

# RESOCONTO STENOGRAFICO

110.

## SEDUTA DI LUNEDÌ 19 MARZO 1984

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **Oddo BIASINI**

### INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Missioni</b> . . . . .	9197		
<b>Disegni di legge:</b>			
(Annunzio) . . . . .	9197		
(Approvazione in Commissioni) . . . .	9198		
(Assegnazione a Commissioni in sede referente) . . . . .	9198		
(Modifica nell'assegnazione a Com- missione in sede referente) . . . . .	9204		
(Proposta di assegnazione a Commis- sione in sede legislativa) . . . . .	9199		
(Trasmissione dal Senato) . . . . .	9198		
<b>Disegno di legge (Discussione):</b>			
Conversione in legge, con modifica- zioni, del decreto-legge 27 febbraio 1984, n. 15, recante modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti pe- troliferi, nonché proroga del tratta-		mento fiscale agevolato per le mi- scele di alcoli e benzina usate per autotrazione nelle prove sperimenta- tali (1346).	
		PRESIDENTE	9200, 9204, 9205, 9208, 9210, 9215, 9217, 9220
		ALPINI RENATO (MSI-DN)	9208
		BRINA ALFIO (PCI)	9205
		CHERCHI SALVATORE (PCI)	9215
		PAZZAGLIA ALFREDO (MSI-DN)	9218
		PEGGIO EUGENIO (PCI)	9210
		RAVASIO RENATO (DC), <i>Relatore</i>	9200
		SUSI DOMENICO, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i>	9204
		<b>Disegno di legge costituzionale:</b>	
		(Assegnazione a Commissione in sede referente) . . . . .	9198

## IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 19 MARZO 1984

	PAG.		PAG.
<b>Proposte di legge:</b>		<b>Risoluzione:</b>	
(Annunzio) . . . . .	9197	(Annunzio) . . . . .	9221
(Approvazione in Commissione) . . .	9198		
(Assegnazione a Commissione in sede referente) . . . . .	9204	<b>Nomina ministeriale ai sensi dell'arti- colo 9 della legge n. 14 del 1978:</b>	
(Proposta di assegnazione a Commi- sione in sede legislativa) . . . . .	9199	(Comunicazione) . . . . .	9199
(Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa) . . . . .	9200	<b>Risposte scritte ad interrogazioni:</b>	
		(Annunzio) . . . . .	9200
<b>Interrogazioni:</b>		<b>Ordine del giorno della seduta di doma- ni</b> . . . . .	9221
(Annunzio) . . . . .	9221		

**La seduta comincia alle 16,30.**

ERIASSE BELARDI MERLO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 13 marzo 1984.

(È approvato).

**Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, i deputati Bambi, Fioret, Forte, Nonne, Pisani, Sanese e Testa sono in missione per incarico del loro ufficio.

**Annunzio  
di proposte di legge.**

PRESIDENTE. In data 16 marzo 1984 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

PRETI: «Modifica dell'articolo 3 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423, concernente misure di prevenzione nei confronti delle persone pericolose per la sicurezza e per la pubblica moralità (1444);

MUSCARDINI PALLI ed altri: «Norme a tutela del ricovero ospedaliero dei diabetici» (1445);

ERMELLI CUPELLI e TIRABOSCHI: «Integrazione dell'articolo 20 della legge 11 novembre 1982, n. 828 riguardante prov-

vedimenti per il completamento dell'opera di ricostruzione e di sviluppo delle zone terremotate delle regioni Friuli-Venezia Giulia e Marche» (1446);

PASTORE ed altri: «Disciplina del prelievo di organi o di parti di organo da cadaveri a scopo di trapianto terapeutico» (1447);

FIANDROTTI: «Commutazione in medaglia d'oro della medaglia d'argento al valor militare concessa, alla memoria, ai membri del Comitato militare regionale piemontese del Comitato di liberazione nazionale Quinto Bevilacqua, Biglieri Giulio e Montano Massimo» (1448);

FIANDROTTI: «Norme per il riordino fondiario» (1449);

COLUCCI: «Norme per la circolazione di macchine agricole speciali» (1450);

PAZZAGLIA ed altri: «Norme per il blocco, ai livelli dell'anno 1983, di alcune indennità, gettoni di presenza e gratifiche corrisposti dalla pubblica amministrazione» (1451);

FOSCHI: «Misure urgenti per il collocamento obbligatorio» (1452).

Saranno stampate e distribuite.

**Annunzio  
di disegni di legge.**

PRESIDENTE. Sono stati presentati

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 19 MARZO 1984

alla Presidenza i seguenti disegni di legge:

*dal Ministro del tesoro:*

«Contributo speciale dell'Italia all'Associazione internazionale per lo sviluppo (IDA) per l'anno 1984» (1454);

*dal Ministro di grazia e giustizia:*

«Modifiche alla disciplina del procedimento d'ingiunzione» (1455).

Saranno stampati e distribuiti.

#### **Trasmissione dal Senato.**

PRESIDENTE. In data 17 marzo 1984 il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente disegno di legge approvato da quella II Commissione permanente:

S. 551. — «Norme per l'affidamento del servizio per il trasporto dei detenuti all'Arma dei carabinieri» (1453).

Sarà stampato e distribuito.

#### **Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.**

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, comunico che i seguenti progetti di legge sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

*I Commissione (Affari costituzionali):*

TATARELLA ed altri: «Assunzione da parte dello Stato degli oneri a carico degli enti locali in applicazione alla legge 24 maggio 1970, n. 336, e seguenti, in merito alla concessione di benefici agli ex combattenti» (589) (con parere della II e della V Commissione);

MASTELLA ed altri: «Norme integrative della legge 27 aprile 1982, n. 186, concernenti l'inquadramento in ruolo di alcune categorie del personale dei tribunali am-

ministrativi regionali» (1262) (con parere della IV e della V Commissione);

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE: «Modifiche ed integrazioni alla legge costituzionale 23 febbraio 1972, n. 1, ed alla legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 4, concernente Statuto speciale per la Valle d'Aosta» (1299);

BOZZI ed altri: «Norme per il controllo sulle nomine negli enti pubblici e sulle nomine di amministratori e sindaci nelle società a partecipazione pubblica» (1355) (con parere della V, della VI e della XII Commissione);

*VII Commissione (Difesa):*

LOBIANCO ed altri: «Modifiche alla legge 31 maggio 1975, n. 191, recante nuove norme per il servizio di leva» (1349) (con parere della I e della XII Commissione);

*XII Commissione (Industria):*

MATTEOLI: «Legge-quadro in materia di cave e torbiere» (1309) (con parere della I, della II, della IV, della V, della VI e della IX Commissione);

CITARISTI ed altri: «Interventi in favore della produzione industriale» (1310) (con parere della I, della V, della VI e della XIII Commissione);

*XIII Commissione (Lavoro):*

PIRO ed altri: «Adeguamento dei limiti relativi ai prestiti concessi dai soci alle cooperative» (1302) (con parere della I, della IV, della V, della VI e della XI Commissione);

*XIV Commissione (Sanità):*

FOSCHI ed altri: «Norme concernenti la prevenzione, cura e riabilitazione delle alcoolodipendenze» (1149) (con parere della I, della II, della IV, della V, della VII, della VIII, della X e della XIII Commissione).

#### **Approvazioni in Commissioni.**

PRESIDENTE. Comunico che nelle riu-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 19 MARZO 1984

nioni del 16 marzo 1984 delle Commissioni permanenti, in sede legislativa, sono stati approvati i seguenti progetti di legge:

*dalla II Commissione (Interni):*

«Copertura finanziaria del decreto del Presidente della Repubblica di attuazione dell'accordo contrattuale triennale relativo al personale della polizia di Stato, estensione agli altri Corpi di polizia, nonché concessione di miglioramenti economici al personale militare escluso dalla contrattazione» (approvato dalla I Commissione del Senato) (1405);

*dalla VI Commissione (Finanze e tesoro):*

FIORI: «Adeguamento delle pensioni dei militari ed invalidi per servizio alla nuova normativa prevista per le pensioni di guerra dal decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1981, n. 834» (128), con l'assorbimento delle proposte di legge: MICELI e LO PORTO: «Nuove norme concernenti l'esenzione fiscale per l'aliquota di pensione liquidata a titolo privilegiato» (106); PAZZAGLIA ed altri: «Norme per consentire l'opzione per la pensionistica di guerra a favore degli invalidi per causa di servizio, dei loro familiari e dei familiari dei caduti in servizio» (909); DIGNANI GRIMALDI ed altri: «Norme per l'estensione ai mutilati ed invalidi per servizio militare dei benefici previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1981, n. 834, per i pensionati di guerra» (958), che pertanto saranno cancellate dall'ordine del giorno;

«Partecipazione dell'Italia alla VI ricostituzione delle risorse della Banca interamericana di sviluppo (BID)» (1109);

*dalla VIII Commissione (Istruzione):*

«Norme per il conferimento delle supplenze del personale non docente delle università e degli istituti di istruzione universitaria» (approvato dalla VII Commissione del Senato) (1133) (con modificazioni);

*dalla XII Commissione (Industria):*

«Norme per il controllo dei listini dei prezzi e delle condizioni di vendita dei prodotti siderurgici» (1182).

**Proposta di assegnazione di progetti di legge a Commissione in sede legislativa.**

PRESIDENTE. Comunico che sarà iscritta all'ordine del giorno della prossima seduta l'assegnazione, in sede legislativa, dei seguenti progetti di legge, che propongo alla Camera a norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento:

*alla I Commissione (Affari costituzionali):*

«Proroga del termine previsto dall'articolo 114 della legge 1° aprile 1981, n. 121, concernente il nuovo ordinamento dell'Amministrazione della pubblica sicurezza» (1404) (con parere della II Commissione);

ANSELMI ed altri: «Ulteriore proroga del termine per l'ultimazione dei lavori della Commissione parlamentare d'inchiesta sulla loggia massonica P2» (1414);

MATTEOLI: «Ulteriore proroga del termine per l'ultimazione dei lavori della Commissione parlamentare d'inchiesta sulla loggia massonica P2» (1415).

**Comunicazione di una nomina ministeriale, ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 14 del 1978.**

PRESIDENTE. Il ministro del tesoro, a' termini dell'articolo 9 della legge 24 gennaio 1978, n. 14 ha dato comunicazione della nomina dell'ambasciatore Renato Ruggiero a membro del Comitato di gestione della sezione speciale per l'assicurazione del credito alla esportazione (SACE) e a consigliere dell'Ufficio italiano dei cambi.

Tale comunicazione è stata trasmessa alla VI Commissione permanente (Finanze e tesoro).

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 19 MARZO 1984

**Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.**

PRESIDENTE. Sono pervenute alla Presidenza dai competenti ministeri risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

**Trasferimento di proposte di legge dalla sede referente alla sede legislativa.**

PRESIDENTE. A norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, la X Commissioni permanente (Trasporti) ha deliberato di chiedere il trasferimento in sede legislativa delle seguenti proposte di legge, ad essa attualmente assegnate in sede referente:

LAMORTE ed altri: «Istituzione delle direzioni compartimentali della Basilicata, Molise ed Umbria dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni» (199); SEDATI ed altri: «Istituzione delle direzioni compartimentali della Basilicata, Molise ed Umbria dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni» (399) *(la Commissione ha proceduto all'esame abbinato)*.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito)*.

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 febbraio 1984, n. 15, recante modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi, nonché proroga del trattamento fiscale agevolato per le miscele di alcoli e benzina usate per autotrazione nelle prove sperimentali (1346).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 febbraio 1984, n. 15, recante modificazioni al regime fiscale di

alcuni prodotti petroliferi, nonché proroga del trattamento fiscale agevolato per le miscele di alcoli e benzina usate per autotrazione nelle prove sperimentali.

Ricordo che la Camera, nella seduta del 13 marzo 1984, ha deliberato in senso favorevole sulla esistenza dei requisiti richiesti dal secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione per l'emanazione del decreto-legge n. 15, di cui al disegno di legge n. 1346.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali. Avverto che il presidente del gruppo parlamentare comunista ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare, ai sensi del terzo comma dell'articolo 83 del regolamento. Ricordo altresì che in altra seduta la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Ravasio, per svolgere la relazione orale.

RENATO RAVASIO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, il provvedimento al nostro esame si propone di assicurare al bilancio dello Stato un incremento di entrate stimato su base annua in 1.900 miliardi, attraverso l'aumento della imposta di fabbricazione e dell'IVA sui principali prodotti petroliferi, con specifico riguardo alla benzina, i cui oneri fiscali aumentano di lire 105 al litro; alla benzina acquistata da turisti stranieri, che aumenta di lire 50 al litro; all'aliquota agevolata per il prodotto destinato all'amministrazione della difesa, che mantiene la proporzione di imposizione ridotta ad un decimo di quella normale; agli oli da gas (o gasolio) per autotrazione e riscaldamento, che aumentano di lire 1.043 per ettolitro; al petrolio lampante per illuminazione e riscaldamento che aumenta di 1.017 per ettolitro.

