

CAMERA DEI DEPUTATI N. 406-A

RELAZIONE DELLA VI COMMISSIONE PERMANENTE

(FINANZE E TESORO)

(RELATORI: **TANTALO**, *per la maggioranza*;
ANGELINO PAOLO, *di minoranza*)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE FINANZE
(PRETI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELL'INDUSTRIA E COMMERCIO
(BO)

COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(TOGNI)

COL MINISTRO DEL BILANCIO
(MEDICI)

COL MINISTRO DEL TESORO
(ANDREOTTI)

COL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA
(GONELLA)

E COL MINISTRO DEL COMMERCIO CON L'ESTERO
(COLOMBO)

alla Presidenza il 18 ottobre 1958

Conversione in legge del decreto-legge 17 ottobre 1958, n. 938, concernente il mantenimento in vigore, nella misura del cinquanta per cento, della sovrimposta addizionale sulla benzina di cui al primo e secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, convertito, con modificazioni, nella legge 27 dicembre 1956, n. 1415

Presentata alla Presidenza il 30 novembre 1958

RELAZIONE DELLA MAGGIORANZA

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il decreto-legge n. 938 del 17 ottobre 1958 che viene posto in discussione, dopo il parere favorevole emesso dalla Commissione Finanze e Tesoro con l'aggiunta di alcuni emendamenti, parte da premesse ben note, ma che è conveniente ed opportuno riepilogare, sia pur brevemente, soprattutto nella speranza di evitare che possano essere ricordati fatti e valutazioni ormai del tutto superati, per esclusivo e tardivo intento polemico.

Questo non significa che si presume e si desidera contenere la discussione entro limiti ristretti e rigorosi, ma invece vuol solo rappresentare lo sforzo di illustrare la materia oggetto del nostro esame il più compiutamente possibile.

Mi pare che sia d'obbligo, a questo punto, chiarire e ricordare che la Commissione decise di adottare quale testo base quello del decreto-legge innanzi detto e quali emendamenti le proposte di legge n. 435 degli onorevoli Failla, Caprara, Faletra ed altri e n. 260 dell'onorevole Cortese Guido ed altri, concernenti ambedue l'abolizione totale della sovrimposta di cui al decreto-legge 21 novembre 1956, n. 1267, convertito in legge 27 dicembre 1956, n. 1415, nonché, la prima, anche la riduzione del prezzo dei prodotti petroliferi.

Pertanto, la presente relazione prende le mosse dal disegno di legge n. 406 che, come si è detto, riguarda la conversione in legge del decreto-legge 17 ottobre 1958, n. 938, concernente il mantenimento, nella misura del 50 per cento, della sovrimposta addizionale sulla benzina.

Come ognuno ricorda, allo scopo di assicurare l'approvvigionamento dei prodotti petroliferi nella particolare congiuntura determinata dalla chiusura del Canale di Suez e dalla interruzione di alcuni importanti oleodotti, fu concesso, con l'articolo 1 del decreto-legge 22 novembre 1956, convertito, con modificazioni, nella legge 27 dicembre 1956, n. 1415, a favore degli importatori di olii minerali greggi naturali e di residui della lavorazione destinati alla trasformazione nonché di olii combustibili e di olii da gas (limitatamente, per questi ultimi, ai quantitativi autorizzati dal Ministero dell'industria e

commercio d'intesa con quello del commercio con l'estero) il rimborso del maggior onere inerente all'importazione dei prodotti stessi.

Le modalità per la determinazione, da parte del Comitato interministeriale dei prezzi, dell'anzidetto maggior onere, furono stabilite con successivi decreti ministeriali, mentre le norme relative erano state inserite nel decreto-legge innanzi citato.

Questo particolare regime di rimborso fu abolito a decorrere dal 1° luglio 1957, con il decreto-legge 3 luglio 1957, n. 475, convertito, con modificazioni, nella legge 12 agosto 1957, n. 754, con alcune particolarità che è inutile ricordare.

La copertura della spesa gravante sul bilancio dello Stato, in dipendenza dei rimborsi dinanzi indicati, fu assicurata con il gettito della sovrimposta addizionale sulla benzina istituita con l'articolo 4 del decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, nella misura di lire 1.780 al quintale, per quella destinata ad usi non agevolati e di lire 890 al quintale per la benzina soggetta ad imposta di fabbricazione ridotta, consumata, nei limiti stabiliti, dagli automobilisti e motociclisti stranieri od italiani residenti all'estero nei viaggi di diporto nello Stato e dalle autovetture di noleggio da piazza.

Il gettito dell'anzidetta sovrimposta addizionale, dalla data della sua istituzione (23 novembre 1956) a tutto il mese di luglio 1958, è stato, secondo gli accertamenti degli Uffici finanziari, di lire 43.365.222.000 con una media mensile, quindi, di lire 2.168.000.000.

I maggiori oneri da rimborsare alle aziende importatrici di prodotti petroliferi in dipendenza dei suddetti provvedimenti legislativi ammontano, secondo le istanze pervenute al Comitato interministeriale dei prezzi, a complessive lire 50.918.236.326 per un totale di tonnellate 8.447.752 di prodotti nazionalizzati sul piano interno.

Se si tiene conto che, alla stregua delle liquidazioni sinora fatte e delle deliberazioni adottate può calcolarsi che, in media, si raggiunge una percentuale di circa il 4 per cento di deduzioni per spese non ammissibili al rimborso rispetto alle richieste avanzate, può ritenersi che la somma effettivamente da pagare si aggiri intorno ai 49.000.000.000.

Il che significa, in conclusione, che il maggior onere per lo Stato derivante dai suddetti rimborsi è stato interamente coperto dal gettito della sovrimposta come innanzi fissata e riscossa sino al 31 ottobre del corrente anno.

A questo punto, mi sia consentita una breve parentesi, le cui considerazioni mi auguro siano superate dai riconoscimenti avvenuti, da tutte le parti, durante la lunga discussione in sede di Commissione e dall'impegno assunto dall'onorevole Ministro delle finanze di discutere ancora più approfonditamente, in altra sede, del sistema dei rimborsi.

In sostanza, da più parti e in diverse occasioni, si è lamentata la Commissione di un presunto abuso da parte del Governo, abuso che si sarebbe concretizzato nella proroga del sovrapprezzo sulla benzina pur dopo l'abolizione del particolare regime dei rimborsi, avvenuto, come si è detto, in virtù del decreto legge 3 luglio 1957, n. 475.

Devo, a questo proposito, soltanto ricordare che, in occasione della discussione sul decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, in sede di Commissione Finanze e Tesoro, esattamente nella seduta del 19 dicembre 1956, fu unanimemente riconosciuto che il sovrapprezzo, nella misura determinata, non sarebbe stato sufficiente a coprire il maggior onere derivante dai rimborsi, se non nella misura di un terzo, per cui si convenne, *sempre unanimemente*, che sarebbe stato inevitabile prorogare il sovrapprezzo anche dopo che, in considerazione del normalizzarsi delle situazioni internazionali, fosse stato possibile abolire il sistema dei rimborsi. In questo senso, come ho detto, si espressero tutti i componenti della Commissione e in questo senso la Commissione si espresse in Aula, per bocca del suo relatore, onorevole Roselli.

