoni
Andreotti
Angelini
Anselmi Tina
Antoniozzi
Armani
Armato
Arnaud
Artali
Ascari Raccagni
Assante
Astolfi Maruzza
Azzaro
Badini Confalonieri
Baghino
Balasso
Baldassari
Baldi
Ballardini
Ballarin
Balzamo
Bandiera
Barba
Barbi
Barca
Bardelli
Bargellini
Bartolini
Baslini
Bassi
Bastianelli
Battaglia
Battino-Vittorelli
Beccaria
Becciu
Belci
Bellisario
Bellotti
Belluscio
Bemporad
Benedetti Gianfilippo
Benedetti Tullio
Berlinguer Enrico
Berlinguer Giovanni
Berloffa
Bernardi
Bernini
Bersani
Bertoldi
Biagioni
Biamonte
Bianchi Alfredo
Bianchi Fortunato
Biasini
Bignardi
Bisignani
Bodrato
Bodrito
Boffardi Ines
Bogi
Boldrin
Boldrini
Bollati
Bologna
Bonalumi
Bonifazi
Borghi
Borra
Borromeo D'Adda
Bortolani
Bortot
Bosco
Bottarelli
Bottari
Bova
Bozzi
Brandi
Bressani
Brini
Bubbico
Buffone
Busetto
Buttafuoco
Buzzi
Buzzoni
Cabras
Caiati
Caiazza
Calabrò
Caldoro
Calvetti
Canepa
Canestrari
Capponi Bentivegna Carla
Capra
Caradonna
Cardia
Carenini
Cariglia
Càroli
Carrà
Carri
Carta
Caruso
Casapieri Quagliotti Carmen
Cascio
Cassanmagnago Cerretti Maria Luisa
Castelli
Castiglione
Cataldo
Catanzariti
Catella
Cattanei
Cattaneo Petrini Giannina
Cavaliere
Ceccherini
Ceravolo
Cerra
Cerri
Cervone
Cesaroni
Chanoux
Chiarante
Chiovini Cecilia
Ciacci
Ciai Trivelli Anna Maria
Ciampaglia
Ciccardini
Cirillo
Cittadini
Ciuffini
Coccia
Cocco Maria
Codacci-Pisanelli
Colucci
Columbu
Compagna
Concas
Conte
Corà
Corti

Costamagna
Cotecchia
Cottone
Craxi
Cristofori
Cuminetti
Cusumano
D'Alema
D'Alessio
Dall'Armellina
Dal Maso
Dal Sasso
Damico
D'Angelo
D'Arezzo
D'Auria
de Carneri
de' Cocci
Degan
De Leonardis
Delfino
Della Briotta
De Lorenzo
Del Pennino
De Maria
De Martino
De Marzio
de Meo
de Michieli Vitturi
De Sabbata
de Vidovich
Di Giannantonio
Di Giesi
Di Gioia
Di Giulio
Di Leo
Di Marino
di Nardo
Di Puccio
Di Vagno
Donelli
Drago
Dulbecco
Elkan
Erminero
Esposto
Evangelisti
Fabbri
Fabbri Seroni Adriana
Faenzi
Fagone
Federici
Felici
Ferioli
Ferrari
Ferrari-Aggradi
Ferretti
Fibbi Giulietta
Finelli
Fioret
Fioriello
Flamigni
Fontana
Fortuna
Foscarini
Fracanzani
Fracchia
Furia
Fusaro
Galasso
Galloni
Galluzzi
Gambolato
Garbi
Gargani
Gargano
Gasco
Gaspari
Gastone
Gava
Gerolimetto
Giadresco
Giannantoni
Giannini
Giglia
Giomo
Giordano
Giovanardi
Giovannini
Girardin
Giudiceandrea
Gramegna
Granelli
Grassi Bertazzi
Grilli
Guadalupi
Guarra
Guerrini
Guglielmino
Gui
Ianniello
Ingrao
Innocenti
Iotti Leonilde
Iperico
Ippolito
Isgrò
Jacazzi
Korach
La Bella
Laforgia
La Loggia
La Malfa Giorgio
Lamanna
La Marca
Lapenta
La Torre
Lattanzio
Lauricella
Lavagnoli
Lenoci
Lettieri
Lezzi
Ligori
Lima
Lindner
Lizzero
Lo Bello
Lobianco
Lodi Adriana
Lombardi Giovanni Enrico
Lospinoso Severini
Lucchesi
Lupis
Luraschi
Macaluso Emanuele
Maggioni
Magliano
Magnani Noya Maria
Magrì
Malagodi
Malagugini
Malfatti
Manca
Mancinelli
Mancini Antonio
Mancuso
Mantella
Marchetti
Marino
Mariotti
Marocco
Marras
Martelli
Martini Maria Eletta
Marzotto Caotorta
Maschiella
Masciadri
Masullo
Matta
Mattarelli
Matteini
Matteotti
Mazzarrino
Mazzola
Mazzotta
Mendola Giuseppa
Menicacci
Menichino
Merli
Messeni Nemagna
Miceli
Micheli Pietro
Mignani
Milani
Mirate
Miroglio
Misasi
Molè
Monti Maurizio
Monti Renato
Morini
Mosca
Musotto
Nahoum
Napolitano
Natali
Natta
Negrari
Niccolai Cesarino
Niccolai Giuseppe
Niccoli
Olivi
Orlandi
Orlando
Orsini
Padula
Pajetta
Palumbo
Pandolfi
Pani
Pascariello
Patriarca
Pavone
Pazzaglia
Peggio
Pegoraro
Pellegatta Maria
Pellicani Giovanni
Pellizzari
Pennacchini
Perantuono
Petronio
Petrucci
Pezzati
Pica
Picchioni
Picciotto
Piccoli
Piccone
Pirolo
Pisanu
Pisicchio
Pisoni
Pistillo
Pochetti
Poli
Pompei
Postal
Prandini