Inoltre, ridotti aumenti vengono fissati per gli altri prodotti che usufruiscono di aliquote di imposte ridotte o agevolate, come gli oli combustibili diversi da quelli speciali, semifluidi e fluidi. Gli oli combustibili speciali ed i gas di petrolio liquefat-

ti, il GPL, registrano rispettivamente un incremento di imposta di 12.600 e di 10.030 lire per quintale.

Infine, l'imposta erariale di consumo sul gas metano per autotrazione aumenta di lire 33,34 al metro cubo.

Nella formulazione del decreto il Governo ha ritenuto di recepire una disposizione già approvata dal Senato nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione del decaduto decreto-legge 28 dicembre 1983, n. 734, a motivo della imminente scadenza di un termine di legge. L'articolo 2 del decreto, infatti, proroga di due anni — e cioè al 13 marzo 1986 — l'esenzione dell'imposta di fabbricazione dell'alcool etilico usato in miscela con la benzina in prove sperimentali come carburante per autotrazione. Non sono stati invece recepiti i restanti articoli, introdotti dal Senato in sede di conversione del decreto prima richiamato, in quanto il Governo ha ritenuto di predisporre apposito disegno di legge, il n. 1346, allo scopo anche di raccogliere le sollecitazioni in ordine all'approntamento di una nuova normativa per il regime fiscale del metano e dei gas di petrolio liquefatti, stante la sensibile diversità di imposizione tributaria che vi grava, in rapporto alle diverse destinazioni, con conseguente proliferazione di frodi fiscali per altro non di facile accertamento.

Prendendo atto di quanto sopra, pare doveroso sottolineare, però, che un eventuale ritardo nell'esame e nell'approvazione del disegno di legge n. 1346 comporterà pesanti effetti a carico dei cittadini, a seguito del mancato chiarimento degli ambiti di applicazione di alcune disposizioni di legge, in relazione alle quali sono sorti dubbi di interpretazione. Mi riferisco alla dilazione di pagamento dell'imposta di fabbricazione del gas metano di provenienza straniera, e alle sovrattasse di cui al comma 49 dell'articolo 5 della legge 28 febbraio 1983, n. 53.

Parimenti urgente è l'esigenza di stabilire con legge l'esenzione dal diritto erariale speciale per gli alcoli contenuti nei refoli delle lavorazioni industriali, destinati all'incenerimento con recupero di ca-

lore. Giova, infatti, sottolineare che il recupero del calore in casi del genere è del tutto inevitabile ed è conseguente a precise norme tecniche fissate dallo Stato per favorire l'eliminazione di residui pericolosi, mediante incenerimento a temperature notevolmente elevate, per impedirne la dispersione con i fumi nell'atmosfera. Non appare, quindi, giusto applicare oneri ad operazioni dipendenti da esigenze di sanità pubblica e prescritte da norme di legge per la tutela dell'ambiente.

È doveroso impegnare il Parlamento in un sollecito esame e nell'approvazione del citato disegno di legge presentato dal ministro delle finanze, di concerto con i ministri del tesoro, bilancio, industria e trasporti.

Proseguendo nell'esame del decreto, si sottolinea che gli articoli 3 e 4 hanno natura essenzialmente tecnica, in quanto rispondono all'esigenza di evitare effetti dispersivi derivanti dalla mancata conversione nei termini costituzionali del precedente decreto n. 734. In proposito, si evidenzia che la Commissione ha soppresso l'articolo 3 del decreto, concernente sanatoria degli effetti del decreto-legge decaduto, riproducendone il contenuto in un articolo aggiuntivo al disegno di legge di conversione.

In Commissione non ho avuto difficoltà a confessare di aver provato un certo disagio a predisporre la relazione, sia per la natura del provvedimento, che ha indubbiamente un notevole impatto negativo sull'opinione pubblica e sugli operatori economici, sia per l'apparente contraddittorietà dello stesso, rispetto alle finalità indicate dal Governo, ossia il contenimento del disavanzo del bilancio dello Stato per ridurre l'inflazione.

Anche allo scopo di superare le perplessità personali, ho ritenuto opportuno esaminare gli *Atti parlamentari*, sia di Commissione che dell'Assemblea, relativi all'esame di analoghi provvedimenti assunti in passato. La ripetitività delle argomentazioni, sia a favore che contro il provvedimento, mi hanno indotto ad esporre in sintesi le varie posizioni; non già con l'intendimento furbesco di dire

tutto e il contrario di tutto, ma nella speranza di non rendere ripetitiva, e quindi sterile, la discussione.

Nessuno contesta che l'aumento della benzina e dei prodotti petroliferi in genere penalizzi il settore dei trasporti pubblici e privati, appesantisca ulteriormente le difficoltà dell'industria automobilistica, gravi in modo indeterminato sui bilanci delle famiglie e crei inflazione. Il Governo stesso, nella relazione al disegno di legge di conversione ha rimarcato che l'obiettivo chiaro, esplicito, e quindi non recondito del provvedimento, è la realizzazione di nuove entrate; ma — e questo è il fatto nuovo — non per tappare una falla momentanea, bensì nel quadro di una più ampia manovra che ha trovato il punto di inizio con l'approvazione della legge finanziaria per il 1984 (significativa in proposito l'approvazione entro il 1983) e la continuazione con le recenti misure economiche del Governo, che puntano essenzialmente a creare le barriere entro le quali assicurare che nel 1984 il tasso di inflazione si mantenga entro il 10 per cento.

È corretto, quindi, rilevare che il prezzo della benzina è aumentato in misura inferiore al tasso di inflazione programmato per il 1984, e che il Governo non ha esitato a rinunciare in questi giorni alla fiscalizzazione del ribasso del prezzo industriale dei prodotti petroliferi per dimostrare, coi fatti, che intende perseguire con tenacia l'obiettivo prefissato.

È nella stessa direzione che si muove il ministro del tesoro, quando annuncia una riduzione decisa dei tassi di remunerazione dei BTP, non solo per portare sollievo ai conti dello Stato, ma per sottrarre alibi a quel mondo bancario che si ostina a mantenere alto il costo del denaro.

Il collega Brina ci ha ricordato in Commissione che colpendo i carburanti si incide sui costi del settore del trasporto, portato per sua natura a trasferire ogni aumento dei costi di produzione sui prezzi, con effetti moltiplicatori, determinati dal numero di passaggi successivi.

È interessante in proposito registrare che l'incidenza percentuale del gasolio

sul costo totale dell'autotrasporto è diminuita dal 25 per cento nel 1960 al 19 per cento nel 1976, al 18 per cento nel 1983. Parallelamente, l'incidenza percentuale degli interessi e delle quote di ammortamento è aumentata dal 10 per cento nel 1960 al 19 per cento nel 1976, e al 22 per cento nel 1983, superando quindi l'incidenza del gasolio. Mettendo a confronto i valori assoluti dei costi del settore dell'autotrasporto negli anni dal 1960 al 1983, si rileva che i costi sono aumentati mediamente di 12,5 volte, con punte di 26 volte per gli interessi e le quote di ammortamento, di 17 volte per la manutenzione, di 16 volte per il personale e di 12 volte per l'assicurazione e le tasse di circolazione. Il costo del gasolio è aumentato di sole 7 volte, seguito solo dal costo del pneumatico, che è aumentato di 5 volte grazie, sì, ai miglioramenti tecnologici del settore, ma anche alla legge n. 313, che ha ridotto il numero dei pneumatici a terra.

Ho ricordato questi dati non per giustificare il provvedimento in esame, bensì per sottolineare che il settore dell'autotrasporto reclama giustamente ben altre attenzioni da parte del legislatore. Se non si vuole mettere in ginocchio un settore tanto vitale per l'economia del paese, è necessario affrontare una volta per tutte le problematiche dell'autotrasporto, per evitare che l'exasperazione derivante da promesse non mantenute esploda in nuove e più dure manifestazioni di protesta.

In Commissione è stato affermato che il Governo aveva un'altra strada da percorrere per recuperare fondi, e cioè l'accorpamento delle aliquote IVA. Non mi pare però che ci sia già una sufficiente intesa di fondo e che un tale provvedimento possa essere approvato in tempi rapidi. È comunque una cosa sicuramente auspicabile, anche se dobbiamo riflettere su quanto ci ha ricordato il ministro Visentini in precedenti occasioni, quando ha avuto la franchezza di dire che si tratta di un terreno minato, in quanto l'esperienza insegna che si inizia con l'intendimento di accorpare e si finisce con un numero più alto di aliquote, spesso su sollecitazione dei vari settori economici. Credo quindi



che il Governo non avesse altra soluzione realisticamente perseguibile, tenuto pure conto che la sostanziale rigidità della domanda del bene benzina consente di determinare con buona approssimazione l'ammontare delle maggiori entrate.

Numerosi colleghi hanno rimarcato in Commissione che provvedimenti del tipo di quello in discussione potrebbero essere evitati se lo Stato si impegnasse con maggiore decisione nella lotta all'evasione, se vi fosse la ferma e decisa volontà di mettere il fisco in condizioni di combattere le vaste aree di evasione, di elusione e di erosione. Troppi comparti di evasione aspettano di essere attentamente esaminati, perseguiti e ricondotti a giusta imposizione. Fortemente indignata è stata la reazione dell'opinione pubblica di fronte agli impressionanti dati forniti dal Ministero in ordine ai redditi medi dichiarati da certe categorie di cittadini, che ripugnano al decoro civico e alla giustizia fiscale.

Sull'efficienza e sull'equità del sistema tributario italiano nessuno si faceva soverchie illusioni. Per costruire una macchina fiscale adeguata alle pieghe di una moderna democrazia industriale, ci vogliono decenni. Gli altri paesi sono più avanti di noi perché hanno cominciato prima a praticare metodi aggiornati, come la dichiarazione personale dei redditi, la ritenuta alla fonte, l'autotassazione. Finora, c'era tuttavia almeno la speranza che le cose potessero migliorare anche in Italia, con il passare del tempo. Non è così. La citata disparità non sta tuttavia ad indicare l'esistenza di classi di contribuenti disonesti contrapposte ad altre di cittadini probi. Le iniquità tributarie troppo spesso discendono da una selva legislativa che, con acconcie agevolazioni, ha distribuito vantaggi e privilegi soltanto in alcuni settori della società. È quindi necessaria una tregua legislativa; urge un riordino di quanto fino ad ora prodotto. Certo la macchina fiscale va cambiata, ristrutturata e messa in condizione di muoversi correttamente, di essere gestita; ma queste cose il Governo le sta già facendo. In tale direzione si è già mosso il mini-

stro delle finanze che, con puntiglio e scrupolosa competenza, ha già portato a compimento importanti iniziative come, per esempio, la tassazione dei titoli atipici od il recente provvedimento IVA nel settore agricolo. È questa una novità positiva che non va sottaciuta e può, anzi deve farci valutare in modo più attento e responsabile le proposte e le attività del Governo!

Le evasioni fiscali non si combattono con le parole o con le enunciazioni di principio, bensì con un'azione continua, guidata dal buon senso, che tenga conto delle situazioni reali. Così, in questa fase di riordino, perché non prevedere alcune forme di forfettizzazione nella determinazione degli imponibili ai fini IVA e delle imposte sul reddito, in attesa di affinare le procedure di controllo? In proposito, pare decisiva la scelta di concentrare i controlli sui passaggi obbligati delle transazioni commerciali, al fine di evitare un'irrazionale ed impossibile controllo capillare. Si tratta insomma di comportarsi come il medico che, come adotta le cure radicali idonee ad estirpare la malattia, non rifiuta nel frattempo di lenirne le manifestazioni più dolorose. Lo stesso criterio di gradualità va adottato affrontando la questione della tassazione degli interessi dei titoli di Stato, la cui esenzione crea anomalie.

In proposito, non è possibile sottacere la gravità del comportamento di numerose banche che ultimamente, dopo l'eliminazione del blocco all'espansione degli utilizzi bancari, hanno ritenuto di contattare aziende floride, modestamente esposte verso il sistema bancario, per indurle ad accettare consistenti operazioni finanziarie contro l'acquisto collaterale di titoli di Stato, da lasciare in garanzia, al solo scopo di far realizzare un risparmio di imposta: così, ad esempio, una società dei capitali con ricavi per 10 miliardi ed un utile previsto, prima delle imposte, di lire 100 milioni, effettuando l'operazione finanziaria in parola per 500 milioni di lire, ha un risparmio di imposta — consentito dalla legge — di lire 35 milioni e 954 mila! Responsabilmente, però, bisogna tener

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 19 MARZO 1984

conto del patologico estendersi dell'indebitamento pubblico e della conseguente necessità di non pregiudicare le emissioni future dei titoli di Stato.