Successivamente, in occasione della discussione del decreto-legge 3 luglio 1957, n. 475, furono ribaditi questi concetti del tutto ovvi, e in aula, l'onorevole Biaggi, relatore per la X Commissione (Industria e Commercio), chiedendo la conversione in legge del decreto-legge, aggiungeva alla vasta documentazione in suo possesso, ancora il parere — favorevole — della Commissione Finanze e Tesoro illustrato con completezza di cifre e dati dal relatore onorevole Roselli.

In conclusione, quindi, nessun abuso in proposito è stato commesso dal Governo: era stato previsto sin da principio che l'onere sarebbe stato rilevante e che il sovrapprezzo stabilito sarebbe stato sufficiente, solo nel tempo, a rimborsarlo interamente. Così è

avvenuto e ritengo, nessuno debba oggi dolersene.

Chiarito, spero definitivamente, questo punto, molte volte invece frainteso, in buona o malafede, possiamo senz'altro proseguire nell'esame del decreto-legge che, considerata così esaurita la funzione alla quale il sovrapprezzo era stato destinato, lo mantiene ugualmente in vigore, nella misura del 50 per cento, per la necessità manifestatasi di assicurare, anche se parzialmente, la copertura della spesa inerente all'attuazione del piano di sviluppo della rete stradale ed autostradale italiana, piano già predisposto dal Ministro dei lavori pubblici.

A tanto provvede l'articolo 1 del decreto-legge 17 ottobre 1958, n. 938.

Una questione preliminare, innanzitutto: il Governo ha fatto uso della facoltà concessagli dall'articolo 77, secondo comma, della Costituzione, il che, anche in precedenti occasioni non ha trovato tutti consenzienti, ma ritengo che, nella specie, tale potere discrezionale sia stato usato con pieno rispetto delle attribuzioni e delle competenze del Parlamento per la sollecita attuazione di norme che, pur avendo un sostanziale carattere fiscale, data la situazione preesistente, possono senz'altro dirsi di favore nei confronti della larga categoria che comprende gli automobilisti italiani. Con il decreto-legge la riduzione è stata applicata a decorrere dal 1° novembre, laddove ben diverso tempo sarebbe dovuto trascorrere se fosse stata seguita la procedura ordinaria.

Si potrebbe obiettare, a questo punto: ma il Governo avrebbe potuto abolire la sovrimposta ed indi presentare una proposta di legge per l'applicazione della nuova imposta. È indubbio che anche in questo modo si sarebbe potuto fare, ma si sarebbe seguita una procedura inutile, complessa, illogica, in aperto e stridente contrasto con i concetti della economia procedurale e regolamentare che devono essere presenti (ed infatti lo sono) nello svolgimento delle attività sia legislative che esecutive.

D'altronde, anche a non voler fare richiamo alla prassi consolidatasi (per cui, in materia finanziaria, ad evitare gravissimi ed ovvi inconvenienti, l'istituto del decreto-legge, che risponde a criteri di fondamentale necessità, viene spesso adottato) sta di fatto che appaiono ben evidenti le ragioni di particolare urgenza previste dalla Costituzione. Ne potrei enumerare qualcuna, come, ad esempio, quella di non gravare ulteriormente il contribuente automobilista dell'onere del-

l'intero sovrapprezzo e ancora, quella di provvedere immediatamente, senza indugio alcuno, alla costituzione di questo, chiamamolo così per un momento, patrimonio o fondo spese per lo sviluppo della nostra rete stradale ed autostradale, esigenza divenuta del tutto indilazionabile dopo il rincrudirsi, veramente impressionante, degli incidenti automobilistici, molte volte mortali; ed, infine, l'altra di evitare speculazioni di vario genere, che pur sono avvenute, e così via. In sostanza, ritengo che questa sia pur importante questione di carattere pregiudiziale debba considerarsi superata e che sia quindi senz'altro necessario procedere all'esame nel merito del provvedimento.

Il Governo denuncia la gravissima situazione di insufficienza e di inadeguatezza delle nostre strade, avverso e per la risoluzione della quale, non è possibile fare affidamento sugli ordinari stanziamenti che, nella unità del bilancio, risultano insufficienti. Stabilisce, pertanto, il sovrapprezzo in ragione della metà di quello preesistente e lo destina a tale scopo. È chiaro che nel decreto-legge non poteva essere riportato alcun impegno « giuridico e legislativo » in tal senso: la nostra Costituzione vieta le cosiddette « imposte di scopo » e, d'altra parte, nella relazione, l'orientamento del Governo è espresso in termini non equivoci.

Tuttavia da parte di molti si accoglie con sfavore e con scetticismo questo provvedimento, per una serie di ragioni, a conclusione delle quali si chiede la completa abolizione del sovrapprezzo e, come nella proposta di legge n. 435 dell'onorevole Failla ed altri, anche la riduzione del prezzo dei prodotti petroliferi.

Quali sono queste ragioni? Cerchiamo di individuarle e di rispondere ad ognuna di loro; ma, preliminarmente, ribadiamo un punto fermo che ci pare pacifico ed incontrovertibile e sul quale non ci sono contestazioni: le strade italiane sono ormai gravemente insufficienti all'attuale sviluppo della motorizzazione (cosa accadrà in avvenire?) ed ogni sforzo diretto a risolvere questo vitale problema non può non essere meritevole di incoraggiamento e di plauso.

1. — Innanzitutto l'impegno preciso da parte del Governo e, in particolare, in nome del Governo, da parte del Ministro delle finanze dell'epoca, onorevole Giulio Andreotti.

Su questo impegno, per la verità, si specula esageratamente, laddove esso non fu altro che ribadire il carattere di provvisorietà

della sovrattassa. Si disse e si ripeté che il sovrapprezzo serviva per il rimborso dei cenati maggiori oneri, e così è stato, come abbiamo innanzi visto. Si disse che il sovrapprezzo sarebbe stato abolito al saldo di questi maggiori oneri, e così è sostanzialmente stato. L'impegno del Governo, l'impegno del Ministro Andreotti, il carattere di provvisorietà del sovrapprezzo, sono stati tutti integralmente rispettati.

Ed infatti le attuali sette lire, cioè il sovrapprezzo ridotto del 50 per cento, solo formalmente rappresentano la continuazione delle quattordici lire provocate dalla crisi di Suez; nella sostanza, invece, costituiscono, come si è detto, la concreta dimostrazione dell'impegno del Governo di risolvere definitivamente l'annoso ed oneroso problema delle comunicazioni stradali nel nostro Paese, e quindi di arrecare, con ciò, giovamento notevole e sensibile a quella categoria degli automobilisti alla quale si chiede, allo stato, solo l'ulteriore modesto sacrificio di una contribuzione ridotta, il cui ricavato andrà esclusivamente ed interamente a loro beneficio.

Mi pare che questo sia il punto! Il Governo ha mantenuto le sue promesse, e se oggi propone una nuova tassazione, che rappresenta comunque la riduzione di una precedente, ciò fa nell'interesse esclusivo della categoria che se ne avvantaggia e non, come da altri più o meno interessati è stato denunciato, solo per porre a carico di contribuenti già abbastanza tassati, quali gli automobilisti, altri gravosi ed insopportabili oneri.