Pucci
Pumilia
Querci
Quilleri
Radi
Raffaelli
Raicich
Raucci
Rausa
Rauti
Reale Giuseppe
Reale Oronzo
Reggiani
Reichlin
Rende
Restivo
Revelli
Riccio Pietro
Riccio Stefano
Riela
Riga Grazia
Righetti
Riz
Rizzi
Rognoni
Romita
Rosati
Russo Carlo
Russo Ferdinando
Russo Quirino
Russo Vincenzo
Sabbatini
Saccucci
Salizzoni
Salvatori
Salvi
Sandomenico
Sandri
Sangalli
Santagati
Sanza
Sartor
Savoldi
Sboarina
Sbriziolo De Felice Eirene
Scalfaro
Scarlato
Scipioni
Scotti
Scutari
Sedati
Segre
Semeraro
Sgarbi Bompani Luciana
Sgarlata
Signorile
Simonacci
Sinesio
Sisto
Skerk
Sobrero
Spadola
Spagnoli
Speranza
Spinelli
Spitella
Sponziello
Stefanelli
Stella
Storchi
Strazzi
Talassi Giorgi Renata
Tamini
Tanassi
Tani
Tantalo
Tarabini
Tassi
Tedeschi
Terraroli
Tesi
Tesini
Tessari
Tocco
Todros
Tortorella Giuseppe
Tozzi Condivi
Traina
Trantino
Traversa
Tripodi Girolamo
Triva
Trombadori
Truzzi
Turchi
Turnaturi
Urso Giacinto
Urso Salvatore
Vaghi
Vagli Rosalia
Valiante
Valori
Vania
Vecchiarelli
Venegoni
Venturoli
Vespignani
Vetere
Vetrano
Vetrone
Villa
Vincelli
Vincenzi
Vineis
Visentini
Vitale
Vitali
Volpe
Zaffanella
Zamberletti
Zanibelli
Zolla
Zoppetti
Zurlo

Sono in missione:

Miotti Carli Amalia
Moro Dino
Pedini
Preti

Approvazioni in Commissione.

PRESIDENTE. Comunico che la VII Commissione (Difesa) nella seduta di oggi, in sede legislativa, ha approvato i seguenti progetti di legge:

DURAND DE LA PENNE: « Istituzione del grado di maggiore nel Corpo equipaggi militari marittimi » (285), *con modificazioni e con il titolo*: « Istituzione del grado di capitano di corvetta nel Corpo equipaggi militari marittimi » (285);

« Riordinamento dei ruoli e norme sul reclutamento e l'avanzamento dei sottufficiali in servizio permanente dell'esercito » (1005), *con l'approvazione degli articoli 1, 2 e 38 in un nuovo testo e con il titolo*: « Nuovi organici dei sottufficiali in servizio permanente dello esercito » (1005-*ter*), *e lo stralcio della restante parte, che con il titolo*: « Riordinamento dei ruoli e norme sul reclutamento e l'avanzamento dei sottufficiali in servizio permanente dell'esercito » (1005-*bis*), *rimane iscritta all'ordine del giorno della Commissione.*

Discussione del disegno di legge: Disciplina dei rapporti sorti sulla base dei decreti-legge 20 febbraio 1974, n. 14, 20 aprile 1974, n. 103, e 19 giugno 1974, n. 229 (3091).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Disciplina dei rapporti sorti sulla base dei decreti-legge 20 febbraio 1974, n. 14, 20 aprile 1974, n. 103, e 19 giugno 1974, n. 229.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che il gruppo parlamentare comunista ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazione delle iscrizioni a parlare, ai sensi del terzo comma dell'articolo 83 del regolamento, e senza limiti di tempo per gli interventi degli iscritti al gruppo stesso, ai

sensi del sesto comma dell'articolo 39 del regolamento.

Ricordo che nella seduta del 1° agosto scorso la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Spinelli.

SPINELLI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'esame di questo provvedimento sarebbe risultato più impegnativo se fosse stato affrontato prima di quello relativo alla conversione in legge del decreto-legge n. 251, testé approvato dalla Camera. Ma poiché la discussione di quest'ultimo provvedimento ha preceduto quella del disegno di legge n. 3091, molti dei problemi affrontati da quest'ultimo sono stati esaminati nel corso della precedente discussione. Desidero soffermarmi, pertanto, sui motivi che hanno dato vita al disegno di legge n. 3091, presentato dal Governo anche su suggerimento della Commissione finanze e tesoro.

Come i colleghi sanno, il 20 febbraio 1974 il Governo emanò il decreto-legge n. 14, che rivedeva alcuni oneri fiscali sui prodotti petroliferi. Tale decreto non fu convertito in legge dal Parlamento entro i termini previsti dall'articolo 77 della Costituzione, anche perché subentrò la parentesi di inattività legata al *referendum*. Il 20 aprile 1974 il Governo emanò pertanto un secondo decreto, che non solo prorogava l'aumento degli oneri fiscali previsto dal decreto precedente ma provvedeva anche a sanare le partite pregresse. Questo secondo decreto fu esaminato al Senato e, a quanto mi risulta, in quella sede non fu sollevata alcuna eccezione di incostituzionalità. Neppure in questo caso, però, si giunse alla conversione in tempo utile del decreto. A questo punto, non si poteva far altro che ricorrere ad un terzo decreto, perché in caso contrario si sarebbe creato un problema estremamente preoccupante dal punto di vista costituzionale. Il prezzo della benzina, infatti, sarebbe rimasto inalterato, perché ogni aumento viene in realtà deciso dal CIP, mentre le uniche a guadagnarci sarebbero state le compagnie petrolifere.

Il Governo emanò così il decreto n. 229 del 19 giugno 1974, con il quale non solo venivano prorogati gli aumenti degli oneri fiscali ma anche – in palese contrasto con il dettato dell'ultimo comma dell'articolo 77 della Costituzione – regolate tutte le partite pregresse.

Il relatore prima e la Commissione poi fecero osservare al Governo l'anomalia costituzionale in cui era caduto, visto che il già citato ultimo comma dell'articolo 77 chiaramente prescrive che tutti i rapporti sorti in seguito a decreti-legge non convertiti devono essere regolati con un normale disegno di legge.

Il Governo accolse l'invito della Commissione e presentò il disegno di legge n. 3091 oggi in discussione; disegno di legge che riporta questa vicenda nell'alveo costituzionale e che per le ragioni che ho indicato spero la Camera voglia sollecitamente approvare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

LIMA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Santagati. Ne ha facoltà.