Accanto a questa esigenza, vi è pure quella di continuare l'azione di progressiva e decisa riduzione dei tassi di remunerazione, non solo per il benefico effetto sul bilancio dello Stato, ma soprattutto per gli importanti effetti collaterali (riduzione del costo del danaro, incentivazione degli investimenti eccetera). Un'azione di graduale risanamento, come quella intrapresa dal Governo, non avrà successo se tutti insieme non sapremo dire basta, non solo a parole ma anche con precisi e puntuali comportamenti, all'incontrollata espansione della spesa pubblica. Solo avendo riguardo alla gravità del momento, sarà possibile valutare con più serenità e con maggiore comprensione il decreto che il Governo ci sottopone per la conversione.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, sulla base di queste valutazioni, la Commissione finanze e tesoro si è espressa, nella sua maggioranza, in senso favorevole alla conversione in legge del decreto n. 15 e pertanto, in adempimento del mandato ricevuto, invito l'Assemblea a pronunciarsi per l'approvazione del disegno di legge.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole rappresentante del Governo.

**DOMENICO SUSI, Sottosegretario di Stato per le finanze.** Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

#### **Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.**

**PRESIDENTE.** A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, comunico che i seguenti progetti di legge sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

#### *I Commissione (Affari costituzionali):*

«Disposizioni tecniche concernenti la elezione dei rappresentanti dell'Italia al Parlamento europeo» (1427) (con parere della II, della III, della IV e della V Commissione);

#### *VI Commissione (Finanze e tesoro):*

FORMICA ed altri: «Nuova disciplina dei servizi di riscossione delle imposte dirette» (956) (con parere della I, della IV, della V e della XIII Commissione);

#### *IX Commissione (Lavori pubblici):*

COLOMBO ed altri: «Programma d'intervento per il recupero dei rioni "Sassi" di Matera» (1339) (con parere della I, della II, della IV, della V e della VI Commissione);

#### *XI Commissione (Agricoltura):*

RAUTI ed altri: «Contributo dello Stato a favore dell'Associazione nazionale gruppi ricerca ecologica» (1357) (con parere della V Commissione).

#### **Modifica nell'assegnazione di un disegno di legge a Commissione in sede referente.**

**PRESIDENTE.** Comunico che la IV Commissione permanente (Giustizia) ha richiesto che il seguente disegno di legge, attualmente assegnato alla III Commissione (Esteri) in sede referente, sia invece deferito alla competenza congiunta delle due Commissioni III e IV:

«Ratifica ed esecuzione della convenzione europea sullo stato giuridico dei fanciulli nati fuori dal matrimonio, adottata a Strasburgo il 15 ottobre 1975» (649) (con parere della I e della II Commissione).

Tenuto conto della materia oggetto del disegno di legge, il Presidente della Camera ritiene di poter accogliere la richiesta.

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 19 MARZO 1984

**Si riprende la discussione.**

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Brina. Ne ha facoltà.

**ALFIO BRINA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, sulla reiterazione di questo decreto-legge il gruppo comunista conferma il dissenso più netto: per la natura del prelievo indiretto, cui si è fatto ricorso; per la tipologia dei prodotti colpiti dall'imposta; per la natura marcatamente inflattiva del provvedimento, che si pone in netto contrasto con le esigenze dell'economia e con gli stessi obiettivi di rientro dall'inflazione, fatti propri da questa maggioranza e ripresi con tanta enfasi dal Governo, in occasione della discussione e poi della polemica sul costo del lavoro.

Ridurre l'inflazione attraverso l'aumento delle entrate, il contenimento della spesa pubblica, la riduzione del costo del denaro, la riduzione del costo del debito pubblico, il raffreddamento dei prezzi, delle tariffe e del costo del lavoro, era la cornice entro la quale si sviluppava il dibattito politico ed economico ed, inizialmente, si riteneva possibile il confronto fra Governo e parti sociali.

Nella realtà tutti i tempi della manovra sono stati capovolti, mentre nel caso specifico, il provvedimento sui prodotti petroliferi si muove addirittura nel senso opposto. Agendo di riflesso sui trasporti, il provvedimento spinge verso l'alto costi e prezzi, alterando, di fatto, il quadro di riferimento della stessa contrattazione, nonché il tasso di credibilità su tutta la manovra economica.

Oltre a questa considerazione di carattere generale, il decreto si configura come una scelta ingiusta e inopportuna: ingiusta perchè ricorre ancora una volta alla forma di prelievo fiscale indiretto; inopportuna, perchè colpendo i carburanti si intacca il settore dei trasporti dal quale direttamente o indirettamente dipende l'intera organizzazione produttiva e sociale del paese, un settore portato per natura a trasferire ogni lievitazione sui costi di produzione con effetti moltiplica-

tori determinati dalla quantità dei passaggi che ogni bene di consumo deve fare per giungere pronto al consumatore.

Se l'obiettivo è quello di ridurre l'inflazione, il Governo poteva pensare a tante soluzioni, meno che a quella di attuare il prelievo fiscale su benzina, gas e gasolio da trazione, sia perchè questi prodotti sono periodicamente sottoposti alle alterazioni determinate dal mercato internazionale del greggio, dall'andamento del dollaro e dalle mai sazie pretese dei gruppi petroliferi nostrani, e sia perchè su questi prodotti il fisco incide in misura rilevante: il 65 per cento sul prezzo finale della benzina. Un peso fiscale pesante, i cui riflessi economici indotti non possono essere ignorati o sottovalutati.

L'obiettivo perseguito dal Governo con questo decreto non si può ritenere un obiettivo nobile finalizzato al rientro dall'inflazione. L'obiettivo era ben più pratico ed immediato: quello di incassare quattrini spremendo un settore che, per altro, nel corso del 1983 aveva garantito allo Stato entrate per circa 11 mila e 500 miliardi per sole imposte di fabbricazione e non meno di 4500 miliardi di entrate IVA. L'11 per cento delle entrate tributarie dello Stato provengono da questo settore. La sola benzina, con i circa 12-13 miliardi di litri venduti nel corso dell'anno, garantisce all'erario un gettito di oltre 10 mila miliardi di lire.

In altri momenti il ricorso al prelievo fiscale sui prodotti petroliferi assunse contenuti di disincentivazione alla sfrenata motorizzazione privata. Oggi il problema si pone in termini oggettivamente diversi: la motorizzazione ha raggiunto, per quanto attiene allo sviluppo quantitativo, livelli di saturazione, toccando soglie di stabilizzazione dalle quali sono prevedibili solo mutamenti qualitativi, ragione per cui, allo stato attuale, ogni manovra disincentivante risulterebbe ininfluenza. Mentre, di contro, ogni aumento dei prezzi petroliferi, riverberandosi automaticamente sull'intera raggiera dell'economia, aumenta i costi di produzione e con essi i prezzi e l'inflazione, assumendo immediata rilevanza economica. Quello che gli

economisti chiamano effetto trascinante è tipico infatti di questo comparto, per cui l'aumento della benzina di 105 lire, pari all'8,7 per cento, si trasmette sui prezzi finali tante volte quanti sono i passaggi del prodotto per giungere a destinazione finito. Il livellamento del prezzo alla media CEE riduce di 20 lire il prezzo al consumo e riporta l'incremento al 7,1 per cento. Nella sostanza però non mutano i termini del problema né si modifica il nostro giudizio sul decreto. La sopraggiunta riduzione di venti lire il litro che autorevoli esponenti del Governo hanno presentato come un successo dell'esecutivo, nella realtà è stata determinata dalla caduta del dollaro e, di riflesso, dalla diminuzione del greggio. La riduzione di venti lire per la benzina non è altro che la conseguente applicazione del metodo che prevede l'allineamento dei prezzi dei prodotti petroliferi alla media dei prezzi in atto nei paesi CEE, computato sulla base dei costi del greggio, della raffinazione e della distribuzione.

La variazione dei prezzi delle benzine viene determinata con provvedimento CIP che lo adotta quando lo scartamento tra il prezzo medio europeo e quello italiano in vigore al netto delle imposte, risulterà essere più o meno di venti lire, IVA compresa.

Il sistema — com'è noto — disciplina anche il prezzo del gasolio; con uno scostamento di 15 lire, anche il gasolio da riscaldamento e l'olio combustibile denso. È vero che di questi tempi ridurre il prezzo finale di un prodotto come la benzina fa notizia, ma menarne vanto — come è stato fatto dal Governo in questi giorni — sembra alquanto forzato e strumentale.

La validità di un provvedimento, onorevoli colleghi, si misura dai risultati finali e dagli effetti che questo produce. Nel nostro caso esso non può essere valutato solo per i 1900 miliardi di entrate previste; si tratta di poca cosa rispetto agli oltre 40 mila miliardi di evasione presunta. Il giudizio va rapportato alla capacità o meno di contenere la spinta inflattiva, e, francamente, il provvedimento si muove

in tutt'altra direzione e con segno marcatamente recessivo. La politica di riattivazione dell'entrata passa attraverso il prelievo fiscale, soprattutto là dove esso non sempre avviene, ma passa anche attraverso politiche atte a favorire ed a sviluppare la crescita economica e produttiva, intese come misure che allargano la base produttiva e, di riflesso, il numero dei soggetti della contribuzione fiscale.

La nostra opposizione a questo decreto non ha carattere pregiudiziale, non è fatta solo per dire un « no », comunque ed ovunque, né è fatta solo per dare voce alle proteste della gente, degli operatori economici e dei produttori in generale. Siamo noi comunisti i primi a sostenere che, per risanare la spesa pubblica sono necessari rigore e sacrifici, che da un lato bisogna ridurre certe spese e dall'altro è necessario aumentare le entrate fiscali. È ovvio però che le leve dell'entrata e della spesa vanno manovrate avendo come obiettivi il rientro dall'inflazione e la ripresa economica, nella consapevolezza che ciò significa anche avviare la spesa pubblica verso il risanamento. Questi obiettivi, per noi prioritari, sono stati disattesi dal Governo anche con questo provvedimento.

D'altra parte non è sufficiente dire, come dite, che bisognava rastrellare risorse e che il decreto in questione assicura alle casse dello Stato 1900 miliardi nel corso del 1984. Questa motivazione non è più sufficiente, non solo per noi che qui svolgiamo il nostro ruolo istituzionale di controllo, di verifica e di proposta; non lo è più per il paese, il quale reclama in direzione del fisco una politica più incisiva, più giusta, pretende, in altre parole, quel rigore nell'equità che questo Governo al momento del suo insediamento aveva promesso al paese.

D'altra parte, come può essere considerato serio un provvedimento che fonda tutta la motivazione giustificazionistica — come ha fatto qui il relatore, non senza perplessità e travaglio di cui gli diamo atto — sull'inefficienza dell'apparato finanziario dello Stato? Incassare bisogna incassare e, non potendo colpire gli eva-

sori, ricorriamo alle pompe di benzina e di gasolio. Questa, tradotta in soldoni, è la motivazione data dalla maggioranza e dal Governo: è una giustificazione, signori del Governo, che non vogliamo più sentire.

Dal paese, quel bistrattato paese che in fondo ci elegge, ogni giorno si fa più pressante la domanda di giustizia. Le scandalose evasioni riscontrate sul fronte IRPEF, ed in maniera ancora più clamorosa su quello dell'IVA, aggiungono al dato immorale il danno determinato dalle mancate entrate. Altre sono quindi le vie da percorrere, incominciando dal riordino degli organici e degli uffici dell'amministrazione finanziaria, in primo luogo quelli dell'IVA, i quali a dieci anni dalla riforma tributaria operano ancora in uno stato di assoluta precarietà, in termini di organici e di assetti dirigenziali; facendo una politica di valorizzazione professionale del personale, semplificando normative e leggi, ma soprattutto attrezzando lo Stato alla lotta all'evasione.

Questi sono i provvedimenti che il Governo deve portare in Parlamento, se vuole dare contenuti e senso di marcia ai propositi di risanamento della spesa pubblica, senza incorrere in dannose politiche recessive con prelievi ingiustificati e tagli di spesa irrazionali. Questo deve fare, se vuole acquistare la fiducia del paese, impostare il confronto con l'opposizione su basi serie, dare segni di fermezza in direzione di coloro che delle loro inadempienze verso lo Stato e la società sovente menano vanto.

Giustificare provvedimenti come questo, sostenendo che la lotta all'evasione darà risultati lontani nel tempo, è un non senso se non si inizia subito l'inversione di rotta; e l'inversione di rotta si effettua attrezzando lo Stato per questa battaglia, con le leggi, ma anche, in modo particolare, con uomini e mezzi.

Questa, a nostro parere è la strada da percorrere, l'unica corretta sotto il profilo fiscale, dagli esiti sicuri nel contenimento dell'inflazione, in grado di assicurare allo Stato entrate consistenti.

Dal Governo l'opinione pubblica non si attende solo la pubblicazione dei « libri

bianchi» sulle grandi evasioni (cose per altro apprezzabili); essa pretende anche segnali concreti sul fronte della lotta contro questi tipi di reati.