Ed è quindi inutile, oltre che inesatto, parlare di correttezza morale e politica, perché questi termini sono solo il frutto di una aggressività polemica del tutto fuor di luogo nella specie. Si sarebbe potuto accusare il Governo di slealtà se il sovrapprezzo Suez fosse stato mantenuto, *sic et simpliciter*, pur dopo il saldo delle pendenze provocate dal noto, spiacevole incidente internazionale, ma così non è stato, perché, non solo il sovrapprezzo è stato destinato, nella forma consentita, alla copertura di altri oneri direttamente interessanti la categoria, ma è stato altresì ridotto del 50 per cento, nel lodevole ed apprezzabile intento di alleviare, nei limiti delle possibilità, il carico fiscale gravante la categoria medesima.

2. — Sullo stesso piano, di ordine morale e politico, secondo le tesi degli oppositori, la seconda obiezione, che prende lo spunto dall'ordine del giorno Failla votato dalla Camera dei Deputati nella seduta del 1° agosto 1958.

Sarà appena il caso, assai brevemente, di osservare che l'ordine del giorno, per la sua intrinseca natura, non è vincolante per il Governo ed altresì, nel merito, che ancor meno lo può essere il « nostro » perché votato solo da un ramo del Parlamento, e cioè solo dalla Camera dei Deputati.

Ma, anche per questo argomento, valgono gli elementi esposti a confutazione delle accuse di cui al n. 1.

3. — Si dice ancora: non è vero che la sovrattassa così come dimezzata servirà per la sistemazione delle strade, perché con le somme pagate dagli automobilisti per benzina (lire 158.873.000.000 nell'esercizio finanziario 1956-57 e lire 178.574.000.000 nell'esercizio finanziario 1957-58 — s'intende, al netto del sovrapprezzo che è inserito in una partita di giro — si sarebbero potuti fare centinaia di chilometri di strade e di autostrade, per cui la sovrattassa è del tutto inutile e esasperatamente fiscale.

A questi oppositori va fatto un breve discorso generale ed un ricordo particolare.

Cominciamo dal secondo: il Governo ha presentato un disegno di legge (durante la seduta della Camera del 25 novembre 1958) per la « sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale » ed il disegno di legge rappresenta la prova concreta della serietà dell'impegno del Governo diretto alla risoluzione del problema delle comunicazioni stradali. È perfettamente ovvio e conseguente che alla copertura degli oneri derivanti da tale programma farà fronte, sia pure per una parte limitata, anche il sovrapprezzo « Suez » così come dimezzato.

Le osservazioni di carattere generale, poi, sono intuibili: a parte le questioni formali (unità del bilancio, ecc.), v'è la questione sostanziale, derivante dall'acquisizione obiettiva dei termini della realtà economico-sociale del nostro Paese, sulla quale non sono permesse, a seconda dei propri comodi, interpretazioni di volta in volta ottimistiche e pessimistiche.

E allora, partendo da questi termini, non si possono negare (e, per la verità, non sono state negate nel dibattito in sede di Commissione) legittime, vitali, urgenti esigenze di carattere economico-sociale da soddisfare (vedi, tanto per un accenno, il problema essenziale della lotta contro la disoccupazione per una occupazione stabile e dignitosa; i problemi del Mezzogiorno e della scuola, e così altri e tutti noti), per le quali non è possibile

ammettere il contributo di alcuni escludendo quello di altri. Viviamo in uno Stato di diritto e democratico, non in compartimenti stagni, per cui se la società che tutti costituiamo non è in grado di restituire, in proporzione diretta, ad ognuno quello che ciascuno ha offerto, non siamo in diritto di pretendere la restituzione di quello che abbiamo dato, perché questo non è stato speso male, ma è stato utilizzato per sovvenire a necessità comuni per il bene comune.

Mi pare un concetto assolutamente ovvio, per cui il ribadire la validità potrebbe sembrare un gesto offensivo; me ne astengo, quindi, ma ritengo sia mio preciso dovere invitare tutti ad un attento, obiettivo e leale esame della questione che forma oggetto del nostro dibattito, guardata da ogni aspetto e sotto ogni profilo, perché possano essere evitati amari pentimenti purtroppo sempre inutili.

4. — Un'ultima tesi che gli oppositori a spada tratta della decisione del Governo sostengono, è quella relativa al carattere controproducente e dannoso dell'onere fiscale, in generale, e del sovrapprezzo, così come ridotto, in particolare.

Si dice, in una parola, che lo sviluppo motoristico nel nostro Paese è rimasto soffocato dall'altissimo prezzo della benzina, con conseguente limitazione del consumo della benzina e con ridotta espansione della nostra industria automobilistica; il che, evidentemente, si sarebbe poi risolto in un grave danno per il fisco, oltre che per il Paese.

In questo caso non possono bastare le considerazioni teoriche, ma queste devono essere confortate dalle cifre che, naturalmente, i suddetti oppositori hanno dimenticato di citare. È evidente, partendo dalle premesse ipotizzate, che dovremmo trovarci in un momento di grave crisi della industria automobilistica italiana e in grave contrazione dello sviluppo motoristico. Invece, così non è; tutt'altro, e, a dimostrazione, ecco le cifre:

a) La produzione automobilistica italiana, è andata man mano aumentando, nonostante « l'insopportabile incidenza fiscale e il sovrapprezzo Suez » nella seguente misura: anno 1954, automobili prodotte n. 180.769; anno 1955, automobili prodotte n. 230.833; anno 1956, n. 279.713; anno 1957, n. 318.488. Inoltre nei primi sei mesi del 1958 sono stati prodotti n. 211.209 autoveicoli, con un incremento percentuale rispetto allo stesso periodo del 1957 del 21,6 per cento. Si dice, in contrasto, che la produzione sarebbe stata

maggiore se l'incidenza fiscale fosse stata inferiore: ma questa è una gratuita illazione!

Si dice ancora che intanto la produzione è potuta migliorare in quanto la nostra industria si è sobbarcata a notevoli sacrifici « tanto da poter concorrere con le industrie straniere sul piano dei costi pro-chilogrammo delle auto »: ma non ci sembra asserzione esatta perché, anche a non voler parlare delle diverse e svariate forme di protezione di cui si giova la nostra industria automobilistica, qualche raffronto comparativo ci dà un'idea della relatività di questa tesi: per esempio, il costo pro-chilogrammo della « Fiat » 500 è di lire 1.043 mentre quelli della « Volkswagen » Exp. (1192 cc.), della « Ford » 12 M (1192 cc.), della « Opel Olympia » (1488 cc.) e della « Mercedes » 180 (1897 cc.) sono rispettivamente di lire 965, lire 1.031, lire 1.051 e lire 1113!