SANTAGATI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sarò brevissimo, perché il problema è più di natura giuridica – e inerente a questioni che coinvolgono tutta una tematica procedurale – che di natura sostanziale. Desidero sottolineare lo stato di assoluta impossibilità da parte del mio gruppo di prendere in considerazione il disegno di legge in esame, che consta sì di un articolo unico, ma comporta notevoli problemi giuridici. Innanzitutto, debbo esprimere la decisa e recisa opposizione del mio gruppo all'accoglimento del primo comma di questo articolo, il quale stabilirebbe – se accolto – un principio nuovissimo, di cui credo questo Parlamento non ha avuto mai occasione di occuparsi, il principio dell'abrogazione di un decreto-legge. Un decreto-legge non può abrogarsi. Un decreto-legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e dispiega immediatamente tutti i suoi effetti giuridici. È, come tutti sanno, uno strumento di surroga dell'atto legislativo, che, circondato da particolari cautele, la Costituzione consente di affidare all'esecutivo in casi particolari di urgenza e di necessità. Il decreto-legge 19 giugno 1974, n. 229, formalmente è una legge. Ora, un decreto-legge, se entro i 60 giorni previsti dalla Costituzione non viene convertito in legge da parte del Parlamento, cioè se non avviene la cosiddetta perenzione, non può essere abrogato. Può essere non convertito se il Parlamento lascia passare quei 60 giorni, o

può essere bocciato attraverso un voto esplicito del Parlamento. Quindi, se noi intendessimo questo comma come « bocciatura » del decreto-legge 19 giugno 1974, n. 229, potremmo essere in regola con la procedura, ma gli effetti giuridici sarebbero del tutto antitetici a quelli che poc'anzi ha inteso evidenziare il relatore. Infatti, se noi consideriamo il decreto-legge respinto, è evidente che i suoi effetti giuridici sarebbero rigorosamente limitati a quei giorni per i quali esso è rimasto in vigore e per cui poi scatta il terzo comma dell'articolo 77 della Costituzione.

Vorrei ribadire pertanto questo concetto che non è di natura politica. Non ho una particolare prevenzione verso il Governo per la presentazione del disegno di legge in esame; desidero soltanto sottolineare che si tratta di una procedura assurda, anticostituzionale e illegale. Direi che il Governo, in certo qual modo, si è trovato in un grosso pasticcio per questa questione, perché sappiamo che nel decreto-legge che era stato presentato a suo tempo, si voleva inserire anche il concetto dell'abrogazione dell'altro decreto-legge, cioè si voleva abrogare un decreto-legge con decreto-legge. Questa mostruosità giuridica per fortuna è stata evitata, in quanto il Governo si è reso conto dell'assurdità di una simile procedura ed ha eliminato dal decreto-legge quell'articolo 4 che contemplava proprio la abrogazione del precedente decreto-legge. Ma se non è zuppa è pan bagnato! L'aver evitato, in certo qual modo, di ricorrere al disegno di legge anziché al decreto-legge, non è che abbia ridotto la gravità del problema: lo ha semplicemente posto su un binario meno scorretto. Così, il fatto che col disegno di legge vi fosse la possibilità di discuterlo in sede legislativa in Commissione, il che poi non è avvenuto, dimostra che quest'altra stortura è stata evitata.

Ora bisognerebbe evitare il terzo rischio di stortura: non si dovrebbe, cioè, poter approvare l'abrogazione di un decreto-legge, che è una legge, la quale, come tutte le leggi, per essere abrogata necessita di un crisma di razionalità. Perché se questo crisma di razionalità non avesse, allora vorrebbe dire che ci metteremmo qui ad abolire leggi per puro capriccio: nulla vieterebbe che una legge approvata in un determinato momento venisse poi abrogata in un successivo momento. Ma vi sono particolari cautele, e di ordine procedurale e di diritto sostanziale, che evitano questo pericolo.

Siamo quindi contrari già per queste ragioni di natura squisitamente costituzionale e procedurale. Siamo anche molto perplessi circa la seconda parte di questo disegno di legge, laddove si dice che restano validi gli atti compiuti ed i provvedimenti adottati in applicazione dei decreti-legge 20 febbraio 1974, n. 14, 20 aprile 1974, n. 103, e 19 giugno 1974, n. 229, ed hanno efficacia i rapporti giuridici sorti in base agli stessi decreti.

Noi sappiamo qual è lo spirito che guida questa norma: si riconnette all'articolo 77, terzo comma della Costituzione.

Mi sembra, però, che questo articolo 77 sia stato, questa volta, ampiamente violato, in quanto esso prevede che i decreti-legge perdono efficacia sin dall'inizio se non sono convertiti in legge entro sessanta giorni dalla loro pubblicazione.

Questo discorso possiamo ritenerlo applicabile al decreto-legge 20 febbraio 1974, il quale, non essendo stato convertito entro i 60 giorni, ha perduto la sua efficacia, e può aver dato luogo a rapporti da trattare ai sensi del terzo comma dell'articolo 77. Ma come possiamo accettare un successivo decreto 20 aprile 1974, e ancora un successivo decreto 19 giugno 1974, come sanatoria dal punto di vista dei diritti acquisiti?

Questo modo di procedere – come è stato osservato non solo dalla nostra parte, ma anche da altre parti politiche di questa Assemblea – finisce con l'ingenerare una espropriazione della potestà legislativa del Parlamento. In parole povere, cioè, noi finiamo, con questi marchingegni, col regalare al potere esecutivo il potere legislativo. Infatti, onorevole sottosegretario, se anziché trattarsi di tre decreti si trattasse di dieci decreti, si arriverebbe ad un periodo di venti mesi; e se i decreti fossero trenta, si arriverebbe a sessanta mesi, cioè una legislatura intera. Così il Governo, andando avanti con questi decreti, potrebbe benissimo concludere il ciclo di una legislatura e rendere il Parlamento del tutto spoglio delle sue prerogative costituzionali.

Non possiamo, quindi, assolutamente consentire che un decreto-legge, una volta che non sia stato convertito per perenzione dei termini costituzionali, possa essere fatto rivivere attraverso un altro decreto.