Una volta conosciuta la consistenza dell'evasione, immediata si fa nell'opinione pubblica la domanda di giustizia. A questa domanda dobbiamo tutti quanti una risposta, anche perché se si facesse giustizia, se tutti contribuissero nel modo dovuto e previsto, certi provvedimenti, come questo sui prodotti petroliferi, non solo non sarebbero necessari, ma si potrebbero addirittura ridurre alcune aliquote delle imposte dirette ed indirette, di fatto eccessive a causa di dichiarazioni infedeli e di evasioni.

L'equità fiscale, la giustizia contributiva vanno perseguiti attraverso la semplificazione legislativa e la riattivazione dell'apparato finanziario.

Assurda è poi la pretesa di fare dell'impegno per combattere l'evasione una merce di scambio da offrire ai sindacati come contropartita al taglio della scala mobile.

Di questo passo anche la lotta alla delinquenza o contro la droga, rischiano di diventare materia di contrattazione da inserire nei futuri patti sociali.

A questo proposito la Costituzione è limpida; all'articolo 53 recita infatti: «Tutti sono tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva.

Il sistema tributario è informato a criteri di progressività.».

In altre parole il cittadino ha il dovere di pagare le tasse; non pagarle, se dovute, è reato. Lo Stato a sua volta ha l'obbligo di punire il reato nei modi previsti dalla legge.

Combattere l'evasione è un obbligo non una facoltà discrezionale. La confusione su ruoli e competenze porta a scelte improvvisate e sovente errate.

Una confusione per altro voluta per evitare di aggredire i veri nodi economici e finanziari che strozzano l'economia, impedendo il risanamento della spesa pubblica, la riduzione del costo del danaro, la ripresa produttiva e il rientro dall'infla-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 19 MARZO 1984

zione senza inasprire e lacerare i rapporti con il mondo del lavoro.

Non ha senso parlare di rigore nell'equità se non si affronta prioritariamente nel nostro paese il nodo fiscale.

La nostra opposizione alla politica finanziaria del Governo — di cui questo decreto, lungi dall'essere un incidente di percorso, è in realtà la prosecuzione di una prassi — parte da queste motivazioni ed assume un evidente significato di sfida al Governo sul terreno del rigore e della coerenza. Un terreno sul quale finora abbiamo avuto solo amarezze e delusioni.

È sul terreno della coerenza che si misura la serietà delle forze politiche. La coerenza altro non è che una retta che unisce i problemi del paese alle soluzioni migliori e possibili. Certo, ci sarà sempre da discutere su quali siano le soluzioni migliori e, in modo particolare, quali quelle possibili.

In una democrazia evoluta e di massa come la nostra, una cosa, tuttavia, è certa: la ricerca delle soluzioni possibili non può prescindere dal confronto fra le parti e dal loro consenso.

Anche i rapporti tra maggioranza ed opposizione vanno ricondotti, quindi, sul terreno del confronto, un terreno sul quale non è certo la nostra parte politica ad essere latitante; lo provano il decreto sui prodotti petroliferi ed altri, che giungeranno alla discussione in quest'aula nelle prossime settimane.

«Rivoluzione per decreto» titolava giorni fa un autorevole settimanale economico italiano. Un titolo d'effetto immediato che racchiude e sintetizza in parte la situazione politica italiana.

In fondo, scoprire che la rivoluzione si può fare per decreto è una notizia che affascina i rivoluzionari, sempre alle prese con il «che fare» del momento. Scoprire che il nuovo «che fare» altro non è che la decretazione, è una di quelle notizie che, al pari dell'uovo di Colombo, in fondo possono dare sollievo.

E non c'è dubbio che se il Governo fosse considerato rivoluzionario sulla scorta dei decreti che emette a raffica, dovremmo concludere che questo è uno dei Go-

verni più rivoluzionari, anche se quelli che l'hanno preceduto certo non hanno scherzato.

Ma, se appena passiamo dalla quantità dei decreti al loro merito, allora scorgiamo non una rivoluzione, ma un marcato tentativo di involuzione, un pizzico di arroganza, una certa improvvisazione e poca democrazia (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Alpini. Ne ha facoltà.

RENATO ALPINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, su questo decreto-legge qui riproposto, noi facemmo già presente in Commissione le nostre riserve, ed oggi ribadiamo la nostra posizione, non per una gratuita opposizione alla maggioranza, ma perché riteniamo che il decreto-legge in esame ed il conseguente aumento nel campo dei prodotti petroliferi non siano niente altro che dei palliativi ai fini della copertura del disavanzo per il cosiddetto ripianamento e per la possibilità di contenere l'inflazione nel tetto del 12 per cento.

Noi siamo convinti (e chi vi parla è convinto anche sotto il profilo dell'esperienza professionale, trattandosi di materia economica, onorevoli colleghi) che l'inflazione non si combatte certamente aumentando il costo di certi prodotti e, in particolare, come accade in questo caso, dei prodotti petroliferi, perché, così facendo, non si va incontro ad un ridimensionamento del tasso di inflazione, ma senz'altro, più che correrne il rischio, si va incontro alla certezza che siffatta politica sia addirittura a direzione inversa quanto al risultato finale. L'aumento che, tra l'altro, cari colleghi, dà un gettito limitatissimo di 1.900 miliardi, colpisce indiscriminatamente tutte le fasce economiche del paese e tutti i cittadini, ad ogni livello e in ugual misura. Quando Agnelli va a comprare un litro di «super», la paga 1.300 lire, come la paga l'ultimo e più umile dipendente di uno stabilimento siderurgico in crisi.

Riteniamo perciò, come abbiamo soste-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 19 MARZO 1984

nuto molte volte, che vada modificata tutta la struttura legislativa relativa all'imposizione indiretta, con particolare riguardo a certi prodotti, tra i quali quelli petroliferi e quelli di prima necessità.

È bene che ognuno di noi (anche i colleghi della maggioranza) faccia mente locale e faccia un po' di conti. Al 29 dicembre 1983 (con il decreto che poi è decaduto) eravamo ad una imposta di fabbricazione sulla benzina di 632,54 lire; senza parlare dell'IVA, signor sottosegretario, perché l'imposta sul valore aggiunto potrebbe essere compensata per certe fasce di imprenditori (mi riferisco agli autotrasportatori) e per i cittadini meno abbienti.

Anche se il Governo cerca di indirizzare i consumi energetici verso il metano, quello del gasolio da riscaldamento è un problema che riguarda l'80 per cento delle famiglie. Non è dunque con l'aumento dei prodotti petroliferi che si sana o che si riporta in equilibrio la disastrosa situazione economica e finanziaria dello Stato. Magari così fosse! Noi saremmo i primi ad essere contenti se il cittadino, alzandosi una mattina, vedesse rivalutato il suo guadagno, il suo reddito, la lira. Ma non è così.

Vorrei chiedere al Governo (e noi ci riserviamo di presentare una mozione in tal senso) come mai, mentre adotta decreti-legge per l'aumento del prezzo dei prodotti petroliferi e per l'aumento di altre imposte, non ci dice (come ho già sostenuto in sede di discussione della legge finanziaria), come fa il consiglio di amministrazione di una società, in che modo intenda procedere all'ammortamento del disavanzo pubblico, che ha raggiunto circa 500 mila miliardi. Invece di contenere l'inflazione, il Governo non fa altro che aumentare paurosamente il *deficit*, il debito consolidato.

Ma ve lo diciamo noi, cari amici del Governo, come si fa a contenere l'inflazione! Si deve cominciare a combattere quel clientelismo che avete prodotto per oltre trent'anni, che è, né più né meno, il parasitismo nelle aziende, nello Stato, nei ministeri, nelle regioni, nelle province, nei

comuni. Migliaia di miliardi sono andati a vuoto! Non solo non hanno prodotto, ma hanno causato, in ambienti in cui pure c'è gente che ha voglia di lavorare, assenteismo, prebende, a cominciare da quel provveditore del Monte dei Paschi con 126 milioni l'anno! Questo è il problema per il contenimento della spesa pubblica, non gli arzigogoli a danno dei meno abbienti, con l'aumento delle tariffe, con l'aumento del costo dei prodotti petroliferi, con particolare riferimento al gasolio per riscaldamento!

Noi non condividiamo questa politica. Non siamo certo d'accordo di dare un colpo alle attività di autotrasporto. Guarda caso, dopo gli scioperi che tutti conoscono (noi chiamammo in causa il Governo con numerose interrogazioni sui disordini al Brennero e alle frontiere), gli interessati hanno ottenuto un aumento di circa il 10 per cento delle tariffe. Ebbene, all'indomani di tale aumento, vi è stato l'aumento del gasolio per autotrazione... Aumento che colpisce le aziende con il 10 per cento!

Ma quale politica, onorevoli colleghi, è questa? Per prendere in giro il popolo? Ma non crediate che esso, ormai, sia così ingenuo. Ha capito.

Guardiamo al costo del denaro. Per chi non lo sa, chiarisco che il costo del denaro, per l'imprenditore che è costretto ad attingere in banca, viene ad essere del 36 per cento! Cose davvero vergognose, nei confronti delle quali il Governo non prende alcun provvedimento. Trentasei per cento! Se non lo sapete, la maggior parte degli istituti di credito, secondo un cartello bancario, all'imprenditore scoperto ricapitalizzano gli interessi ogni tre mesi, colpendo con un quarto di commissione, un ottavo, il massimo scoperto che si è verificato nell'arco dei tre mesi. Al povero pensionato che ha quattro soldi in banca, però, gli interessi vengono capitalizzati nel mese di gennaio dell'anno successivo. Questa è realtà, cari colleghi, non è retorica, è la realtà che circonda la nostra gente.

Ho presentato una proposta di legge — che il mio partito ha condiviso — per

moralizzare almeno in parte la vergognosa speculazione delle banche. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ecco i grandi edifici che gli istituti di credito acquistano, per non essere sottoposti alla tassazione, poiché il reimpiego è esente da tassazione. Cari amici, è la realtà in cui viviamo e che noi, modestamente, tentiamo da anni di capovolgere, ci battiamo da anni per questo intento, per poter almeno in parte mutare questa vergognosa situazione, che colpisce il 90 per cento della nostra gente.

Chi vi parla è a contatto con il mondo imprenditoriale, quello che conta: quello della provincia, non certo del triangolo industriale, dove esistono monopoli sia finanziari che industriali, dove c'è ricatto, dove c'è lo sciopero, ma anche il ricatto degli imprenditori che minacciano il licenziamento. Ed arriva Pantalone, che è lo Stato, versando migliaia di miliardi, come è avvenuto per la Cassa per il mezzogiorno; ed hanno preso migliaia di miliardi, che sono affluiti poi al nord! Ecco la politica deflazionistica del Governo! E parliamo di un decreto-legge con cui si vogliono reperire 1.900 miliardi, a danno della povera gente, senza risolvere nulla.

Il presidente del mio gruppo porrà successivamente anche una questione di legittimità costituzionale. Non entro nel merito di tale aspetto: meglio di me lo farà l'onorevole Pazzaglia. Vorrei invece concludere questo mio intervento, svolto davanti a pochi colleghi, ma sentito, senza modestia, rilevando che siamo in presenza di un provvedimento che colpisce le classi meno abbienti, a cominciare da coloro che hanno bisogno di riscaldamento per finire con coloro che, da mane a sera, sulle strade e sulle autostrade italiane, cercano di procacciare il necessario per vivere e per far vivere le proprie famiglie, con indicibili sacrifici e rischi: questo perché lo Stato nemmeno più garantisce l'integrità nell'espletamento del loro lavoro.

Ecco perché siamo contro questo provvedimento e vogliamo suggerire al Governo, anche se con argomentazioni diverse da quelle svolte dal collega che mi ha pre-

ceduto, di provvedere al problema dell'evasione fiscale. Si tratta di un grosso problema. Se non verrà risolto, avverrà che il gettito dell'IVA non sarà sufficiente neppure a coprire i rimborsi richiesti. Come ho detto al ministro Visentini, in Commissione, occorre riesaminare tutta la materia dell'IVA, uniformandosi anche alle direttive della CEE (mi sembra si tratti della dodicesima direttiva), ciò che ancora da noi non è avvenuto.

Al termine di questo mio caldo e sentito intervento, mi riservo di completare, in sede di dichiarazione di voto, il mio e il nostro pensiero (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Peggio. Ne ha facoltà.