Si dice altresì che al notevole aumento della produzione automobilistica non ha corrisposto un altrettanto notevole sviluppo della nostra motorizzazione, dato l'aumento della nostra esportazione, e con ciò si conclude che si va man mano avvertendo un certo cedimento del mercato interno: ma, per la verità, anche queste deduzioni mi sembrano non strettamente consequenziali. L'aumento delle esportazioni v'è stato (e non solo per merito della nostra industria che meriti, comunque, ha certamente) ma questo non significa e non ha significato un cedimento del mercato interno: ha solo rappresentato, a mio modesto avviso, un successo della nostra attività commerciale che ritengo, si sia particolarmente giovata della stabilità del mercato italiano, che è in fase di sviluppo e non di involuzione.

b) Sempre in costante e progressivo aumento, anche il consumo della benzina come è rilevabile dai dati ufficiali relativi al gettito dell'imposta di fabbricazione, sempre, s'intende, al netto del sovrapprezzo Suez:

anno finanziario 1954-55: L. 127.928.000.000;
anno finanziario 1955-56: L. 142.550.000.000;
anno finanziario 1956-57: L. 158.873.000.000;
anno finanziario 1957-58: L. 178.574.000.000;

Primi tre mesi anno finanziario 1958-59: lire 59.635.000.000 in raffronto ai primi tre mesi anno finanziario 1957-58: lire 51 miliardi e 417.000.000 ed ai primi tre mesi anno finanziario 1956-57: lire 49.921.000.000.

In conclusione, da qualunque parte si esaminino le cifre, risulta pacifico un notevole aumento del gettito dell'imposta di

fabbricazione e quindi, del consumo della benzina da parte dei nostri automobilisti.

In particolare, considerando i dati menzionati che sono ufficiali (Statistiche finanziarie del Ministero delle finanze), si possono trarre due deduzioni: la prima che l'aumento c'è stato, e notevole, anche dopo l'imposizione del sovrapprezzo Suez (consideriamo, per esempio, le percentuali di aumento, tra il 1954-55 e il 1955-56, rispetto al 1957-58) e la seconda che, per quanto riguarda l'anno finanziario in corso, si è avviati ancora meglio, se, e mi pare che sia osservazione seria e fondata, si devono avere quali punti di riferimento, sia pur relativi, i dati del primo trimestre.

c) Ma anche il raffronto con gli altri Paesi europei ci dà la conferma del nostro sviluppo, nonostante il sovrapprezzo Suez. Se è ben vero che l'incidenza fiscale sul prezzo di vendita della benzina è abbastanza rilevante in Italia (circa il 74 per cento), è altrettanto vero che, per avere un quadro comparativo esatto con gli altri Paesi, bisogna tenere conto del reddito medio di ogni cittadino italiano paragonato a quello del cittadino delle altre Nazioni. E così, se è pacifico, che, in genere, il nostro reddito medio si aggira tra la metà ed il terzo del reddito medio degli altri Paesi, dobbiamo concludere che non esiste poi grande proporzione in nostro danno tra il 74 per cento di incidenza fiscale sul prezzo di vendita della benzina, come è da noi, con il 58 per cento che è in Gran Bretagna, il 52 per cento che è in Germania, il 62 per cento che è in Danimarca, il 61 per cento che è in Belgio, per non parlare, poi, del 77,10 per cento che rappresenta la incidenza fiscale sul prezzo della benzina in Francia!

Perché è ben vero che, avendo un reddito medio della metà circa, in Italia dovremmo avere una incidenza fiscale sul prezzo della benzina « teoricamente » inferiore a quello degli altri paesi, ma è altrettanto vero che proprio l'esistenza di questo reddito medio inferiore provoca una tassazione « praticamente » elevata su consumi che, pur non essendo « obiettivamente » voluttuari, non possono essere certamente posti sullo stesso piano di quelli di prima necessità (sale, zucchero, carne, ecc.).

Mi pare che questo sia da sottolineare anche se, in apparenza, può sembrare un paradosso economico, ma non lo è; perché dinanzi alle considerazioni teoriche o astratte, con i progetti campati in aria, come si dice comunemente, ognuno è in grado di realizzare opere grandiose. In pratica, è un'altra cosa,

ed era logico che, ai fini di una perequazione tributaria, fosse tassato non il consumo voluttuario, ma quello meno necessario. E, ritengo, che su questa caratteristica nessuno possa obiettare alcunché.

Tuttavia, nonostante la maggiore incidenza fiscale, nei confronti degli altri Paesi europei, l'espansione nel consumo della benzina è stata notevolmente superiore in Italia, dal tempo della crisi di Suez ad oggi. Solo la Germania Occidentale ha saputo fare più di noi; tutti gli altri, meno, e questo mi pare significativo oltre che di chiara interpretazione.

Ritengo che gli elementi suesposti si prestino ad una attenta meditazione e valutazione e che siano in grado di confermare quanto sostenuto sin da principio, e cioè che la incidenza fiscale, e tanto meno il sovrapprezzo nella misura del 50 per cento, abbiano seriamente e gravemente compromesso lo sviluppo e della produzione automobilistica e della motorizzazione nel nostro Paese. E, sempre a questo proposito, mi siano consentite due ultime e finali considerazioni: la prima riguarda ancora la possibilità di incidenza del sovrapprezzo che si invita ad abolire anche a titolo sperimentale. Ma, si vuol veramente sostenere, in serietà, che lo sviluppo della produzione automobilistica e della motorizzazione siano condizionate dalle 7 lire pro litro di benzina del nostro sovrapprezzo? Si vuol seriamente invocare l'esperimento in questo campo in cui ben più consistenti devono essere i motivi da porre a base di richieste del genere? Se, teoricamente, il prezzo della benzina potesse essere ridotto della metà, cioè a lire 70 circa, allora si che l'esperimento potrebbe essere indicativo, ma così, per sole sette lire (che rappresentano solo un puntiglio politico da chi ne sostiene l'abolizione) mi pare che si tratti di un tentativo dialettico, e nulla di più.

La seconda riguarda, poi, una opinione che faccio mia e che mi pare ben più fondata della precedente: cioè a me pare che veramente, per il presente, e soprattutto per l'avvenire, lo sviluppo della nostra produzione industriale e della nostra motorizzazione siano condizionati a due grandi fattori quali le strade ed i costi.

Per le strade, mi pare inutile ripetere le affermazioni che dovrebbero essere incontroverse. Non si può pensare a centinaia di migliaia di automobili ferme, immobili, bloccate da un traffico caotico, impossibile per mancanza di strade: più strade faremo, più miglioreremo le comunicazioni stradali e più

assicureremo il nostro sviluppo automobilistico.

Per i costi, abbiamo già detto prima, riportando alcune cifre: oggi alcune grandi industrie italiane (vedi la « Fiat », la « Lancia ») hanno già ridotto notevolmente (specie la seconda) i prezzi di vendita delle proprie automobili. È stato uno sforzo apprezzabile, almeno nella intenzione, ma certo necessario e reso urgente dai prossimi problemi del Mercato comune europeo. Ma, contemporaneamente, anche la « Volkswagen » tedesca ha ribassato i prezzi, e in misura superiore. È stato un sintomo ed una dimostrazione, che confermano, in maniera chiara, quanto si è detto avanti.

In conclusione, su questo quarto punto, l'esame obiettivo dei dati ci ha confermato lo sviluppo e nel settore industriale e in quello motoristico, sviluppo cui certo non ha dato intralcio il sovrapprezzo Suez e, tanto meno, darà intralcio il sovrapprezzo ridotto del 50 per cento per sovvenire alle necessità degli automobilisti italiani.

5. — C'è, infine, da esaminare la questione sollevata nella proposta di legge n. 435 dell'onorevole Failla ed altri, in ordine alla riduzione del prezzo dei prodotti petroliferi e, quindi, alla riduzione della benzina, nella misura del 10 per cento.