Voi potete citarmi dei precedenti, tra cui quello classico del «decretone-*bis*», risalente al tempo in cui l'onorevole Colombo era a capo del Governo. Ma, a parte che quel decreto ebbe un *iter* molto laborioso, a parte il fatto che esso venne contrastato da larghi settori

di questa Assemblea, in quella occasione vi fu un'esplicita ammissione da parte del Governo tendente a precisare che si trattava di un caso eccezionale determinato da motivi eccezionali, che non consentivano di lasciare le cose insolute, per cui l'episodio rimaneva a sè stante. In questo caso, per contro, non si è verificata l'eccezione, bensì l'eccezione dell'eccezione. È una recidiva reiterata, non infraquinquennale ma infrasemestrale: siamo al di là di tutti i limiti previsti dal codice penale in materia di recidiva. Desidero quindi sottolineare lo stato di insofferenza, di imbarazzo. in cui si trova il mio gruppo nel dover constatare la violazione patente, sfacciata dell'articolo 77 della Costituzione, che ha valore tassativo.

Si potrebbe semmai accettare la prima parte del provvedimento, che limita gli atti compiuti ai provvedimenti adottati in applicazione del decreto-legge 20 febbraio 1974, n. 14. Per il resto siamo invece in una situazione di patente illegalità. Una sanatoria è possibile – in campo legislativo nulla lo vieta – qualora vi siano i presupposti legislativi e soprattutto costituzionali per introdurla. Nel nostro caso non è possibile dar luogo ad una sanatoria, in quanto non siamo nei termini previsti dalla Costituzione e non siamo nelle condizioni di poter sanare ciò che non esiste, come se gli altri due decreti fossero campati in aria e fossero tenuti in vita per un artificio del Governo. Noi non possiamo impedire al Governo di compiere queste manovre, fino a quando non si presenta al Parlamento per rispondere delle sue inadempienze.

Tuttavia, una volta che il Governo si presenta al Parlamento e chiede l'avallo alle sue malefatte, in senso politico s'intende, noi non siamo disponibili. Poiché il Governo è obbligato a passare attraverso le forche caudine del regolamento dei rapporti dei diritti quesiti e maturati, il Governo oggi si trova in flagrante inadempienza. Esso non è più tuttavia nelle condizioni di poter chiedere e ottenere questa sanatoria. Mal fece il Governo a procedere allegramente e spensieratamente alla reiterazione di decreti-legge già perenti e sepolti. Male ha fatto il Governo a presentare questo provvedimento sia pure dopo avere eliminato le forme più provocatorie e più gravemente inficiate da illegittimità, provvedimento che non si regge né nella prima parte né nella seconda parte.

Noi vogliamo sottolineare la nostra assoluta opposizione a tali metodi, una opposizione che è di natura generale proprio perché non vogliamo creare un precedente. A parte la benzina, per noi il problema sarebbe lo stesso qualunque fosse l'oggetto della discussione. È altrettanto chiaro, è altrettanto categorico che noi denunciamo la sistematica violazione della Costituzione compiuta dal Governo; denunciamo questo tentativo infelice, quasi surrettizio, di voler sanare cose che sanabili non sono.

Dichiariamo quindi il nostro voto contrario, e con esso vogliamo richiamare alle loro responsabilità (speriamo che domani i colleghi se ne rendano conto in sede di votazione) i vari gruppi di questo ramo del Parlamento che intendessero avallare questo operato.

Il Governo ha a sua disposizione altri rimedi. In linea di ipotesi, onorevole Spinelli, la preoccupazione non sarebbe certo quella di restituire il maggior prezzo della benzina pagato dagli utenti. In Italia – si sa – non si restituisce mai niente così come dimostra il fatto che non si provvede in rimborsi IGE all'esportazione, che pure sono previsti da ben precise disposizioni. Figuriamoci in un caso del genere !

ALOI. L'addizionale *pro* Calabria insegna !

SANTAGATI. Giustissimo. Nessuno di noi vuol farsi di queste illusioni. Gli italiani sanno bene che in questa materia non si torna indietro. Però ciò non dovrebbe impedire di trovare una formula più decente, ricorrendo a sanatorie di altro tipo. Il Governo che oltre ai cervelli elettronici avrà certamente anche cervelli burocratici di alto livello, trovi formule diverse. Come è ammissibile il fatto che un ministro delle finanze venga in questa Camera solo per fare atto di presenza, senza aprire mai bocca (e non mi risulta che l'onorevole Tanassi sia muto, tutt'altro, so che è un uomo dotato di grande loquela), senza esprimere un giudizio ?

Si dice che si tratta di una « leggina ». D'accordo, ma il principio che questa « leggina » viola è molto grave perché si tratta di un principio che crea al Governo certi puntelli e certi addentellati che noi non intendiamo assolutamente offrire.

Perciò mi auguro che gli altri gruppi, *re melius perpensa*, possano come noi esprimere un deciso voto negativo su questo disegno di legge. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato a domani.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

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

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Venerdì 9 agosto 1974, alle 11:

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

Disciplina dei rapporti sorti sulla base dei decreti-legge 20 febbraio 1974, n. 14, 20 aprile 1974, n. 103, e 19 giugno 1974, n. 229 (3091);

— *Relatore:* Spinelli.

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 260, concernente norme per la migliore realizzazione della perequazione tributaria e della repressione dell'evasione fiscale, nonché per il potenziamento dei servizi dell'amministrazione finanziaria (3090);

— *Relatore:* Pandolfi.

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 luglio 1974, n. 261, recante modificazioni alla legge 24 maggio 1970, n. 336, concernente norme a favore dei dipendenti dello Stato ed enti pubblici ex combattenti ed assimilati (*approvato dal Senato*) (3161);

— *Relatore:* Olivi.