EUGENIO PEGGIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sul provvedimento che è oggi all'esame della Camera il partito comunista ha espresso, come è noto, critiche molto dure ed anche una ferma protesta. Lo ha fatto al Senato, in presenza della prima edizione del decreto, lo ha ribadito in questo ramo del Parlamento, dapprima in Commissione, poi in aula, con l'intervento appena svolto dal compagno Brina. Le critiche e la protesta da noi espresse non sono state formulate perché il partito comunista avrebbe scelto — come qualcuno sostiene — di seguire una linea fortemente e pregiudizialmente ostile nei confronti del Governo. Al contrario, sono state espresse per una serie di ragioni molto precise, strettamente connesse al problema di corretti rapporti tra le diverse istituzioni dello Stato, ed in particolare strettamente connesse all'esigenza di una ordinata gestione legislativa ed istituzionale della finanza pubblica. Abbiamo criticato il fatto che il provvedimento al nostro esame sia stato emanato esattamente all'indomani dell'approvazione della legge finanziaria e del bilancio per il 1984, e prima ancora dell'entrata in vigore di queste leggi. Si è trattato, a nostro avviso, di una grave scorrettezza politica. La stessa sessione di bilancio ha finito per essere ridimensionata nel suo significato politi-



co innovativo. Bisogna infatti tenere presente che la sessione di bilancio, se deve essere qualcosa di serio nella vita del nostro paese, deve rappresentare un momento fondamentale nella definizione degli indirizzi e delle scelte di politica economica generale, e non una pura semplice riduzione dei tempi di approvazione della legge finanziaria e del bilancio stesso.

A prescindere quindi da ogni considerazione sul merito del provvedimento, queste osservazioni e questa critica al decreto-legge che stiamo esaminando devono essere seriamente considerate dal Governo e dalla stessa maggioranza. Noi affermiamo che il Governo avrebbe dovuto emanare il provvedimento nel contesto stesso dell'esame del bilancio. I decreti-legge in materia finanziaria e fiscale sono spesso uno strumento obbligato, lo abbiamo ben presente tutti; ma la loro adozione in momenti diversi dalla sessione di bilancio è giustificata soltanto se vengono emanati per fronteggiare situazioni impreviste e imprevedibili. Ebbene, non credo che il problema che concretamente si vuole affrontare con questo decreto-legge non potesse essere previsto dal Governo altro che all'indomani del giorno di Natale. Come tutti sappiamo, l'approvazione della legge finanziaria e del bilancio è avvenuta il 23 dicembre; ed è assurdo che un decreto che ha caratterizzato in modo diverso la manovra finanziaria che il Governo ha presentato al Parlamento, e che il Parlamento ha approvato il 23 dicembre, sia stato poi oggetto di una drastica revisione cinque giorni dopo, il 28 dicembre appunto, per far fronte a problemi la cui esistenza era a tutti nota ed era stata ampiamente messa in luce nel corso del dibattito stesso, che si era svolto in quest'aula nelle settimane immediatamente precedenti. Tutti, allora, avevano rilevato che sarebbe stata necessaria una seconda manovra di politica economica; lo stesso Presidente del Consiglio ne aveva parlato fuori di quest'aula; il ministro del tesoro ne aveva dato un chiaro preannuncio nel corso della sua replica. Nessuno, però, avrebbe potuto immaginare che

questa manovra sarebbe dovuta avvenire prima ancora dell'entrata in vigore del bilancio e della legge finanziaria.

Io credo, signor Presidente, onorevoli colleghi, che un modo di procedere di questo tipo rappresenti un fatto grave dal punto di vista politico. Se si intende continuare in questa maniera, non sarà facile mettere ordine nei lavori del Parlamento, e fare in modo che esso possa svolgere efficacemente la propria azione legislativa e di indirizzo e la propria funzione di controllo sull'attività dell'esecutivo. Poiché ciò possa avvenire, perché l'attività del Parlamento possa procedere senza troppi intralci, bisogna mettere ordine nella gestione della politica finanziaria e nella predisposizione delle scelte compiute in questo campo. Noi abbiamo considerato la sessione di bilancio un fatto assai positivo, proprio in quanto ritenevamo che dovesse essere l'occasione per approfondire le singole scelte da compiere e per compierle nel momento stesso in cui aveva luogo tale sessione. Non aver proceduto in questa maniera ha causato ciò che stiamo verificando: da tre mesi ormai il Parlamento è alle prese con questo provvedimento, e credo che probabilmente passerà ancora un altro mese prima che esso possa essere definitivamente approvato; ciò è davvero un fatto che intralcia il corretto funzionamento del nostro istituto. Bisogna esserne consapevoli, e per questo esprimere una ferma protesta, la protesta appunto che il partito comunista ha ritenuto di dover formulare. Il tempo che è stato perso avrebbe potuto essere più utilmente impiegato in altre attività. Se il Governo, ripeto, riteneva che questo provvedimento dovesse essere approvato, avrebbe dovuto presentarlo nel periodo in cui sono stati esaminati il bilancio e la legge finanziaria.

Quella di reperire 2.000 miliardi era un'esigenza da tempo presente e da tempo messa in luce, per cui si contesta da parte nostra che vi fosse l'urgenza e l'imprevedibilità di situazioni, che devono essere alla base dell'emanazione di decreti-legge. Ed il fatto di aver agito diversamente è una cosa che non può non essere

motivo di seria censura da parte del Parlamento, a prescindere dal merito del provvedimento: ed il merito del provvedimento è quello che qui è già stato illustrato dall'onorevole Brina.

Credo che sul significato della sostanza del provvedimento non ci sia da dire molto; abbiamo ripetutamente parlato su che cosa rappresenti ormai nell'impostazione di politica fiscale del Governo la benzina. I prodotti petroliferi in generale sono cioè il settore nel quale, con maggiore facilità e con maggiore disinvoltura, si interviene tutte le volte in cui ci si trova di fronte ad evenienze che rendono evidente la necessità di reperire nuovi fondi e tutte le volte che si considera la necessità di varare nuove spese.

Giustamente è stato detto che qui si torna ad avere una sorta di imposta sul macinato; così come Quintino Sella ed i suoi emuli nel corso dell'Ottocento intervenivano sempre sul macinato per accrescere le entrate dello Stato, così attualmente da parte del Governo si ritiene di poter agire attraverso l'aggravio delle imposte sui prodotti petroliferi. L'effetto inflazionistico di un siffatto modo di agire è stato messo in luce da tutti i commentatori all'indomani stesso dell'emanazione del decreto-legge, e tutti gli esperti hanno formulato previsioni di un'accelerazione del processo inflazionistico, in conseguenza di un provvedimento il cui obiettivo dovrebbe essere invece proprio quello di contenere la spinta inflazionistica.

Tutti hanno fatto simili previsioni, tutti hanno dichiarato questo; oggi non ci sono i commenti o le osservazioni di personaggi più o meno famosi per la loro esperienza e per la loro capacità di analisi nel campo economico, ma vi sono i fatti rilevati dall'Istituto centrale di statistica. Nel mese di gennaio, il mese successivo alla entrata in vigore del provvedimento, il tasso di inflazione nel nostro paese è salito sensibilmente, è arrivato nuovamente ad essere dell'1,4 per cento, anche proprio in conseguenza degli aumenti delle imposte sui prodotti petroliferi; aumenti avvenuti proprio mentre la rivalutazione del dollaro, che allora era particolarmente

marcata, e le tendenze del mercato spingevano i prezzi all'insù.

L'effetto del provvedimento è stato quindi l'opposto di quello che, in termini di politica economica complessiva (non ragiono qui in termini di bilancio dello Stato), il Governo dichiarava di voler perseguire. Ma c'è un problema più generale che dobbiamo affrontare, visto che oggi, tra l'altro, si svolge il vertice di Bruxelles e che tutti ribadiamo il nostro impegno ad essere un paese aperto all'Europa, inserito nell'Europa, che agisce come gli altri paesi europei e vuole avere una situazione non differente da quella che essi godono. Sappiamo che nel nostro paese c'è un differenziale inflazionistico molto forte rispetto a quello degli altri paesi, dovuto a fattori strutturali ed in particolare proprio alla struttura dei costi di produzione dei prodotti energetici.

C'è dunque la necessità di agire, se si vuole fronteggiare lo «zoccolo» dell'inflazione italiana rispetto a quella dell'inflazione internazionale, soprattutto nel settore energetico, per evitare che proprio in questo campo ci siano elementi che spingano a determinare un'inflazione ulteriore, accentuata rispetto alla dinamica complessiva dei prezzi.

In tutti questi anni — e nulla accenna a cambiare negli ultimi mesi — abbiamo compiuto delle scelte di politica economica in campo energetico che hanno determinato un aggravamento della situazione dei costi e quindi un fattore strutturale di persistente e grave pressione inflazionistica rispetto agli altri paesi della Comunità economica europea.

Non è mia intenzione fare un discorso generale, valido con o senza questo provvedimento; voglio invece rilevare precisamente come questo provvedimento oggi costituisca un ulteriore elemento di accentuazione di un dato, particolarmente grave, della nostra debolezza strutturale nel campo della politica energetica e dei prezzi dell'energia. Mi chiedo infatti come si possa pretendere di riuscire ad abbassare il differenziale inflazionistico esistente tra l'Italia e gli altri paesi della Comunità, se, proprio per effetto di prov-

vedimenti come quello oggi al nostro esame, i prezzi dei prodotti petroliferi, anche sul piano puramente congiunturale, risultano più elevati rispetto a quelli degli altri paesi comunitari.

Ho fatto alcuni calcoli in proposito, confrontando i prezzi dei prodotti petroliferi nel nostro paese, dopo l'adozione del decreto-legge di cui discutiamo oggi la conversione, rispetto a quelli degli altri paesi della Comunità. Da questo confronto sono scaturiti dei dati estremamente significativi.

Al 1° gennaio 1984 il prezzo della benzina super in Italia, in conseguenza dell'aumento di imposta deciso con questo provvedimento, è risultato dell'11,6 per cento superiore a quello del 1° gennaio 1983. Nello stesso periodo il prezzo della benzina super è aumentato del 2 per cento in Francia, del 3,3 per cento nella Repubblica federale di Germania e dell'8,8 per cento in Belgio. Se il confronto viene eseguito con il prezzo al 1° gennaio 1982, si rileva che mentre in Italia il prezzo della benzina, dal 1° gennaio 1982 al 1° gennaio 1984, è aumentato del 30,7 per cento, in Francia nello stesso periodo l'aumento è stato del 8 per cento, nel Belgio del 9,8 per cento, nella Repubblica federale di Germania del 13 per cento, in Gran Bretagna del 16 per cento e del 21 per cento in Olanda. In generale si può dire che nei paesi della Comunità economica europea il prezzo della benzina super è aumentato, nel periodo considerato, da un terzo a due terzi in meno, rispetto a quanto verificatosi in Italia.

Se poi il confronto viene svolto nei riguardi del gasolio per autotrazione, di cui tutti conosciamo la rilevanza per il nostro paese, considerato che l'80 per cento delle merci viaggia in Italia non per ferrovia, nave o su battello fluviale, bensì su gomma e quindi con gasolio, si rileva che nel periodo considerato (1982-1984) il prezzo del gasolio è aumentato in Italia del 35,5 per cento, del 12 per cento nella Repubblica federale di Germania, dell'11 per cento in Francia, del 10 per cento in Olanda, del 9 per cento in Gran Bretagna e dell'8 per cento nel Belgio.

Se il confronto viene operato tra i dati dell'inizio del 1983 e quelli dell'inizio del 1984, si rileva che in Italia l'aumento è stato del 7 per cento circa, in Gran Bretagna del 4 per cento, in Olanda del 2 per cento, nella Repubblica federale di Germania non c'è stato aumento ed in Francia si è registrata una riduzione dell'1,7 per cento.

Quanto al prezzo del gasolio per riscaldamento — una delle voci che durante l'inverno salassa pesantemente il bilancio delle famiglie italiane — constatiamo che al 1° gennaio 1984 l'aumento rispetto al 1° gennaio 1983 è stato all'incirca uguale a quello registrato nel prezzo del gasolio per autotrazione. Limitamente, invece, a quest'ultimo anno, l'Italia è stato uno dei pochi paesi che ha registrato un aumento nel prezzo del gasolio per riscaldamento. In Olanda, infatti, si è registrata una diminuzione del 6,3 per cento, in Francia del 6,8 ed in Gran Bretagna del 9,1 per cento.

La situazione esistente negli altri paesi della Comunità in relazione anche alla politica fiscale che lì viene seguita, dimostra, a mio avviso, che noi siamo condannati dalla politica governativa ad avere un tasso di inflazione superiore a quello degli altri paesi. Al riguardo, signor Presidente, dobbiamo ricordare che nel periodo considerato non c'è stata all'origine della variazione del prezzo del petrolio nel nostro paese una dinamica superiore rispetto a quella di altri paesi; il prezzo del petrolio è un prezzo internazionale ed anche il tasso di cambio lire-dollaro, che ha influito nel determinare il processo inflazionistico, ha sicuramente avuto un'incidenza, ma tale incidenza non è stata in Italia nettamente superiore a quella degli altri paesi. Vorrei ricordare che il provvedimento adottato risulta particolarmente grave perché un prodotto di particolare importanza, qual è l'olio combustibile, che alimenta l'attività produttiva in campo industriale (e la produzione di energia elettrica in Italia è per la stragrande maggioranza effettuata con l'olio combustibile), costa il 21,7 per cento in più dell'anno scorso.