La proposta, ritenuta dalla Commissione Finanze e Tesoro come emendamento al testo principale adottato, e cioè a quello del disegno di legge concernente la conversione in legge del decreto-legge, è stata respinta, sempre in sede di Commissione. Detta proposta, alla quale è necessario dedicare un breve commento, partiva da due premesse: la situazione del mercato internazionale e la persistente caduta dei noli.

Ambedue le premesse non sono esatte, la prima perché la situazione del mercato internazionale è stabile e non ha subito, né sta subendo, sostanziali e consistenti turbamenti, né in un senso né nell'altro.

La seconda, poi, risponde relativamente a verità. Ma qui sono necessarie alcune osservazioni più estese che prendono le mosse dalla competenza del Comitato interministeriale dei prezzi nella determinazione dei prezzi dei prodotti petroliferi e dal metodo seguito da esso C. I. P.

Infatti per assicurare l'osservanza di criteri uniformi e costanti, il C. I. P., in data 4 settembre 1956, ha approvato delle apposite norme pratiche, costituenti il « metodo » per la determinazione degli anzidetti prezzi.

È da porre innanzitutto in rilievo che il prezzo di vendita al consumatore dei prodotti petroliferi è costituito da tre elementi: a) il prezzo di cessione del prodotto da parte delle raffinerie; b) i gravami fiscali inerenti allo stesso prodotto; c) il costo di distribuzione.

Per quanto concerne il prezzo di cessione da parte delle raffinerie, esso viene calcolato tenendo conto del costo *job* del prodotto e del costo del nolo. Il primo è determinato facendo la media delle quotazioni giornaliere più basse dei prezzi *job* dei singoli prodotti risultanti dai listini internazionali — come quelli delle raffinerie del Golfo U. S. A. e del Golfo Persico — relativi al bimestre precedente a quello nel quale viene effettuato il calcolo.

Al costo *job* così come determinato viene aggiunto il costo del nolo, calcolato facendo la media ponderata di tutti i noli *effettivamente pagati*, nello stesso bimestre, dagli operatori italiani per le importazioni di petrolio greggio da porti del Medio Oriente.

A tal fine le aziende raffinatrici presentano, entro il giorno 10 di ciascun mese, alla Segreteria del C.I.P., una denuncia contenente gli elementi relativi ai carichi di greggio ad esse pervenute nel mese precedente.

Al prezzo di cessione ex raffineria come innanzi ottenuto, si aggiungono, per determinare il prezzo di vendita al consumatore, gli oneri fiscali ed il costo di distribuzione. Circa gli oneri fiscali è da porre in evidenza che vengono presi in considerazione la sola imposta di fabbricazione e l'imposta generale sull'entrata, restando quindi trascurati il diritto per servizi amministrativi, il diritto di statistica, la tassa erariale di sbarco, le tasse ed i diritti portuali pagati all'atto della importazione del greggio.

Il costo di distribuzione è costituito dalle spese che devono essere sostenute per il trasporto dei prodotti dalle raffinerie ai luoghi di vendita, per la custodia dei prodotti stessi nei depositi di smistamento in cui debbono necessariamente sostare prima di giungere al consumo, da quelle inerenti all'esercizio dei punti di vendita nonché dal compenso per il gestore dei punti stessi.

La rilevazione dei dati ed il calcolo dei prezzi nel modo dianzi indicato viene effettuato *ogni bimestre* e le relative risultanze sono esaminate da una apposita Sottocommissione della Commissione centrale prezzi nella quale sono rappresentate le Amministrazioni dello Stato e le categorie interessate, e quindi portate, con procedura d'urgenza, all'approvazione del C. I. P.

Giusta le norme contenute nel « metodo » può farsi luogo alla revisione dei prezzi in quel bimestre per il quale, rispetto ai prezzi del listino precedente, risultino complessivamente variazioni uguali o superiori (in aumento o in diminuzione) a lire 2 al litro per la benzina, il petrolio ed il gasolio; lire 200 la tonnellata per l'olio combustibile.

Dai calcoli bimestrali effettuati a decorrere dal 1° luglio 1957 e cioè dalla cessazione delle ripercussioni della congiuntura di Suez, non si sono registrate, per i prodotti cosiddetti bianchi (benzina, petrolio e gasolio), variazioni che raggiungessero il limite sopra indicato, per cui non si sono verificate le condizioni per apportare modificazioni ai prezzi già in vigore dei prodotti medesimi.

Per l'olio combustibile, invece, essendosi constatata, nel bimestre marzo-aprile 1958, una diminuzione che raggiungeva il limite previsto, si è avuta, a decorrere dal maggio 1958, una diminuzione di prezzo di lire 1.000 la tonnellata.

Per lo stesso motivo e relativamente allo stesso prodotto, è da presumere una ulteriore riduzione di lire 500 alla tonnellata a decorrere dal prossimo mese di dicembre.

In merito al prezzo dei prodotti petroliferi è stato osservato, in particolare, che i noli cisternieri hanno subito delle notevoli riduzioni nel periodo posteriore all'emergenza Suez. Al riguardo, va tuttavia chiaramente sottolineato che le quotazioni riguardanti siffatti noli si riferiscono esclusivamente a contratti stipulati per viaggi singoli, vale a dire a noleggi per la effettuazione di un solo trasporto.

In concreto siffatti noli hanno però una limitata importanza in tutto il mercato cisterniero mondiale, giacché il rifornimento dei prodotti petroliferi viene ovunque assicurato, in fortissima prevalenza (almeno l'80 per cento) con navi vincolate da contratti a lungo termine (pluriennali). Ciò si verifica anche per l'industria petrolifera italiana, dove l'approvvigionamento del greggio è garantito da naviglio noleggiato per l'85 per cento in base a contratti a lungo termine e solo per la residua parte del 15 per cento con navi noleggiate di volta in volta.

Le ragioni della preferenza verso i contratti di noleggio a lungo termine sono da ricercare nel fatto che tali contratti, mentre assicurano la regolarità e la continuità dei rifornimenti, pongono, nel contempo, le aziende interessate al riparo dai rischi delle fluttuazioni del mercato dei noli a viaggi singoli, sovente influenzato da avvenimenti

extra economici, per loro natura improvvisi ed imprevedibili.

Ciò è stato evidente e molto vantaggioso per il Paese durante la congiuntura di Suez, nella quale un notevole quantitativo di petrolio greggio ha potuto essere trasportato in Italia a condizioni assai meno onerose di quelle che, a causa del brusco aumento dei noli non vincolati da contratti a lungo termine, si sarebbero dovute sostenere se gli importatori avessero dovuto ricorrere, per la totalità dei rifornimenti, a navi da noleggiare ai prezzi del momento.

E ciò senza contare l'altro contemporaneo e non meno apprezzabile vantaggio della continuità a tempestività degli approvvigionamenti di greggio, che, la difficoltà di reperire le navi, ricercatissime in tutti i Paesi, avrebbe reso assai precario qualora gli importatori non avessero potuto disporre delle cisterniere vincolate con i contratti di noleggio a lungo termine stipulati prima del manifestarsi della congiuntura.