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

Norme per la riscossione unificata dei contributi e la ristrutturazione dell'Istituto nazionale della previdenza sociale (*nuovo testo della Commissione*) (2695-*bis*);

e delle proposte di legge:

D'INIZIATIVA POPOLARE (2); LONGO ed altri (26); LAFORGIA ed altri (93); ZAFFANELLA ed altri (97); ANSELMI TINA ed altri (107); ZAFFANELLA ed altri (110); BIANCHI FORTUNATO ed altri (183); BONOMI ed altri (266); BONOMI ed altri (267); MAGGIONI (436); BONOMI ed altri (462); ROBERTI ed altri (580); FOSCHI (789); BERNARDI ed altri (1038); BIANCHI FORTUNATO ed altri (1053); ZANIBELLI ed altri (1164); BIANCHI FORTUNATO e FIORET (1394); SERVADEI ed altri (1400); SERVADEI ed altri (1401); CARIGLIA (1444); BOFFARDI INES e LOBIANCO (1550); ROBERTI ed altri (1631); CARIGLIA ed altri (1692); BORRA ed altri (1777); BORRA ed altri (1778); PISICCHIO ed altri (1803); CASSANO ed altri (2029); SAVOLDI ed altri (2103); CARIGLIA ed altri (2105); LAFORGIA ed altri (2130); GRAMEGNA ed altri (2139); MANCINI VINCENZO ed altri (2153); POCHETTI ed altri (2342); POCHETTI ed altri (2343); BOFFARDI INES ed altri (2353); SINESIO ed altri (2355); PEZZATI (2366); ROBERTI ed altri (2375); BIANCHI FORTUNATO ed altri (2439); IOZZELLI (2472); BONALUMI ed altri (2603); ZAFFANELLA e GIOVANARDI (2627);

— *Relatori:* Bianchi Fortunato e Mancini Vincenzo.

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

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

SALVATORE ed altri: Norme per la trasformazione della mezzadria, colonìa 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);

— *Relatori:* De Leonardis e Speranza;

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);

— *Relatore:* Dell'Andro;

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

— *Relatore:* de Meo;

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;

RICCIO STEFANO: Disciplina giuridica delle associazioni sindacali, del contratto collettivo di lavoro, dello sciopero e della serrata (102);

— *Relatore:* Mazzola;

VINEIS ed altri: Costituzione di una Commissione di inchiesta parlamentare sui responsabili, promotori, finanziatori e fiancheggiatori della riorganizzazione del disciolto partito fascista (*urgenza*) (608);

e delle proposte 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;

TRIPODI ANTONINO ed altri: Designazione con legge della Repubblica dei capoluoghi delle regioni a statuto ordinario (986);

— *Relatore:* Galloni.

6. — *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 21,50.

Ritiro di documenti del sindacato ispettivo.

I seguenti documenti sono stati ritirati dal presentatore:

interrogazione con risposta scritta Galasso n. 4-09987 del 21 maggio 1974;

interrogazione con risposta scritta Galasso n. 4-09989 del 21 maggio 1974.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI
Dott. MARIO BOMMEZZADRI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. MANLIO ROSSI

INTERROGAZIONI E INTERPELLANZA ANNUNZIATE

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IN COMMISSIONE

BADINI CONFALONIERI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere i motivi sulla base dei quali con suo telegramma in data 2 luglio 1974 alle imprese assicurative egli abbia diffidato le stesse ad abolire le riduzioni delle tariffe di responsabilità civile, minacciando le sanzioni previste dall'articolo 16 della legge n. 990 del 1969, e ciò in ispregio alla situazione giuridica regolata dall'ordinanza del Consiglio di Stato e a quella di fatto riguardante la tariffa per l'assicurazione di responsabilità civile da tutti conosciuta come insufficiente e non retributiva.

Si chiede inoltre se e fino a quando il Ministro si reputi *legibus solutus*, tenendo conto che:

1) con il 31 dicembre 1973 è integralmente cessato il regime transitorio previsto per un solo anno dal decreto ministeriale 9 giugno 1971 ed indebitamente prorogato con i decreti ministeriali 31 maggio 1972 e 5 giugno 1973;

2) tale cessazione dovrebbe essere fatta legittimamente risalire anzi al 12 giugno 1973 in base alla sentenza del Consiglio di Stato, sezione VI, depositata il 1° febbraio 1974, che ha annullato il decreto ministeriale 5 giugno 1973;

3) con il decreto ministeriale 30 dicembre 1973 il Ministro interessato, pur dando espressamente atto di tale cessazione del regime transitorio, aveva stabilito norme tariffarie particolari da valere per l'anno 1974;

4) su istanza di alcune imprese assicurative, ricorrenti avverso tale decreto, il Consiglio di Stato, sezione VI, con ordinanza 31 maggio 1974, ha sopeso l'esecuzione del decreto stesso;

5) tale decisione del Consiglio di Stato ha evidentemente effetto *ex nunc* ed *erga omnes*. (5-00847)

GIADRESCO, BRINI, BASTIANELLI, NICCOLI E CARDIA. — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — Per sapere quali iniziative il Governo intende adottare per esaudire le richieste avanzate dal governo della Repubblica democratica somala perché siano abolite le discriminazioni derivanti dalle misure restrittive della CEE nei confronti dell'importazione delle banane prodotte in Somalia. (5-00848)

* * *

INTERROGAZIONI A RISPOSTA SCRITTA

BERLINGUER GIOVANNI E LA BELLA. — *Al Ministro della sanità.* — Per avere notizie in relazione alle minacce di chiusura della sezione pediatrica dell'ospedale Bambin Gesù, ospedale specializzato per la pediatria, situata in Santa Marinella.

Questa sezione, che è il solo reparto pediatrico di una vasta zona che va da Ladispoli alla costa viterbese, nella quale oltre ai bambini residenti si trova in estate una numerosissima popolazione villeggiante, è oggetto di torbide mire speculative, con l'intento di sottrarre alla pubblica utilità e di destinare ad attività alberghiere privilegiate un terreno di 16.000 metri quadrati che trovasi in eccellente posizione sul mare, ideale per la terapia infantile.

Per raggiungere questi scopi speculativi, l'amministrazione lascia in stato di abbandono la sezione ospedaliera di Santa Marinella, ha già inoltrato richiesta di demolizione e mare che sono stati portati in stato di inagibilità, rifiuta perfino offerte di benefattori che si sono offerti di fare gratuitamente i lavori di restauro, cerca di modificare la destinazione della zona nel piano regolatore del comune.