Quando non si ritiene doveroso fronteggiare situazioni di questo tipo, credo che si vada fatalmente verso il rafforzamento delle spinte che tengono alto lo zoccolo dell'inflazione italiana, rispetto all'inflazione degli altri paesi.

Ho citato varie volte i dati riferiti alla Francia, che è un paese che ha un tasso di inflazione elevato, non quanto il nostro, ma sicuramente più alto di quello della Repubblica federale di Germania e di altri paesi della Comunità in questo periodo. Ma è significativo che la Francia segua una politica, per ciò che riguarda i prezzi dell'energia e i prezzi dei prodotti petroliferi in particolare, che è opposta a quella seguita dal nostro paese. Se il nostro paese vuole comprimere le spinte inflazionistiche che provengono da questo settore così rilevante della produzione industriale, e da questa voce che concorre a determinare l'indice dei prezzi complessivi, bisogna che cambi l'orientamento governativo riguardo al modo in cui considerare dal punto di vista fiscale questo grande comparto produttivo.

Si dirà che oggi registriamo già un'inversione di tendenza, perché il prezzo della benzina, in conseguenza delle decisioni adottate venerdì scorso, è di 20 lire inferiore rispetto a quello deciso con il decreto-legge in esame. Questo è un fatto verificatosi in conseguenza dell'andamento del mercato internazionale ed in conseguenza della riduzione del tasso di cambio lira-dollaro.

Questo elemento dovrebbe però indurci a considerare come dobbiamo agire se vogliamo essere responsabili nelle decisioni che comportano effetti poi difficili da rimuovere; come dobbiamo agire, cioè, di fronte ad oscillazioni rilevanti che ci possono essere nel mercato internazionale.

A me pare che sarebbe stato meglio se il Governo, quando ha esaminato il problema del *deficit* finanziario e della possibilità di reperire nuove fonti avesse deciso di tenere fermo il prezzo finale dei prodotti, riservandosi di utilizzare eventuali oscillazioni in basso per aumentare il prelievo fiscale, una volta che si verificasse

una riduzione di prezzo industriale. Sarebbe stato logico, ad esempio, se non ci fosse stato il provvedimento di aumento delle 105 lire, che le 20 lire in meno che oggi ci sono fossero state incamerate dal fisco.

Oggi, il Governo, in modo un po' demagogico, non si è lasciato sfuggire l'occasione di ridurre di 20 lire il prezzo della benzina super. Ma è inutile illudersi sugli effetti di una misura di questo genere. I consumatori hanno già dato per scontato un certo prezzo e non si accorgeranno molto del fatto che ogni cento litri di benzina dovranno pagare 2.000 lire in meno. E le imprese, quelle commerciali, artigiane, industriali, che fanno i loro calcoli per tempo, hanno già messo in conto l'aumento di 105 lire al litro e per loro questa riduzione di venti lire è come se non ci fosse. Nessuna impresa di trasporto ridurrà i prezzi in conseguenza di questa riduzione e neppure le piccole imprese artigiane che fanno servizio di *taxi* penseranno a diminuire le loro tariffe. Invece, l'aumento di 105 lire è stato sicuramente tale da indurre anche i tassisti a rivendere un aumento delle tariffe.

Non voglio prendere altro tempo, signor Presidente, perché credo di aver espresso con sufficiente chiarezza il punto di vista che ritenevo doveroso esprimere. Voglio però insistere su un concetto: seguendo una politica fiscale come quella che è stata delineata con questo provvedimento, ho l'impressione che difficilmente i problemi di risanamento dell'economia possano essere affrontati e tanto meno risolti. L'inflazione continua a mantenersi a livelli di guardia, in conseguenza anche di misure come quelle che vengono oggi sottoposte al nostro esame. È necessaria a questo punto una analisi precisa delle cause dell'inflazione; non è più tollerabile pensare che con misure come queste sia possibile condurre una lotta contro il dissesto della finanza pubblica. E sarebbe interessante che qualche economista e qualche ufficio del Ministero del tesoro analizzassero le conseguenze per il bilancio dello Stato e del settore pubblico allargato di un provvedimento come questo:

troveremmo forse che il gettito viene drasticamente ridimensionato perché molte sono le spese che gravano contemporaneamente sul bilancio dello Stato.

Mettiamo allora da parte la superficialità e cerchiamo veramente di individuare le cause vere dell'inflazione, quelle con le quali dobbiamo misurarci. Se non facciamo questo, finiremo poi per trovarci di fronte a scelte ancora più gravi di quella di cui stiamo discutendo, scelte come quella che proprio in queste settimane è all'esame del Senato. Si pensa di poter intervenire con misure come questa o con il taglio della contingenza per fronteggiare problemi che hanno una complessità ed una natura che sfuggono alla analisi dei responsabili della politica economica.

Nessuno — e tanto meno noi — ha la pretesa di prospettare un quadro semplicistico dei problemi da affrontare. Ma proprio i due provvedimenti in esame qui e al Senato (mi riferisco al decreto-legge che è causa della grande protesta popolare e dei lavoratori che si sta sviluppando nel paese) sono espressione di una visione semplicistica e profondamente sbagliata dei problemi che il paese ha dinanzi. Per questo noi prendiamo posizione contro questo decreto-legge e ci batteremo con fermezza contro la sua conversione in legge (*Applausi alla estrema sinistra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Cherchi. Ne ha facoltà.

SALVATORE CHERCHI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è stato sottolineato nel corso di questo dibattito (ancor più sulla stampa ed in altre sedi), come sia dilagata l'irritazione dell'opinione pubblica per questo ennesimo provvedimento di aumento dei gravami fiscali sui prodotti petroliferi, segnatamente sulla benzina; è del tutto evidente che nessuna imposizione fiscale può suscitare entusiasmo, ma in quell'irritazione non può non cogliersi un fastidio legittimo per l'imposizione di balzelli divenuti pesantemente iniqui. Certo, la benzina non ha la graduatoria di priorità di altri consumi. E tuttavia si

tratta di un consumo di massa, assoggettato con troppa facilità ad una pressione fiscale esosa e perciò iniqua, perché colpisce nel mezzo senza distinzioni. E ancora: in quel moto di irritazione della pubblica opinione, si coglie anche la consapevolezza del già visto: la richiesta di sacrifici ai soliti soggetti, nelle forme ormai classiche; per di più, si tratta di sacrifici che generano l'impressione viva dell'inutilità. In questa sede, ed in precedenti dibattiti parlamentari, si è già detto del significato di questa operazione che il Governo cerca di paludare come momento di una più vasta operazione di politica economica. Non mi addentrerò in questo argomento, già sviluppato da altri colleghi del mio gruppo. Vorrei qui piuttosto effettuare alcune sottolineature sui rapporti fra politica dei prezzi e delle tariffe dell'energia, e politica energetica più in generale, e sugli esiti concreti che la politica dei prezzi e delle tariffe ha avuto in relazione agli obiettivi di politica energetica, su cui questo Governo e quelli precedenti dicevano di voler convergere.

La crisi energetica, tra gli altri obiettivi, ha imposto la diversificazione delle fonti energetiche: nel concreto della situazione italiana, significava e significa tuttora sostituire quote consistenti di petrolio con altre fonti. In questo senso, più volte si è espresso il Parlamento e le sue indicazioni hanno pure trovato accoglimento nei diversi piani energetici, compreso quello approvato dal CIPE nel dicembre 1981. Ma sotto gli occhi di tutti sta il pesante ritardo nell'attuazione di quel piano, ed il vero e proprio fallimento nel conseguimento degli obiettivi programmati. Leve non secondarie da utilizzare per il conseguimento degli obiettivi del piano, venivano individuate nella politica fiscale e tariffaria ed in corrette metodologie per la definizione dei prezzi industriali di taluni prodotti petroliferi; sappiamo che queste leve non possono essere lo strumento esclusivo per giungere alla concretizzazione di uno scenario ricercato dei consumi energetici e, tuttavia, quelle leve non hanno spostato ciò che in effetti potevano spostare.

La politica tributaria, correlata alla correzione delle distorsioni della nostra struttura dei consumi energetici, doveva porsi gli obiettivi di contribuire a diversificare le fonti energetiche, disincentivando quindi in genere il consumo dei prodotti petroliferi, stimolando l'introduzione e l'estensione di prodotti integrativi ed alternativi non petroliferi; doveva anche sollecitare lo sviluppo, la diffusione di nuove tecnologie per la riduzione dei consumi. Nel settore dei trasporti, sul quale questo provvedimento particolarmente incide, nel 1982 sono stati consumati circa 26 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio e questi consumi sono stati pressoché interamente ricoperti con benzina e gasolio e, già in questo dato, si coglie che non c'è stata la diversificazione che pure poteva esserci; si è, più semplicemente, realizzato nell'ultimo decennio un forte travaso di consumi dalla benzina al gasolio. La politica fiscale verso i prodotti per autotrazione si è infatti, sviluppata lungo la direttrice dell'assegnazione di un elevato gravame alla benzina, e del mantenimento, a prezzi artificialmente bassi, del gasolio per motori, mediante un carico di imposta modesto se confrontato con quello della benzina. Il superbollo ha introdotto il principio che l'impiego della vettura *diesel* non deve considerarsi privilegiato; questo però vale solo in linea di principio, perché l'entità delle cifre in gioco di fatto privilegia il motore *diesel*. In sostanza la leva tributaria da un lato ha incoraggiato il consumo di un prodotto petrolifero e per converso, usata al contrario, ha favorito l'estendersi di un altro prodotto petrolifero destinato allo stesso scopo. In tal modo è stata, di fatto, scoraggiata la diversificazione delle fonti e questo è il punto centrale della questione. Appare molto dubbio che si sia conseguito un qualche vantaggio, con il forte impulso impresso alle immatricolazioni delle auto *diesel*; vantaggi non ce ne sono stati sul piano degli obiettivi di politica energetica e non si è reso di certo un buon servizio all'ambiente delle città. Per l'aspetto ecologico, ciò appare tanto più incongruente dal momento che si sta an-

dando verso l'eliminazione del piombo nella benzina e non si comprende che senso abbia stimolare il consumo di carburanti che immettono altri veleni nell'ambiente.

L'eliminazione del privilegio della tassazione del gasolio per auto *diesel*, può essere ottenuta senza determinare incrementi nel costo del trasporto di massa, sia quello destinato alle merci che quello destinato ai passeggeri. Ciò può essere con tutta evidenza realizzata utilizzando al meglio i diversi tipi di tassazione che gravano sull'autotrasporto in modo che non vengano aumentati i costi per il trasporto medesimo.

Si diceva che di fatto non si è stimolata, così come poteva avvenire, la penetrazione di altri tipi di carburanti, né del GPL, che, pur essendo associato alla produzione petrolifera, rappresenta comunque un tipo di approvvigionamento diverso dal greggio, né del metano, il cui utilizzo rappresenta una concreta opzione strategica per la diversificazione energetica anche nel campo dei trasporti. Dopo un iniziale slancio del gas metano per autotrazione, si è registrato un arresto; persino per l'utilizzo specializzato, per esempio nelle flotte di mezzi pubblici destinati al trasporto urbano, non si riesce a portare avanti una politica incisiva. Certo, abbiamo presente che la politica tributaria, in questa materia, non rappresenta l'unica leva con cui agire; contano infatti non poco altri dati strutturali quali l'organizzazione dei servizi. Tuttavia anche la politica fiscale non è stata usata nella giusta direzione, ed anche nell'ultimo provvedimento. L'aumento delle aliquote contemplato in esso è confuso, non vi si coglie un disegno razionale; si va da aumenti del 10,7 per cento per il gasolio, al 16 per cento per la benzina, al 20 per cento per il GPL ed il metano, fino al 200 per cento per altri prodotti, anche se di non largo consumo. Non si coglie quindi alcun disegno razionale, sembra anzi che si sia piuttosto risposto a spinte contraddittorie che non all'organizzazione di un disegno razionale di riequilibrio. Per quanto riguarda gli obiettivi di diversificazione, di cui

stiamo trattando, non si può non sottolineare che l'imposta sul GPL per auto e sul metano per auto viene, in termini percentuali, aumentata del doppio rispetto agli altri carburanti concorrenti. Ci sembra questa una distorsione da correggere, e al riguardo presenteremo emendamenti specifici.