Da quanto innanzi detto risulta che, dovendosi in base alle norme che disciplinano la determinazione dei prezzi di vendita dei prodotti petroliferi, tenere conto della media ponderata bimestrale dei noli effettivamente pagati da tutte le aziende raffinatrici per le importazioni di greggio dai porti del Medio Oriente, la valutazione comparativa del costo di siffatti noli non può essere fatta, almeno per quell'85 per cento di greggio che viene trasportato in Italia in base a contratti di noleggio a lungo termine col prezzo dei noli risultanti dai listini correnti, in quanto questi riguardano, come si è già accennato, contratti di noleggio per viaggi singoli.

Ciò chiarito, appaiono evidenti le ragioni per le quali il Governo, in adesione alle tesi del C. I. P., non ritiene possa farsi luogo, al momento, alla riduzione del prezzo dei prodotti petroliferi, nonostante alcune opinioni in senso contrario espresse anche da autorevoli organi di stampa (per esempio: Il presidente dell'A. C. I. all'*Europeo*, in una intervista concessa il 7 settembre 1958 faceva

riferimento ad un articolo del *The Petroleum Times* e l'*Automobile* — organo dello stesso A. C. I. — nel numero 45-46 del 9-16 novembre 1958 denunciava un certo ribasso nei prezzi dei prodotti petroliferi, sul piano internazionale, « senza tener conto dell'andamento dei noli che, comunque non sono aumentati »...).

Ritengo, con le ultime considerazioni innanzi riportate, di aver adempiuto al mandato affidatomi.

La Commissione Finanze e Tesoro, dopo aver espresso parere favorevole alla conversione in legge del decreto-legge, ha approvato alcuni emendamenti, il primo, proposto da me e dai colleghi Vizzini e Russo Vincenzo, che prevede l'abolizione del sovrapprezzo così come ridotto a decorrere dal 1° luglio 1960 (in quanto si ritiene che, all'epoca, i fondi ordinari saranno più che sufficienti a far fronte agli oneri relativi al piano di sviluppo della rete stradale e autostradale italiana) e gli altri, proposti da me, relativi alle giacenze di benzina superiori ai 20 quintali esistenti al 31 ottobre 1958, presso i rivenditori per le quali si prevede un regolamento di rimborso della metà del sovrapprezzo.

Il Governo ha accettato tutti gli emendamenti.

Sull'articolo 2 del decreto-legge non ritengo sia il caso soffermarmi, dato che su di esso non sono sorte contestazioni di alcun genere.

Onorevoli colleghi! Concludo questa mia relazione, invitando tutti a votare a favore della conversione in legge del decreto-legge illustrato. Le cifre ed i dati esposti non sono contestabili, perché sono esatti; controversa ne può essere l'interpretazione. Quindi il problema è squisitamente politico. Rendiamoci tuttavia conto che il rigetto del decreto-legge significa il ritorno al sovrapprezzo intero: non è un ricatto, ma solo un richiamo alla realtà, alla realtà politica, economica e sociale del nostro Paese.

TANTALO, *Relatore per la maggioranza.*

RELAZIONE DI MINORANZA

ONOREVOLI COLLEGHI! — All'esame della Camera sono sottoposti congiuntamente due proposte di legge d'iniziativa parlamentare e un disegno di legge d'iniziativa del Governo.

La prima proposta di legge, in ordine di tempo, è la n. 260, presentata dagli onorevoli Cortese ed altri. Prevede la soppressione della sovrimposta sulla benzina istituita con il decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, convertito nella legge 27 dicembre 1956 n. 1415.

La seconda proposta di legge, la n. 435, presentata dagli onorevoli Failla ed altri, prevede, oltre all'abolizione della sovrimposta sopra specificata, la riduzione nella misura del 10 per cento di tutte le altre imposte e tasse gravanti sui prodotti petroliferi, e la riduzione nella misura del 10 per cento dei prezzi di vendita fissati al 31 ottobre 1956 dei prodotti petroliferi in conseguenza della riduzione delle imposte come sopra è detto, dell'andamento del mercato della materia prima e dei noli.

Il disegno di legge n. 406, d'iniziativa del Governo, propone la conversione in legge del decreto-legge 17 ottobre 1958, n. 938, che prevede il mantenimento della sovrimposta sulla benzina nella misura del cinquanta per cento.

La VI Commissione Finanze e Tesoro della Camera, nella seduta del 26 novembre 1958, ha deliberato di adottare, quale base della discussione, il disegno di legge n. 406 e di considerare quali emendamenti l'articolo 1 della proposta di legge n. 260 Cortese ed altri e gli articoli 1, 2 e 3 della proposta di legge n. 435 Failla ed altri.

Nella stessa seduta, la VI Commissione ha deliberato di esprimere parere favorevole all'emendamento proposto dagli onorevoli Tantalò, Vizzini e Russo Vincenzo, con il quale si limita al 30 giugno 1960 il mantenimento della sovrimposta nella misura ridotta del cinquanta per cento, di cui all'articolo 1 del decreto-legge n. 938.

L'ampiezza della discussione, il numero notevole di interventi critici sul disegno di

legge in Commissione hanno facilitato il compito del relatore di minoranza.

È da criticare preliminarmente la disinvoltura con la quale l'attuale Governo viene meno agli impegni assunti dal Governo in carica al momento in cui la sovrimposta sulla benzina è stata applicata, giustificando il mantenimento parziale della sovrimposta con la mancanza nel decreto legge n. 1267 del termine preciso in cui l'applicazione della sovrimposta sulla benzina avrebbe dovuto cessare. Si finge di ignorare che il termine non è stato indicato per l'impossibilità di determinare preventivamente i maggiori oneri derivanti dalla importazione dei prodotti petroliferi; il gettito della sovrimposta, indiscutibilmente connessa al consumo, che avrebbe potuto diminuire in conseguenza di eventuali restrizioni; e soprattutto la durata e l'esito della congiuntura internazionale conseguente all'impresa di Suez.

Si finge di dimenticare che nella relazione che accompagna il disegno di legge presentato al Senato è specificato « che il rimborso è limitato ai quantitativi importati e nazionalizzati per il consumo interno, in relazione al maggiore onere »;

che nella relazione stessa è definito senza ombra di dubbio lo scopo del tributo: « al fine di reperire l'entrata necessaria a fronteggiare tale esigenza, viene all'imposta di fabbricazione sulla benzina e alla corrispondente imposta di confine aggiunta in via transitoria una sovrimposta addizionale ».

La temporaneità dell'imposizione è chiaramente dichiarata nel primo comma dell'articolo 4 del decreto-legge n. 1267:

« All'imposta di fabbricazione sulla benzina ed alla corrispondente sovrimposta di confine ... viene aggiunta in via temporanea una sovrimposta addizionale di lire 1780 al quintale ».

Anche il relatore, come si evince dal resoconto stenografico della seduta del 19 dicembre 1956, pag. 29.840, ha dichiarato: « I mezzi finanziari necessari vengono reperiti, in via temporanea, attraverso una sovrimposta ad-

dizionale all'imposta di fabbricazione sulla benzina ». Ed il rappresentante del Governo, onorevole Ferrari Aggradi, Sottosegretario di Stato per il bilancio, dichiarando di concordare con le conclusioni del relatore, ha confermato il principio della finalità e della temporaneità della sovrimposta.