Gli interroganti chiedono che il Ministro, avvalendosi del suo potere di vigilanza, per impedire questi tentativi, consolidi urgentemente la funzione ospedaliera della suddetta sezione imponendo i necessari lavori di ristrutturazione, in modo che l'ospedale assolva pienamente la sua attività sanitaria nell'interesse della popolazione. (4-10906)

NICCOLI E GIOVANNINI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se è a conoscenza che nel pomeriggio di lunedì 5 agosto 1974, in piazza del Comune a Prato, durante lo svolgersi di una manifestazione unitaria, indetta per condannare la criminosa strage avvenuta sul treno « Italicus » nella notte 3-4 agosto, vi è stato un grave incidente che ha causato il ferimento, con arma da taglio, di un pacifico cittadino.

Gli interroganti chiedono di sapere quali notizie sono state raccolte dai competenti organi del Ministero dell'interno; quali valutazioni si danno per l'accaduto e quali misure intenda prendere il Governo per garantire il mantenimento di un'ordinata civile convivenza, per impedire il ripetersi di atti diretti a gettare turbamenti e paure ed infondere dubbi sulle capacità dello Stato a salvaguardare e difendere i diritti costituzionali e l'incolumità dei cittadini. (4-10907)

PEZZATI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se e quando l'ANAS, ed in particolare il compartimento di Firenze, intenda provvedere all'esecuzione delle opere necessarie alla realizzazione delle varianti, ormai da molto tempo progettate, alla strada statale n. 222 « Chiantigiana », il cui tracciato tra Firenze e Greve presenta notevoli pericolosità di curve e di andamento.

L'interrogante chiede inoltre se l'ANAS non ritenga necessario provvedere in via prioritaria alla costruzione della variante all'abitato di Greve, dove il traffico subisce notevoli rallentamenti e dove di continuo avvengono incidenti, di cui sei mortali in poco tempo, su un tratto di appena due chilometri e, in via subordinata, alla rettifica generale « Le Bolle-Spedaluzzo-Chiocchio » ora tormentata da numerose curve di stretto raggio e da un andamento alquanto tormentato con forti pendenze. (4-10908)

NAHOUM, SCIPIONI, DAMICO, BALDASSARI E CERAVOLO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere quali temi si intendano scegliere per il programma di emissione dei francobolli celebrativi del XXX anniversario della Resistenza deciso nella riunione del Consiglio dei ministri del 6 luglio 1974.

Infatti, data l'importanza politica dell'avvenimento, sarebbe opportuno che il Ministro facesse conoscere il numero dei valori ed i bozzetti, in modo da assicurare la giusta rappresentanza delle forze politiche che furono artefici della Resistenza.

Gli interroganti ricordano che tutti gli Stati europei hanno dedicato alla Resistenza numerose serie di francobolli e che qualche Paese ha ricordato anche nelle proprie emissioni alcuni eroi della Resistenza italiana.

Sarebbe, quindi, opportuno che il Ministro prendesse in esame tale esperienza, anche chiedendo il parere delle associazioni partigiane (ANPI, FVL, FIAP). (4-10909)

ALTISSIMO, ALPINO E GEROLIMETTO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere, in rapporto dell'annunciato acquisto da parte dell'EGAM del quotidiano

torinese *Gazzetta del Popolo* a seguito evidentemente di intese intercorse tra il Ministro del lavoro e il Ministro delle partecipazioni statali, se ritenga che una tale operazione, specialmente sulla scorta delle negative o dispendiose esperienze fatte col quotidiano *Il Giorno*, sia compatibile con le finalità e le possibilità delle partecipazioni statali, considerando fra l'altro che al citato EGAM sono state fornite ingentissime dotazioni di pubblico denaro per la sistemazione e lo sviluppo del settore di aziende ad esse affidate.

In subordine si chiede di conoscere a quali condizioni è stato convenuto l'acquisto, se esso comporta l'assunzione dell'ingente passivo pregresso del giornale, e se contempla quanto meno una razionale ed economica ristrutturazione di un'azienda editoriale che lamenterebbe un passivo annuo di oltre 4.000 milioni. (4-10910)

PUMILIA. — *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Per conoscere quali provvedimenti sono stati adottati dagli organi periferici dei suddetti Ministeri in ordine all'attività di tale Ruffino Salvatore di Carini (Palermo).

Il Ruffino, in dispregio di qualsiasi norma di legge ha costruito in passato e continua a costruire abitazioni da adibire a villeggiatura in territorio di Carini nei pressi dell'autostrada Palermo-Punta Raisi.

Recenti ordini di demolizione emessi dall'autorità competente sono rimasti inevasi.

Il Ruffino inoltre, attraverso una conduttura privata, priva di qualsiasi garanzia igienica, perché collocata accanto alla fognatura, rifornisce illecitamente di acqua le abitazioni della zona in cambio di elevate tangenti.

L'interrogante fa presente che fin'ora, malgrado ripetute proteste di parecchi cittadini ogni disposizione delle autorità è rimasta senza seguito. (4-10911)

PASCARIELLO E FOSCARINI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se risponde al vero che l'Ispettorato provinciale dell'alimentazione di Lecce è incorso in errori macroscopici nella indicazione, ai fini della integrazione sul prezzo dell'olio di oliva, della quota di resa d'olive nel territorio di Melendugno (Lecce);

in particolare, se è vero che per alcune zone dove non esiste alcun albero d'olivo è stata indicata una resa dai 40 ai 70 chilogrammi, mentre per altre, con oliveti in ultima condizione, la resa assegnata è stata di appena 5 chilogrammi;

se non ritenga di dover promuovere una inchiesta per l'accertamento dei fatti che, se veri, comporterebbero notevoli danni ai piccoli produttori;

se non creda di dover disporre che per la « zonizzazione » l'Ispettorato dell'alimentazione sia obbligato a sentire il parere degli enti locali, dei sindacati, delle cooperative. (4-10912)

MARZOTTO CAOTORTA, MAROCCO, MERLI, ERMINERO, BELCI, MANCINI ANTONIO E LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord e ai Ministri della marina mercantile, dei lavori pubblici e del bilancio e programmazione economica.* — Per conoscere se corrisponde a verità la notizia secondo la quale verrebbe destinato per la costruzione dei porti di Santa Eufemia, Gioia Tauro, Sibari e Salina un finanziamento della Cassa per il Mezzogiorno di 269 miliardi.