Torna pure utile in questa discussione un breve cenno ai prezzi industriali dei prodotti petroliferi e segnatamente al metodo per la determinazione di questi prezzi. Il ministro dell'industria ha più volte espresso l'intenzione di estendere il regime di sorveglianza anche ai prodotti non attualmente assoggettati a questo regime. Vi è in ciò un giudizio esplicito sulla bontà sia della impostazione che del funzionamento concreto del sistema attuale di determinazione dei prezzi. In realtà, al di là della distinzione formale tra prezzo sorvegliato e amministrato, l'origine dei dati assunti a base dei calcoli e il metodo di determinazione di questi prezzi (amministrati e sorvegliati) è pressoché identico. È soprattutto su questo aspetto che si dovrebbe andare più a fondo. Noi non rimpiangiamo di certo il metodo precedente, ma non si può essere soddisfatti della situazione attuale. Vi è una guerra delle cifre sulla convenienza del mercato italiano dei prodotti petroliferi e vi è un diffuso disagio e malessere tra le associazioni degli addetti alla distribuzione. Tutto ciò imporrebbe un esame attento, prima di assumere nuove decisioni, sulle deficienze dell'attuale metodo, tanto più che la riforma del CIP, indicata come presupposto della riforma del sistema dei prezzi, è stata totalmente disattesa. Non si devono difendere quindi interessi preconstituiti, ma si deve puntare ad un sistema che tuteli in concreto il consumatore, stimoli l'efficienza e remunerati in modo equo gli operatori.

Anche sulla politica tariffaria si rilevano non poche incongruenze. L'impostazione generale del sistema tariffario italiano del metano è attualmente tale da sfavorirne la penetrazione, in particolare nel Mezzogiorno. Per quanto concerne gli usi civili, essa è tale da produrre tariffe

tanto più elevate quanto minore è il consumo globale ed individuale dell'utenza, con il risultato di indurre una spirale di ulteriore riduzione nei consumi e di aumenti nelle tariffe là dove il metano viene già utilizzato, e di renderne dubbia la penetrazione nelle nuove aree servite. Per il settore industriale l'esistenza di fasce di utenza con tariffe decrescenti verso le fasce alte mette in moto un meccanismo di penalizzazione delle piccole e medie imprese e non favorisce politiche di razionalizzazione dei consumi. Occorrerebbe dunque una revisione generale del sistema tariffario per l'intero paese, accompagnata da proposte specifiche per l'incentivazione della penetrazione del metano nel Mezzogiorno.

Quanto alle tariffe elettriche, è evidente ciò che si è fatto: sono state scaricate con estrema drasticità sui livelli più modesti della utenza domestica gli aspetti della crisi finanziaria dell'ENEL.

In conclusione questo e gli altri governi del pentapartito hanno praticato una politica delle tariffe e dei prezzi dettata prevalentemente da spinte settoriali e contraddittorie e da perenni emergenze di bilancio che non poco hanno contribuito a generare spinte inflattive, lasciando i problemi strutturali del tutto irrisolti. La politica dei prezzi delle tariffe poteva essere uno strumento coerente di programmazione energetica: ma così non è stato! Se a questo si aggiunge — come ha ricordato il collega Peggio — che le azioni principali del piano energetico nazionale sono state sostanzialmente disattese, si ha il quadro del fallimento di un'azione che poteva e doveva aggredire una delle cause strutturali del differenziale di inflazione tra l'Italia e gli altri paesi industrializzati e una delle cause strutturali delle carenze di produttività del nostro sistema. Ma a queste azioni di vero governo si è preferito sostituire aumenti indiscriminati di prezzi e tariffe e, oggi, si è preferito ricorrere anche al taglio per decreto-legge del costo del lavoro (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. È stata presentata la se-

## IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 19 MARZO 1984

guente questione pregiudiziale di costituzionalità:

La Camera,

ritenuto che il decreto-legge n. 15 del 27 febbraio 1984 è in contrasto con l'articolo 53 della Costituzione,

delibera

di non esaminare il disegno di legge di conversione n. 1346.

PAZZAGLIA, RUBINACCI, FINI, FORNER, TASSI, ALPINI, TATARELLA, VALENSISE, MENNITI.

A norma del terzo comma dell'articolo 40 del regolamento, possono parlare sulla pregiudiziale due deputati a favore, compreso il proponente, e due contro.

L'onorevole Pazzaglia ha facoltà di illustrare la sua pregiudiziale.

ALFREDO PAZZAGLIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in relazione a questo decreto-legge noi abbiamo attivato la procedura di cui all'articolo 96-bis del regolamento e per la verità eravamo convinti che l'Assemblea avrebbe, soprattutto in questo caso, risposto negativamente al quesito sulla sussistenza dei requisiti di legittimità, in relazione all'articolo 77 della Costituzione, trattandosi di una reiterazione inammissibile. Così invece non è stato; l'argomento ormai è chiuso e restano soltanto da discutere le questioni di merito — e la discussione è già iniziata — e le questioni di costituzionalità con riferimento ad altre norme della Costituzione. Io, pertanto, signor Presidente, ho sollevato una questione pregiudiziale di costituzionalità — come è scritto nel breve documento — in relazione all'articolo 53 della Costituzione.

Ma prima di entrare nell'aspetto che chiamerei giuridico della pregiudiziale, che mi sono permesso di presentare insieme ad altri colleghi del gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale

desidero ricordare quale sia la situazione che chiamerei di fatto.

Il decreto — come ho detto poc'anzi — è la reiterazione di un altro decreto che conteneva la stessa normativa in materia di aumento dei tributi indiretti sui prodotti petroliferi. Quando il primo decreto fu adottato, non era stata decisa né varata quella che passa per manovra economica del Governo, della quale si sta discutendo, anche in questo ramo del Parlamento, ma prevalentemente al Senato, in questi giorni.

Tale manovra prevede anche, fra le misure, il controllo delle tariffe e dei prezzi, ed uno dei prezzi che rientra nel novero dei cosiddetti prezzi controllati è proprio quello dei prodotti petroliferi.

Un incremento di tributi così ampio su beni di largo consumo e su beni strumentali ai fini della produzione e soprattutto, dei trasporti, significa — credo che non ci possano esser dubbi al riguardo — anche aumento dei costi dei prodotti. Si realizza quindi un aumento generale dei costi, in relazione al primo ed al secondo decreto e, conseguentemente, un aumento dell'inflazione. Il reiterare il decreto, così come ha fatto il Governo il 27 febbraio 1984, dopo aver assunto iniziative che vengono definite «manovra economica del Governo», è in contrasto con la linea dichiarata dalla manovra, che noi giudichiamo insufficiente, se non inutile, ma che comunque si dice voglia muoversi in direzione dall'aumento dei prezzi e delle tariffe.

Nel frattempo — altra premessa di fatto — è intervenuto un abbassamento del prezzo del petrolio, ed il Governo, in relazione a questa riduzione, ha ridotto di 20 lire il prezzo della benzina super (non vado ora ad indicare le altre riduzioni, perché non hanno interesse i dettagli) in quanto non ha ritenuto in questa occasione di fiscalizzazione la riduzione derivata dalla diminuzione del prezzo del petrolio, diversamente da quanto aveva fatto in occasioni analoghe questo e i precedenti governi. Ma il tributo (su un piano di fatto è importante anche questo, ai fini della valutazione del tipo di politica fiscale che



il Governo mette in atto) non è stato minimamente ridotto in relazione alla diminuzione del prezzo, salvo quello che è il tributo collegato al prezzo del prodotto, cioè l'imposta sul valore aggiunto. Quindi, l'imposta di fabbricazione, anche se in percentuali molto modeste, incide maggiormente sul prezzo del prodotto di quanto non incidesse prima della riduzione del prezzo della benzina.

Nella materia della tassazione dei prodotti petroliferi si ha un'oscillazione costante del prezzo, dovuta, più che al costo del prodotto, agli aggravii fiscali. Mi pare che questi dati siano estremamente obiettivi e chiari, e credo che non sfugga a nessuno che prima del decreto-legge, che stiamo esaminando, il tributo era di lire 632,54. Dopo l'emanazione del primo decreto (e, quindi, tuttora, perché la reiterazione, facendone salvi gli effetti, ha portato al mantenimento di quel tributo), i tributi gravanti sul prodotto complessivo sono di lire 849,50, cioè oltre 200 lire in più rispetto a prima del decreto-legge reiterato. Lo hanno detto numerosi colleghi e, in particolare, l'onorevole Alpini del nostro gruppo.

Siamo arrivati, onorevoli colleghi, al fatto che il prezzo complessivo della benzina, così come risulta oggi, di 1.280 lire è composto per due terzi da tributi indiretti e per un terzo dal valore del prodotto base più il costo di trasformazione. Il Governo, attraverso l'emanazione di quest'ultimo decreto-legge, ricava, come ha messo in evidenza la discussione di oggi, 1.900 miliardi in più di quanto non avrebbe ricavato nella situazione precedente.

Bene, se questi sono i fatti, che non credo possano essere minimamente contestati, io ritengo che noi siamo oggi in grado di fare una valutazione del sistema della tassazione indiretta sui prodotti petroliferi e di giudicarla in contrasto con l'articolo 53 della Costituzione, sia per quanto riguarda il primo, sia per quanto riguarda il secondo comma.

Non è contrasto con la Costituzione (lo dirò quando mi permetterò di citare opinioni certamente autorevoli: la mia non lo

è) il fatto che esista un tributo indiretto sul prodotto petrolifero; ma io credo che si possa ragionevolmente sostenere che, il tributo indiretto, quando raggiunge livelli di questo genere e si colloca in un sistema di elevata tassazione indiretta, faccia sì che tutta la contribuzione indiretta si ponga in contrasto con l'articolo 53 della Costituzione.

Cominciamo con le opinioni autorevoli. Secondo il Mortati, « articolo 53 ha voluto » — cito testualmente — « la riaffermazione, da una parte, del principio di eguaglianza fra i cittadini, che trova applicazione nel riferimento alla capacità contributiva, ma non si esaurisce in esso e, dall'altra, della congruità dei mezzi di accertamento adottati ad identificare siffatta capacità, imporre al legislatore di adeguare l'obbligo di imposta alla idoneità del soggetto obbligato, quale risulta dal presupposto, da cui l'obbligo stesso discende, dell'esistenza di un reddito, così che sussista un collegamento effettivo tra l'uno e l'altro, e di assumere un indice effettivo di ricchezza per la determinazione dell'entità dell'imposta. Pertanto, l'arbitrio del legislatore in virtù della norma stessa risulta ridotto nella misura in cui riesca possibile, senza oltrepassare il limite del controllo di legittimità, al giudice costituzionale accertare la palese mancanza del collegamento ora ricordato... »

La Corte costituzionale, con le sue decisioni, ha sostanzialmente confermato questo criterio di interpretazione dell'articolo 53 della Costituzione, quando ha detto che « valutare la capacità contributiva del soggetto significa valutare l'idoneità del contribuente a corrispondere la prestazione coattiva imposta. Tale idoneità deve porsi in relazione non già con la concreta capacità di ciascun contribuente, ma con il presupposto al quale la prestazione stessa è collegata e con gli elementi essenziali dell'obbligazione tributaria ».

La decisione che ho citato è stata sempre confermata dalla Corte negli esami successivi. Questa, ha poi affrontato anche il problema dei cosiddetti tributi indi-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 19 MARZO 1984

retti. Afferma che i tributi indiretti non contrastano con l'articolo 53 della Costituzione, la Corte quando dice che «il precepto costituzionale dell'articolo 53 non vieta che la spesa per i servizi generali sia coperta da imposte indirette. E il principio di progressività che è nel secondo comma dell'articolo 53 ha ragione di essere solo in rapporto al sistema fiscale nel suo complesso e non già in relazione ai singoli tributi».

Di conseguenza la Corte ci invita a valutare il sistema tributario nel suo complesso per verificare se sussistono o meno quei criteri di proporzionalità con le capacità contributive, di idoneità del contribuente, di progressività che debbono essere posti a base di tutto il sistema tributario del nostro paese.

Signor Presidente, io credo che 1.900 miliardi di aumento dei tributi e l'incidenza del tributo sul prezzo del prodotto così elevata che stiamo esaminando si collochino contro i principi del nostro ordinamento costituzionale e contro i criteri cui deve essere improntato il complesso della manovra fiscale. I due terzi del prezzo complessivo della benzina sono rappresentati dai tributi di cui stiamo discutendo. Che cosa voglio dire con questo? Che quando il Governo ricorre (come ha fatto in questo caso) ad un incremento di tributi indiretti già elevati, senza che vi sia una corrispondente operazione per mantenere un rapporto accettabile tra contribuzione diretta e contribuzione indiretta, va fuori da quel complesso di criteri che emanano dall'articolo 53. Ciò in quanto il contribuente non può essere gravato di molte imposte indirette ed ancor meno vedersi aumentare tali imposte, mentre il carico tributario non viene distribuito in relazione alla capacità contributiva di ciascuno, senza che ciò sia in contrasto con i criteri emergenti dall'articolo 53 della Costituzione.