Ci troviamo inequivocabilmente di fronte ad una imposta di scopo, cessato il quale doveva essere abolita. Che tale fosse l'intenzione originaria del Governo, gli automobilisti sono stati autorizzati a credere dalle dichiarazioni dell'onorevole Andreotti, Ministro delle finanze in carica al momento in cui, durante una conferenza stampa nello scorso mese di aprile, annunciò che sarebbe stata abolita la sovrimposta addizionale di 14 lire al litro per la fine di ottobre, quando l'Erario avesse introitato la somma di 48-49 miliardi di lire, occorrenti per rimborsare i maggiori oneri. Aggiunse il Ministro che non era escluso che si arrivasse per il 31 ottobre a realizzare anche una modesta diminuzione della gravosa tassazione ordinaria.

Vero è che un Ministro non può impegnare il Governo; però non è meno vero che un Ministro non può e non deve assumere un impegno se non è certo di interpretare il pensiero del Governo.

Anche l'onorevole Preti, Ministro delle finanze in carica, non ha mancato di assumere impegni.

« L'imposta è sorta con carattere temporaneo: una volta che sia raggiunta la copertura degli oneri derivanti dalla congiuntura di Suez, se il Governo volesse mantenerla per altri fini, dovrebbe proporlo al Parlamento. Si ritiene che la copertura degli oneri di Suez possa essere raggiunta ad ottobre. Personalmente ho già detto alla Camera di essere favorevole alla soppressione al momento debito. Il problema, comunque, è di competenza del Consiglio dei Ministri, al quale ci si dovrà rimettere ».

Tanto per non essere da meno dell'onorevole Andreotti, l'onorevole Preti mantiene la promessa di demandare ogni decisione in merito alla conservazione della sovrimposta Suez al Parlamento, mettendo questo e il

Paese di fronte al fatto compiuto del decreto-legge in esame!

Eppure il parere di un ramo del Parlamento era già noto: nella seduta del 1° agosto 1958 la Camera aveva approvato a scrutinio segreto l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Failla, col quale si impegnava il Governo a provvedere all'abolizione della sovrimposta sulla benzina.

Malgrado i precedenti sopra ricordati, la relazione che accompagna il disegno di legge n. 406, informa la Camera che « Manifestandosi ora la necessità di assicurare la copertura della spesa inerente all'attuazione del piano di sviluppo per la rete stradale e autostradale italiana, già predisposto dal Ministro dei lavori pubblici... si è ritenuto di mantenere in vigore, nella misura del 50 per cento, la indicata sovrimposta addizionale... », venendo meno a tutti gli impegni impliciti nella relazione e nel decreto legge n. 1267, agli impegni assunti da membri del Governo in carica, andando contro il voto della Camera e sovvertendo ogni norma di correttezza legislativa, che avrebbe consigliato di abrogare il decreto-legge sopra indicato al raggiungimento della copertura dei maggiori oneri, e di presentare, eventualmente, un disegno di legge relativo all'attuazione del citato piano di sviluppo della rete stradale e autostradale, investendo il Parlamento della decisione in merito alla copertura della nuova spesa.

Ritiene il relatore di minoranza di dover sottacere il dibattito in Commissione in merito al controllo del Parlamento sui modi di determinazione dei maggiori oneri e sul metodo oggi adottato per la fissazione dei prezzi dei prodotti petroliferi, essendo stata accolta la specifica richiesta degli onorevoli Pieraccini, Faletta e Marzotto di dedicare alla discussione di tali problemi speciali sedute della Commissione.

Per il merito, il provvedimento legislativo che prevede la continuazione della sovrimposta nella misura ridotta del cinquanta per cento, è da respingere categoricamente. L'Italia è il paese che ha beneficiato del più alto prezzo della benzina prima della riduzione attuata con il decreto-legge n. 938, come appare dalla seguente tabella:

III LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

PAESE	Prezzo: tasse escluse	Tasse	Prezzo medio alle pompe	Incidenza delle tasse sul prezzo
Austria	32,45	42,06	74,51	56,45 %
Belgio	31,50	49,75	81,25	61,23 %
Danimarca	30,56	50,33	80,89	62,22 %
Francia	32,13	108,30	140,30	77,10 %
Germania Occidentale	44,36	47,87	92,23	51,90 %
Gran Bretagna	33,43	47,76	81,19	58,82 %
Italia	36,83	105,17	142 —	74,06 %
Olanda	45,30	31,52	76,82	41,02 %
Svezia	48,20	38,56	86,76	44,44 %
Svizzera	37,95	31,87	69,82	45,65 %

Se si considera che il reddito medio italiano si aggira fra la metà e il terzo del reddito medio *pro capite* degli altri paesi, si deduce che l'alto prezzo della benzina, in conseguenza della grave fiscalità, è assolutamente sproporzionato.

Di tale sproporzione doveva essersi accorto anche il ministro Andreotti allorché, nella conferenza stampa alla quale già si è accennato, ha dichiarato che « non è escluso che si arrivi per il 31 ottobre a realizzare anche una modesta diminuzione della gravosa tassazione ordinaria ».

Si parlava di una riduzione fra le 6 e le 8 lire al litro dell'imposta di fabbricazione, in modo da giungere ad un ribasso globale del prezzo della benzina di 20-22 lire al litro.

È indubbio che la pesante tassazione e l'alto costo della benzina pregiudicano le possibilità di sviluppo della motorizzazione del nostro Paese, contribuiscono a contenere i consumi ad un livello assai basso, frenano l'espansione delle industrie direttamente o indirettamente collegate alla motorizzazione e impediscono la creazione di nuovi posti di lavoro nell'industria.

Non ha rilevanza il richiamo alla necessità di ridurre prima altre imposte su consumi più necessari: di tali riduzioni si parla solo quando l'argomento conviene: finora non si sono adottati provvedimenti concreti di riduzione di imposte, neppure sul consumo dello zucchero, tante volte invocati dal Parlamento.

D'altra parte non si può dimenticare che la nostra motorizzazione è costituita da veicoli utilitari e popolari. Oltre il 90 per cento delle nostre autovetture è azionato da motori di non oltre 1.200 centimetri-cubi; le vetture di due litri o poco più non superano il 10 per cento.

L'autoveicolo, oggi, è un mezzo di lavoro oppure serve per recarsi al lavoro e non può più essere considerato, se non in percentuale minima, un consumo voluttuario o di lusso.

Irrilevante è pure l'asserzione secondo la quale la maggiore tassazione durante il periodo seguente l'impresa di Suez non ha impedito l'espansione del consumo della benzina nella misura dell'8,50 per cento, superiore all'espansione registrata negli altri paesi d'Europa, ad eccezione della Germania Occidentale. Tale asserzione prescinde dal fatto che in altri paesi la motorizzazione sta raggiungendo una fase di quasi saturazione, mentre in Italia la propensione per tale genere di consumo necessario a tanti lavoratori, ancora costretti a servirsi di vecchie biciclette, è tuttora alta.

A giustificazione del provvedimento governativo è stata addotta una curiosa tesi: non è conveniente incoraggiare l'espansione della motorizzazione fino a che la rete stradale e autostradale italiana non sia adeguata alle esigenze del traffico.

Nessuno nega che la nostra rete stradale, malgrado il grande contributo fiscale dato dalla motorizzazione, sia inadeguata. Se

fosse stata mantenuta la promessa di stanziare a favore della viabilità l'incremento del gettito fiscale dato dalla motorizzazione, a quest'ora il problema sarebbe in gran parte risolto. La realtà è che è stato più facile e comodo costruire piani che strade.