Tenuto conto che il provvedimento di legge recentemente e faticosamente approvato per interventi straordinari nei porti di tutta Italia prevede una spesa globale di soli 160 miliardi, di cui il 40 per cento riservato al Mezzogiorno e che il provvedimento di legge, pure recentemente approvato per tutti gli aeroporti italiani prevede interventi per soli 230 miliardi, gli interroganti chiedono:

1) se il suddetto investimento in nuovi porti della Calabria sia compatibile con un minimo di programmazione nazionale che tenga conto degli investimenti statali nelle infrastrutture di trasporto;

2) se la realizzazione delle opere ipotizzate corrisponda alle effettive esigenze dello sviluppo del Mezzogiorno e della massima occupazione in prospettiva della sua mano d'opera;

3) se si è inoltre considerata, nello stabilire i nuovi insediamenti industriali, la consistenza delle esistenti infrastrutture onde utilizzarle convenientemente sul piano economico, anziché dar luogo a nuove costose costruzioni portuali. (4-10913)

RUSSO FERDINANDO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere se è a conoscenza che presso alcuni governi della CEE non è stato possibile giungere ad una solu-

zione soddisfacente in merito al problema delle borse di studio per i figli dei lavoratori italiani emigrati. In particolare, per quanto attiene la Germania, poiché il governo tedesco sembra avere richiesto l'applicazione della reciprocità, elaborando nel contempo una proposta di legge che troverà applicazione entro la fine del 1974, l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative sono state intraprese per offrire e garantire la richiesta reciprocità tenendo presente, fra l'altro, che per i figli dei lavoratori italiani in Germania e, reciprocamente, per i figli dei lavoratori degli altri paesi della CEE, il diritto alle borse esiste, in teoria, in virtù del regolamento sulla libera circolazione.

L'interrogante inoltre, confortato dal fatto che, in seguito al parere negativo della *Kultskonferenz* tedesca ed alla richiesta del successivo intervento della magistratura, il tribunale amministrativo di Monaco ha ritenuto valide le richieste dei lavoratori italiani, prospettate dalle ACLI, ed ha definito non ammissibile l'esclusione dei figli dei cittadini di uno dei paesi della CEE dal diritto alle borse di studio demandando successivamente gli atti all'alta Corte di giustizia della CEE affinché questa si pronunzi in merito alla inconciliabilità tra la legislazione interna tedesca ed il regolamento sulla libera circolazione, in attesa della risposta definitiva della magistratura dell'alta Corte di giustizia della CEE, per la convalida del principio della parità di trattamento e quindi per il superamento della discriminazione che di fatto si verifica nei confronti dei lavoratori emigrati, a cagione della loro nazionalità, chiede di conoscere:

quali interventi il Ministro intenda adottare per garantire, in questa fase ancora di vuoto legislativo specifico, e comunque per l'anno 1974-75, le borse di studio ai figli dei lavoratori emigrati in Germania;

in quali altri paesi della CEE non è ancora pienamente attuato il principio della reciprocità in materia del diritto allo studio dei figli dei lavoratori emigrati;

quali paesi della CEE hanno chiesto e non ottenuto adeguata risposta in merito alla reciprocità di trattamento in materia di diritto allo studio. (4-10914)

SPONZIELLO. — *Ai Ministri della difesa e del tesoro.* — Per conoscere le ragioni per le quali ancora non viene definita la pratica di pensione *una tantum* a favore della vedova signora D'Atri Delfina, nata Ciccioriccio (posizione n. 568900) malgrado che lo stesso Ministero della difesa - direzione generale delle pensioni - sin dal lontano 20 novembre 1973 avesse comunicato alla interessata che il decreto concessivo era stato trasmesso in pari data alla Ragioneria centrale per il successivo inoltro alla Corte dei conti ai fini della registrazione. (4-10915)

BORROMEO D'ADDA. — *Ai Ministri dei trasporti e aviazione civile e di grazia e giustizia.* — Per conoscere l'entità degli importi non spettanti relativi all'indennità di missione illecitamente introitati da alcuni controllori viaggianti superiori delle ferrovie dello Stato del reparto controlleria di Milano.

Per conoscere il motivo per cui non è ancora stata applicata la sospensione cautelativa nei confronti di detti controllori come previsto agli articoli 114, 116, 118 dello stato giuridico del personale.

Per conoscere infine se è stato dato corso ad una inchiesta che accerti eventuali responsabilità degli uffici superiori addetti alla revisione dei moduli (P. 120) per il pagamento delle trasferte, onde por fine ad uno sperpero di pubblico danaro che rischia di divenire abituale. (4-10916)

BORROMEO D'ADDA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se risponde a verità che alcuni alloggi GESCAL assegnati a Sagnino (Como) nel 1972 ai signori: Gerna, Pizzala, Belli e Cedro, impiegati delle ferrovie dello Stato che hanno la residenza a Chiasso, dove percepiscono maggiorazioni di stipendio per essere residenti all'estero, risultano essere subaffittati a terze persone.

Si chiede infine se non sia necessario evitare tali speculazioni onde favorire il personale che richiede con urgenza abitazioni. (4-10917)