Ecco perché, signor Presidente, abbiamo presentato la pregiudiziale. Non abbiamo molta fiducia nella possibilità di un suo accoglimento, ma vogliamo rappresentare al Governo, intanto, l'insufficienza e l'inutilità della manovra econo-

mica quando si opera nel modo in cui abbiamo visto nel giudicare questo decreto, così da determinare un aumento dei prezzi e quindi dei costi. Abbiamo proposto la pregiudiziale non tanto per evidenziare la contraddittorietà nelle due operazioni, quasi contemporanee, quella dell'aumento del costo della benzina e degli altri prodotti petroliferi e quella della manovra diretta a contenere (così almeno si dice) l'aumento dei costi e persino l'aumento del costo del lavoro; soprattutto la nostra iniziativa vuole far presente al Governo, di fronte alla sua evidente volontà di ulteriori inasprimenti fiscali e di fronte al pericolo, — lo dico con riferimento ai «buchi» che si scoprono ogni giorno da parte del ministro del tesoro, — appunto di altri inasprimenti fiscali, che noi ci opporremo in modo sempre più fermo all'appesantimento dei tributi, specie se indiretti. Denunciamo anche in questa occasione — ed opereremo costantemente una denuncia di questo tipo — la mancata riduzione degli sperperi, invece necessaria, per limitare il disavanzo pubblico, che è la causa maggiore di inflazione nel nostro paese.

La pregiudiziale, quindi, che ha un significato che chiamerei giuridico, ha anche un significato politico, per denunciare una operazione errata del Governo, per denunciare la insensibilità del Governo in ordine alla esigenza di eliminazione degli sperperi e di riduzione del disavanzo. È l'annuncio di uno dei passi importanti che noi stiamo compiendo e che compiremo ancor più nei prossimi giorni, e cioè il contrapporre ad una politica insufficiente od inutile una serie di iniziative valide per ridurre l'inflazione, e per garantire uno sviluppo dell'occupazione.

PRESIDENTE. Ricordo che, a norma del terzo comma dell'articolo 40 del regolamento, possono parlare sulla questione pregiudiziale due deputati a favore, compreso il proponente e due contro.

Nessun altro chiedendo di parlare, rinvio a domani la votazione sulla questione pregiudiziale di costituzionalità Pazzaglia.

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 19 MARZO 1984

**Annunzio di interrogazioni.**

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni. Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

**Annunzio di una risoluzione.**

PRESIDENTE. È stata presentata alla Presidenza una risoluzione. È pubblicata in allegato a resoconti della seduta odierna.

**Ordine del giorno della seduta di domani.**

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

Martedì 20 marzo 1984, alle 10,30:

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

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

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 febbraio 1984, n. 15, recante modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi, nonché proroga del trattamento fiscale agevolato

per le miscele di alcoli e benzina usate per autotrazione nelle prove sperimentali. (1346)

— *Relatore: Ravasio.*  
(*Relazione orale.*)

3. — *Seguito della discussione dei progetti di legge:*

Norme in materia di controllo dell'attività urbanistico-edilizia, sanzioni amministrative, recupero e sanatoria delle opere abusive. (833)

NICOTRA — *Disciplina e recupero delle opere abusive realizzate.* (548)

PAZZAGLIA ed altri — *Norme per la sanatoria dell'abusivismo nella piccola edilizia abitativa.*

— *Relatori: Piermartini, per la maggioranza; Bonetti Mattinzoli, di minoranza.*

**La seduta termina alle 18,35.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DEI RESOCONTI  
DOTT. CESARE BRUNELLI

---

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
DOTT. MANLIO ROSSI

---

*Licenziato per la composizione e la stampa dal Servizio Resoconti alle 20,35.*

**RISOLUZIONE IN COMMISSIONE  
E INTERROGAZIONI ANNUNZiate****RISOLUZIONE IN COMMISSIONE**

La IX Commissione,

considerato che le strade Olbia-Palau-Santa Teresa di Gallura e Sassari-Tempio-Olbia non rispondono più alle attuali esigenze del traffico viario soprattutto nel periodo estivo;

ritenuto che l'attuale situazione penalizza gravemente le popolazioni interessate e rappresenta un grave ostacolo allo sviluppo socio-economico delle stesse e dell'intera regione sarda, creando non pochi danni alla ulteriore promozione turistica della riviera gallurese che, da ormai vent'anni, si pone all'avanguardia dello sviluppo turistico della Sardegna

con conseguenti benefici economici e sociali-occupazionali estesi a tutte le popolazioni dell'isola;

constatato che le condizioni citate costituiscono per gli utenti del traffico motivi di assoluta insicurezza sia per le caratteristiche della strada stessa, sia per le modificate strutture dei veicoli che la percorrono;

considerato che la Giunta regionale della Sardegna ha proposto di includere la Olbia-Palau-Santa Teresa di Gallura tra le strade di grande comunicazione;

ritenuta l'importanza della strada statale Sassari-Tempio-Olbia;

impegna il Governo

a disporre con la massima urgenza la progettazione per una rapida realizzazione delle opere necessarie all'adeguamento delle dette strade al traffico attuale.

(7-00068) « TASSI, PAZZAGLIA, GUARRA,  
BOETTI VILLANIS AUDIFREDI ».

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 19 MARZO 1984

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA**

**FIANDROTTI.** — *Ai Ministri per il coordinamento della protezione civile e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

la Commissione provinciale di vigilanza di Torino sulla sicurezza dei locali pubblici ha deciso di chiudere il Teatro Adua, il cui cartellone prevedeva il *Macbeth* di Shakespeare;

l'Adua era l'unico locale con il certificato di prevenzione rilasciato dai tecnici nel 1980, data di apertura, e che circa mezzo miliardo è stato speso successivamente per potenziare le strutture in conformità col parere dei tecnici della Commissione, che hanno regolarmente rilasciato regolare licenza di agibilità —

se non si ritenga di dover tempestivamente emanare un testo di quadro normativo per la sicurezza nei locali che elimini l'ampia discrezionalità di cui godono le Commissioni provinciali di controllo, e comunque dare disposizioni affinché l'integrale applicazione delle norme avvenga *cum grano salis*, pur con tutte le garanzie che i casi singoli comportano. (4-03357)

**CRUCIANELLI.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere — premesso:

che l'articolo 9 della legge regionale del Lazio n. 57 del 1982 prevede, per la provvista dei capitali d'esercizio, il prestito ad ammortamento quinquennale delle rate di credito agrario scadenti nell'annata in cui si è verificato l'evento calamitoso e scadenti nell'annata successiva all'evento stesso, purché accese prima dell'evento stesso;

che, a seguito del nubifragio del 29 agosto 1983, che ha colpito la provincia di Viterbo, le aziende danneggiate hanno presentato nel termine stabilito le relative domande di prestito;

che il comune di Viterbo ha rilasciato i relativi nulla-osta in merito a tali domande —:

quali siano i motivi per i quali gli istituti di credito, che entro venti giorni dal rilascio dei nulla-osta avrebbero dovuto provvedere alle operazioni di credito, ancora non hanno perfezionato le operazioni nonostante l'avvenuto finanziamento della regione;

quali urgenti misure intenda adottare al fine del rispetto delle norme regionali, tenuto conto della gravità della situazione per numerose aziende agrarie del viterbese. (4-03358)

**SODANO.** — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato, per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere —

considerato che la Good Year italiana s.p.a. di Cisterna (Latina), è intenzionata ad effettuare un considerevole numero di licenziamenti;

tenuto conto che la suindicata società ha ricevuto finanziamenti dalla Cassa del Mezzogiorno;

visto che gli accordi del 7 novembre 1983 tra la società in questione ed i sindacati non prevedevano provvedimenti così drastici —:

1) a quale titolo e con quali vincoli sono stati erogati i finanziamenti pubblici alla Good Year italiana s.p.a. di Cisterna (Latina);

2) se questi vincoli sono stati rispettati dalla suddetta società;

3) quali sono le iniziative che intendono intraprendere in relazione alla delicata situazione aziendale succitata, tenendo conto dell'atteggiamento responsabile dei lavoratori interessati, disposti ad una razionalizzazione del ciclo produttivo. (4-03359)

PAZZAGLIA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere i motivi delle sperequazioni operate dalla Cassa per la piccola proprietà contadina che ha speso in Sardegna nel 1982 lire 895.881.539 per ettari 570, mentre in altre regioni d'Italia ha speso assai di più sia con riferimento alla quantità di denaro erogato sia con riferimento all'investimento per ettaro. (4-03360)

PAZZAGLIA. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere le ragioni per le quali il consiglio di amministrazione della Cassa per il Mezzogiorno rifiuta la concessione dei finanziamenti promessi alle comunità montane ed agli organismi comprensoriali della Sardegna sulla base di progetti approvati col pretesto che non sarebbero più disponibili i fondi a suo tempo stanziati ed approvati dal CIPE, a favore della stessa isola. (4-03361)

PAZZAGLIA, TRANTINO, MACERATINI E MACALUSO. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno.* — Per conoscere — premesso che:

molti comuni hanno inviato petizioni per essere esonerati dall'istituto del soggiorno obbligato;

gli stessi comuni espongono, nei loro documenti, motivazioni meritevoli di seria riflessione —

se non ritengano opportuno un riesame della normativa ed un'attenta valutazione delle decisioni singole in modo da tenere conto anche delle situazioni dei comuni interessati. (4-03362)

PAZZAGLIA. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere se non ritenga di intervenire con urgenza per far dare al servizio postale fra Cagliari e Quartu Sant'Elena la celerità e l'ordine indispensabile ad evitare che la corrispondenza fra i due centri adiacenti impieghi quattro o cinque giorni e che la consegna delle stampe, compresi i quotidiani, avvenga soltanto dopo alcuni giorni dalla spedizione. (4-03363)

CARIA. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere — premesso:

che da tempo il Consorzio autonomo del porto di Napoli è privo del suo presidente e tra giorni sarà anche privo del direttore generale a seguito di pensionamento dell'attuale;

che per protesta i rappresentanti dell'utenza hanno deciso di non partecipare alle riunioni del CAP paralizzando di fatto la funzionalità degli organi direttivi del consorzio stesso ed aggravando la crisi già esistente —

i motivi per cui nell'ambito della lottizzazione partitica, per la quale l'interrogante non ritiene di doversi scandalizzare, non si provveda alla nomina del presidente del consorzio del porto di Napoli;

se corrisponde al vero la notizia riportata dalla stampa secondo la quale il Ministro della marina mercantile si starebbe apprestando a nominare direttore il signor Gennaro Ambrosi di 32 anni, capo della sua segreteria particolare.

Nella ipotesi in cui la notizia risultasse esatta, l'interrogante chiede di conoscere quali specifiche competenze abbia il signor Ambrosi e se ritiene opportuno procedere a tale nomina, che ha trovato e trova la decisa opposizione delle categorie imprenditoriali e dei sindacati. (4-03364)

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 19 MARZO 1984

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA ORALE**

SPAGNOLI, VIOLANTE, MACIS E LANFRANCHI CORDIOLI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere - premesso:

che nella prima decade di febbraio la stampa informò di una iniziativa assunta dal Presidente del Consiglio per richiedere al procuratore generale presso la Corte di cassazione, l'apertura di un procedimento disciplinare contro il giudice istruttore di Trento, dottor Carlo Palermo, che avrebbe indicato il suo nome e quello di un suo parente, parlamentare, in un provvedimento relativo ad un procedimento per traffico illegale di armi;

che in data 13 febbraio venne presentata al Presidente del Consiglio una interrogazione al fine di sapere se l'iniziativa era stata assunta come Presidente del Consiglio, il che avrebbe posto delicati problemi istituzionali, o come privato cittadino;

che sino ad oggi il Presidente del Consiglio non ha risposto all'interrogazione e che comunque la risposta appare ormai ininfluente poiché sembra accertato che la richiesta venne effettuata su carta intestata dalla Presidenza del Consi-

glio e con una formulazione iniziale nella quale l'onorevole Craxi richiamava espressamente le sue attuali funzioni istituzionali;

che il procuratore generale presso la Corte di cassazione rispondendo ad un giornalista ha dichiarato, contrariamente al vero, che il Presidente del Consiglio aveva agito come privato cittadino -

quale sia il suo giudizio su tale comportamento del procuratore generale presso la Corte di cassazione. (3-00785)

GALLONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, delle finanze, dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere se, a seguito dello straripamento del fiume Aniene avvenuto a Roma nei giorni 26 e 27 febbraio che ha provocato gravi danni a centinaia di aziende industriali, per lo più di piccole dimensioni, ubicate lungo la via Tiburtina costringendole all'inattività con pregiudizio dell'occupazione di alcune migliaia di lavoratori, il Governo abbia predisposto o intenda predisporre, previ gli opportuni accertamenti, l'emanazione del decreto di stato di calamità naturale e l'adozione delle conseguenti misure finanziarie e agevolative indispensabili per assicurare la riattivazione del potenziale produttivo-industriale andato distrutto e per salvaguardare i posti di lavoro. (3-00786)

---

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 19 MARZO 1984

---

abete grafica s.p.a.  
Via Prenestina, 683  
00155 Roma