Nessuno più crede alle promesse che i tributi imposti per il miglioramento della viabilità saranno devoluti allo scopo dichiarato. Per stornarli ad altri scopi si invoca « l'unità del bilancio ».

Questa è la ragione della levata di scudi di tutti gli A. C. I. d'Italia; delle dimostrazioni, dei convegni, delle proteste di milioni di motoristi.

Essi chiedono non soltanto l'abolizione della sovrimposta Suez, ma anche la riduzione della tassazione normale e del prezzo dei carburanti, depurato degli oneri fiscali.

Chiedono che sia riveduto il « metodo » per il calcolo dei prezzi dei carburanti; che si riveda il cosiddetto « prezzo di parità all'importazione »; che si vada a fondo nel controllo dei contratti, che sono a lungo termine per non ribassare i noli, e che a lungo termine non sono quando si tratta di aumentarli d'urgenza. Serpeggia il sospetto che esista un tacito accordo fra importatori e armatori in materia di contratti a lungo termine. Nessuno crede che, persone avvedute quali sono gli importatori, attendano la congiuntura meno favorevole per impegnarsi in onerosi contratti a lungo termine.

Il « Libro Bianco » dell'A. C. d'Italia riporta dal *The Petroleum Times* l'informazione che i contratti a lunga scadenza per i trasporti dal Golfo Persico all'Europa sono ancora inferiori al punto più basso raggiunto nel 1954. In talè anno i noli erano inferiori a quelli del 1958. Infatti, dalla « Rassegna set-

timanale dei noli » pubblicata su *24 Ore* del 23 novembre 1958, siamo stati informati che fra il 1954 e il 1956 vi è stata una ripresa dei noli grazie al risveglio nei trasporti di carbone nordamericano.

Il relatore di minoranza, dopo un esame obbiettivo di tutte le ragioni addotte a sostegno del disegno di legge in esame, deve concludere che le stesse non possono convincere. Forse se n'è accorto lo stesso Governo che, resosi conto della impopolarità del provvedimento e della scarsa ortodossia, cerca una via d'uscita accettando l'emendamento che fissa la durata della sovrimposta ridotta al 30 giugno 1960, credendo con ciò di salvare il prestigio e di indurre ad approvare la conversione in legge del decreto-legge.

Non si salva il prestigio non mantenendo fede alle promesse ministeriali ed elettorali ed agli impegni assunti in provvedimenti legislativi: si screditano tutte le istituzioni politiche del Paese.

Per le ragioni sopra esposte, il relatore di minoranza invita gli onorevoli colleghi:

1°) ad abolire la sovrimposta Suez, approvando l'articolo 1 delle proposte di legge Cortese (n. 260) e Failla (n. 435);

2°) a ridurre nella misura del 10 per cento le imposte ordinarie gravanti sui prodotti petroliferi, approvando l'articolo 2 della proposta di legge Failla;

3°) a ridurre il prezzo dei prodotti petroliferi, depurati dalle imposte, nella misura del 10 per cento, in conseguenza della revisione del calcolo e della congiuntura favorevole del mercato dei noli, approvando l'articolo 3 della proposta di legge Failla.

ANGELINO PAOLO, *Relatore per la minoranza.*

**DISEGNO DI LEGGE
DEL MINISTERO**

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il decreto-legge 17 ottobre 1958, n. 938, concernente il mantenimento in vigore, nella misura del cinquanta per cento, della sovrimposta addizionale sulla benzina, di cui al primo e secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, convertito, con modificazioni, nella legge 27 dicembre 1956, n. 1415.

**DISEGNO DI LEGGE
DELLA COMMISSIONE**

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il decreto-legge 17 ottobre 1958, n. 938, concernente il mantenimento in vigore, nella misura del cinquanta per cento, della sovrimposta addizionale sulla benzina, di cui al primo e secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, convertito, con modificazioni, nella legge 27 dicembre 1956, n. 1415, *con le seguenti modificazioni:*

All'articolo 1 è aggiunto il seguente comma:

« La sovrimposta addizionale nella misura così ridotta, sarà abolita a partire dal 1° luglio 1960 ».

Dopo l'articolo 2 sono aggiunti i seguenti articoli:

ART. 2-bis.

Sulle giacenze di benzina, superiori ai 20 quintali, esistenti alle ore 24 del 31 ottobre 1958 presso ogni deposito, stazione di servizio o apparecchio di distribuzione automatica, per uso commerciale, per i quali esiste l'obbligo della tenuta del registro di carico e scarico di cui all'articolo 3 del decreto-legge 5 maggio 1957, n. 271, convertito, con modificazioni, nella legge 2 luglio 1957, n. 474, è concesso il rimborso nella misura del 50 per cento della sovrimposta addizionale istituita con l'articolo 4 del decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, convertito, con modificazioni, nella legge 27 dicembre 1956, n. 1415.

Sono esclusi dal rimborso il carburante per turboreattori, la benzina avio e quella non assoggettata alla sovrimposta addizionale tanto nella misura intera quanto nella misura ridotta.

ART. 2-ter.

Per conseguire il rimborso gli esercenti degli impianti di cui al precedente articolo devono presentare, non oltre il decimo giorno dalla data di entrata in vigore della presente legge, all'Ufficio tecnico delle imposte di fabbricazione competente per territorio, istanza in duplice copia, di cui una in carta legale, diretta all'Intendenza di finanza nella cui circoscrizione trovasi l'impianto.

La istanza, valevole come denuncia ai fini della giacenza, deve contenere:

a) il nominativo ed il domicilio dell'esercente l'impianto;

b) la località dove si trova l'impianto;

c) la quantità, espressa in peso, della benzina giacente alle ore 24 del 31 ottobre 1958, per la quale viene chiesto il rimborso.

L'Ufficio tecnico delle imposte di fabbricazione accerta la regolarità della denuncia, provvede alla liquidazione della sovrimposta da rimborsare e trasmette gli atti alla competente Intendenza di finanza per l'emissione dell'ordinativo di pagamento.

ART. 2-*quater*.

Sui quantitativi di benzina erogati fino a tutto il 31 ottobre 1958 dalle aziende petrolifere agli automobilisti e motociclisti stranieri od italiani residenti all'estero nei viaggi di diporto nello Stato in eccedenza alle quantità ritirate dalle medesime aziende, entro la stessa data su autorizzazione del Ministero delle finanze con il pagamento della sovrimposta addizionale di cui al secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, convertito, con modificazioni, nella legge 27 dicembre 1956, n. 1415, è accordato il rimborso della sovrimposta addizionale nella misura di lire 445 al quintale.

ART. 2-*quinqies*.

Chiunque presenta denuncia infedele decade dal beneficio del rimborso, ed è punito con la multa dal doppio al decuplo della sovrimposta addizionale corrispondente alla differenza fra la giacenza denunciata e quella esistente, e comunque non inferiore a lire 200 mila, salvo che il fatto non costituisca più grave reato.

La disposizione di cui al comma precedente è stabilita in deroga all'articolo 24 del Codice penale.

ART. 2-*sexies*.

Alla copertura dell'onere derivante dalla presente legge si fa fronte con la riduzione di lire 300 milioni dallo stanziamento del capitolo 227 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio 1958-1959.

Il Ministro del tesoro provvederà, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.