CASTELLUCCI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere - premesso:

che la legge istitutiva dell'IVA (decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633) prevede il rimborso da parte dello Stato agli operatori economici dell'IVA (imposta sul valore aggiunto) versata in eccedenza sulle risultanze annuali;

che l'articolo 38 del suddetto decreto dispone che in sede di dichiarazione annuale, da presentare entro il 28 febbraio, il contribuente può chiedere di essere ammesso al rimborso anticipato, purché presti idonea ga-

ranzia e che, in tal caso, il rimborso da parte dell'Amministrazione finanziaria deve avvenire nel termine di tre mesi dalla richiesta;

che le istruzioni per l'applicazione di tale norma di legge sono state diramate dagli organi centrali solo in data 17 maggio ed a taluni uffici periferici sono pervenuti dopo il 31 maggio, cioè oltre la data entro cui i rimborsi sarebbero dovuti avvenire;

che il Ministero delle finanze ha puntualizzato nella ricordata circolare che il contribuente non può far valere il credito verso lo Stato sulle imposte da corrispondere nell'anno successivo;

che infine il credito degli operatori economici verso lo Stato, per rimborsi non corrisposti entro i termini di legge, supererebbe, secondo attendibili notizie, i 750 miliardi e precisamente 480 miliardi per IVA, di cui 140 rappresentati da crediti forniti di cauzione ai fini del rimborso accelerato, e 270 miliardi per IGE –

se non ritenga che tale volume di crediti da incassare non aggravi le già pesanti conseguenze della stretta creditizia in atto nei confronti degli operatori economici, molti dei quali hanno sostenuto, in aggiunta, il costo della garanzia prestata; e se ciò non costituisca altro elemento di appesantimento della già difficile situazione economica generale;

se non ritenga inconciliabile con i principi della giustizia fiscale il tollerare che l'Amministrazione finanziaria possa impunemente violare un obbligo di legge, quando per contro si comminano gravi sanzioni al contribuente per analoghe inadempienze;

se non ritenga che, indipendentemente da ogni aspetto di legittimità, tale comportamento della pubblica amministrazione non rappresenti altro motivo di scadimento del prestigio dello Stato e delle sue istituzioni;

se e quali provvedimenti, infine, intenda prendere per risolvere la delicata questione. (4-10918)

INTERROGAZIONE A RISPOSTA ORALE

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro del bilancio e della programmazione economica, il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord e il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se corrisponde al vero che, in rapporto a preannunziati investimenti industriali, a Saline, Sant'Eufemia, Gioia Tauro e Sibari, ci si propone di realizzare infrastrutture portuali il cui costo comporterebbe rispettivamente la spesa di 16, 45, 146 e 72 miliardi, per un totale di 279 miliardi. In tal caso la cifra supererebbe il quarto della somma stanziata per il così detto finanziamento di raccordo della legge n. 853 e supererebbe sensibilmente quella dei 160 miliardi recentemente stanziati per i principali porti italiani a funzione multipla, le cui condizioni sono notoriamente preoccupanti.

« Gli interroganti chiedono, quindi, fino a che punto si ritengono convenienti localizzazioni di industrie quando per ognuna di tali industrie risulta necessario costruire un porto industriale; e se non sarebbe più conveniente raggruppare tali industrie là dove nel Mezzogiorno ci si possa avvalere di infrastrutture portuali già esistenti, o ci si possa limitare a costruire, in condizioni naturali favorevoli, un solo porto, con un risparmio di somme che utilmente si potrebbero destinare a sostegno di altri investimenti industriali che non richiedano infrastrutture specifiche troppo costose e che comunque concorrano a promuovere, nelle regioni meridionali, un processo di più intensa, più diffusa, più diversificata, industrializzazione.

(3-02667) « COMPAGNA, GUNNELLA, BANDIERA, BOGI ».

* * *

INTERPELLANZA

« I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri delle partecipazioni statali, dell'industria, commercio e artigianato e del bilancio e programmazione economica, per sapere:

1) qual è la loro posizione sulla richiesta dell'ENI di stabilire uno stretto collegamento tra il prezzo di vendita del gas naturale e il prezzo di vendita dell'olio combustibile, richiesta motivata dalla presunta necessità di stabilire una sostanziale equiparazione del prezzo delle varie fonti energetiche calcolato in termini di calorie;

2) se essi non ritengano che occorra utilizzare il gas naturale di cui l'Italia dispone – sia per l'esistenza di giacimenti nel suo sottosuolo, sia per gli importanti e vantaggiosi contratti di acquisto conclusi negli anni passati con la Libia, l'Unione Sovietica e l'Olanda – a condizioni e in modo tale da attutire le conseguenze negative per l'economia nazionale derivanti dall'eccezionale aumento che il prezzo del petrolio ha subìto a livello internazionale nel corso dell'ultimo anno;

3) se essi non giudichino necessario intervenire in varie maniere affinché, nell'attuale situazione, si proceda ad un sensibile aumento dei consumi di gas naturale in sostituzione dei consumi di altre fonti di energia (in particolare gasolio e olio combustibile) che concorrano in misura ben maggiore a determinare il passivo della nostra bilancia dei pagamenti. Tale sostituzione può avere carattere permanente in alcuni settori (usi domestici, riscaldamento, impieghi tecnologici dell'industria, petrolchimica, ecc.) e temporaneo in altri:

4) se essi sono a conoscenza del fatto che – secondo fonti internazionali – il prezzo di acquisto (franco frontiera italiana) pagato dall'ENI sarebbe inferiore a 6 lire il metro cubo per il gas naturale proveniente dalla Libia e a lire 10 per quello proveniente dall'Unione Sovietica e dall'Olanda; e se essi non ritengano comunque indispensabile fare in modo che tali prezzi siano resi pubblici anche al fine di determinare le giuste condizioni di vendita alle aziende distributrici e alle utenze;

5) se essi non ritengano che un abnorme aumento del prezzo del gas naturale – a vantaggio del bilancio dell'ENI od anche a vantaggio del fisco – non possa avere come conseguenza la richiesta di un notevole aumento dei prezzi di vendita all'Italia del gas naturale prodotto in paesi stranieri. Malgrado i contratti vigenti escludano una revisione in tal senso – se non a scadenza molto lontana –, è possibile che un forte divario tra prezzo di vendita da parte dei paesi produttori e prezzo di vendita da parte dei paesi consumatori determini sul mercato del gas naturale richieste simili a quelle che, sul mercato del petrolio, sono state già imposte da parte dei paesi produttori e che sono state motivate tra l'altro anche proprio dall'esistenza di quel divario;

6) se essi non ritengano necessario definire preventivamente e sulla base delle indicazioni fornite dal Parlamento, quale destinazione il gruppo ENI debba dare ai maggiori profitti che realizzerebbe con una eventuale maggiorazione degli attuali prezzi.

(2-00534) « PEGGIO, BARCA, D'ALEMA, TRIVA, MASCHIELLA, MILANI, RAUCCI ».

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO