

243.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 9 DICEMBRE 1964

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi	11860	Proposte di legge:	
Dimissioni del Presidente della Repubblica (<i>Annunzio</i>):		(<i>Annunzio</i>)	11862
PRESIDENTE	11860	(<i>Deferimento a Commissione</i>)	11860, 11862
Disegni di legge:			11892
(<i>Deferimento a Commissione</i>)	11860, 11862	(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	11862
(<i>Presentazione</i>)	11887, 11892	Proposte di legge (Svolgimento):	
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	11862	PRESIDENTE	11862
Disegno di legge (Discussione):		ROMANATO	11862
Conversione in legge del decreto-legge		TREMELLONI, <i>Ministro delle finanze</i>	11862
11 novembre 1964, n. 1121, concer-			11863, 11864
nente la soppressione dell'imposta		CURTI IVANO	11863
speciale sugli acquisti di alcuni pro-		ROSSI PAOLO	11863
dotti, istituita con il decreto-legge		ABELLI	11863
23 febbraio 1964, n. 26, convertito		PELLEGRINO	11864
con modificazioni nella legge 12 aprile		Corte dei conti:	
1964, n. 190 (1845)	11864	(<i>Trasmissione di documenti</i>)	11862
PRESIDENTE	11864	Corte costituzionale:	
MINIO	11864	(<i>Trasmissione di sentenza</i>)	11892
ABELLI	11870, 11880	Interrogazioni (Annunzio):	
MINASI	11875	PRESIDENTE	11892
BIMA	11876	DIAZ LAURA	11892
TREMELLONI, <i>Ministro delle finanze</i>	11878	Parlamento in seduta comune:	
	11880	(<i>Annunzio di convocazione</i>)	11864
Disegno di legge (Discussione):		Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	11862
Conversione in legge del decreto-legge		Ordine del giorno delle sedute di do-	
11 novembre 1964, n. 1120, recante		mani	11893
norme per l'espletamento dei servizi			
doganali (1846)	11880		
PRESIDENTE	11880		
GUIDI	11880		
TREMELLONI, <i>Ministro delle finanze</i>	11882		
	11883, 11888		
BOTTA	11886		
TOGNONI	11888		

La seduta comincia alle 16.

VESPIGNANI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 30 novembre 1964.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Carcaterra, Darida, Del Castillo, Gerbino, Martino Edoardo, Pertini e Spinelli.

(I congedi sono concessi).

**Annunzio di dimissioni
del Presidente della Repubblica.**

PRESIDENTE (*Si leva in piedi, e con lui tutti i deputati ed i membri del Governo*). Informo la Camera che il Presidente della Repubblica, in data 6 dicembre 1964, ha rassegnato le dimissioni dal suo ufficio con il seguente atto:

« In considerazione delle mie condizioni di salute per la grave malattia sofferta che mi toglie, per un lungo periodo di tempo, la possibilità di esercitare le mie funzioni, ho maturato, sentito il parere dei medici curanti, la irrevocabile decisione di dimettermi dalla carica di Presidente della Repubblica.

Dal Palazzo del Quirinale, addì 6 dicembre 1964 - Firmato: Antonio Segni ».

Sento di dover rivolgere ad Antonio Segni, nella cui persona è dato riconoscere nel grado più alto le civiche virtù che sono valse a farne il degno custode della Costituzione ed il simbolo dell'unità nazionale, un pensiero di affettuosa e devota riconoscenza.

Antonio Segni aveva posto le premesse più valide dell'altissima e responsabile funzione nobilmente adempiuta al vertice dello Stato con una lunga e saggia esperienza politica acquisita nella vita del Parlamento e nella azione di Governo, sul piano interno e su quello internazionale: una esperienza concreta, dinamica ed illuminata palesatasi come un ininterrotto e prezioso contributo all'affermazione degli ideali di giustizia e di progresso sociale, nella libertà e nella pace, che trovano perfetta risonanza nel cuore del nostro popolo.

La Camera, interprete del sentimento del popolo italiano, esprime a mio mezzo la propria profonda gratitudine al Presidente Antonio Segni per la sua operosa e feconda attività svolta nell'interesse della nazione e per la esemplare dedizione costantemente dimostrata ai doveri dell'altissima carica.

Sono convinto di manifestare nella pienezza più intima del suo significato lo stato d'animo dell'Assemblea e di interpretarne, nella commozione del suo spirito, l'unanime sentimento, formulando ad Antonio Segni i più fervidi e sinceri voti augurali. (*Vivissimi, generali applausi*).

Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ritengo che i seguenti provvedimenti possano essere deferiti in sede legislativa:

alla III Commissione (Affari esteri):

« Contributo dell'Italia al Programma alimentare mondiale delle Nazioni Unite (P.A.M.) » (1887) (*Con parere della V Commissione*);

« Contributo per gli anni 1963 e 1964 alla Agenzia delle Nazioni Unite per gli aiuti ai rifugiati palestinesi (U.N.R.W.A.) » (1893) (*Con parere della V Commissione*);

« Contributo straordinario all'Associazione italiana per il Consiglio dei comuni d'Europa » (1895) (*Con parere della V Commissione*);

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

« Rimozione di materiali e macchinari esteri impiegati in particolari usi agevolati » (1828) (*Con parere della V e della XII Commissione*);

« Autorizzazione a vendere a trattativa privata, al comune di Novara, una porzione del locale compendio patrimoniale denominato " Caserma Perrone " , con riassegnazione del relativo ricavo allo stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, per la costruzione di nuove infrastrutture sostitutive » (1892).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Considerato che le seguenti proposte di legge, già assegnate alla VI Commissione (Finanze e tesoro) in sede referente, trattano la stessa materia del disegno di legge n. 1828, testè deferito alla stessa Commissione in sede legislativa, ritengo che debbano essere deferite alla Commissione in sede legislativa:

BRANDI e CASSIANI: « Rimozione e vendita di macchinario importato con le agevolazioni fiscali di cui all'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 di-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 DICEMBRE 1964

cembre 1947, n. 1598, ed all'articolo 29 della legge 29 luglio 1957, n. 634 » (1015);

CRUCIANI e FRANCHI: « Rimozione dall'uso agevolato dei macchinari e materiali attinenti all'industrializzazione del Mezzogiorno ed ammessi ai benefici doganali e fiscali di cui all'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, numero 1598, e all'articolo 29 della legge 29 luglio 1957, n. 634 » (1553).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La VI Commissione (Finanze e tesoro) ha deliberato di chiedere che la seguente proposta di legge, già assegnata in sede referente, le sia deferita in sede legislativa:

Senatori SAMEK LODOVICI e VALSECCHI ATHOS: « Agevolazioni tributarie a favore della Associazione volontari italiani del sangue (A.V.I.S) » (*Approvata dalla V Commissione del Senato*) (1334).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La IX Commissione (Lavori pubblici) ha deliberato di chiedere che il seguente disegno di legge, già ad essa assegnato in sede referente, le sia deferito in sede legislativa:

« Costruzione delle carceri giudiziarie di Rimini » (*Già approvato dalla Camera dei deputati e modificato dalla VII Commissione del Senato*) (558-B).

(Così rimane stabilito).

La XII Commissione (Industria) ha deliberato di chiedere che le seguenti proposte di legge, già ad essa assegnate in sede referente, le siano deferite in sede legislativa:

CIANCA ed altri: « Modifiche agli articoli 7 e 9 della legge 25 marzo 1959, n. 125, recanti norme sul commercio all'ingrosso dei prodotti ortofrutticoli, delle carni e dei prodotti ittici » (322);

MAGNO ed altri: « Modifiche agli articoli 7 e 14 della legge 25 marzo 1959, n. 125, recante norme sul commercio all'ingrosso dei prodotti ortofrutticoli, delle carni e dei prodotti ittici » (323);

SINESIO e SCALIA: « Modifiche all'articolo 14 della legge 25 marzo 1959, n. 125, recante norme sul commercio all'ingrosso dei prodotti

ortofrutticoli, delle carni e dei prodotti ittici » (1397).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La XIII Commissione (Lavoro) ha deliberato di chiedere che le seguenti proposte di legge, già ad essa assegnate in sede referente, le siano deferite in sede legislativa:

NAPOLI: « Modifiche alla legge 12 aprile 1943, n. 455 e ai decreti del Presidente della Repubblica 20 marzo 1956, n. 648, e 21 luglio 1960, n. 1169, in materia di assistenza ai lavoratori affetti da silicosi e asbestosi » (468);

MITTERDORFER ed altri: « Proroga dei termini di cui alla legge 1° febbraio 1962, n. 35, in materia di assicurazione obbligatoria di lavoratori delle province della Venezia Giulia e Trentino già facenti parte dell'ex impero austro-ungarico » (1321);

LAFORGIA ed altri: « Norme sull'applicazione dell'assicurazione obbligatoria degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali agli artigiani datori di lavoro » (1509);

BELCI e CONCI ELISABETTA: « Riapertura dei termini di cui alla legge 1° febbraio 1962, n. 35, per il riconoscimento a favore dei lavoratori della Venezia Giulia e Trentino dell'opera prestata prima dell'entrata in vigore del regio decreto-legge 29 novembre 1925, numero 2146, ai fini dell'assicurazione obbligatoria invalidità, vecchiaia e superstiti e dei fondi speciali sostitutivi » (1670).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La XIV Commissione (Sanità) ha deliberato di chiedere che le seguenti proposte di legge, già ad essa assegnate in sede referente, le siano deferite in sede legislativa:

GOMBI ed altri: « Modifica della legge 30 dicembre 1960, n. 1729, sull'ammissione alle scuole per infermiere ed infermieri generici » (977);

ZANIBELLI e MAROTTA VINCENZO: « Modificazioni temporanee alla legge 29 ottobre 1954, n. 1046, riguardante l'istituzione di scuole per infermiere ed infermieri generici » (1567);

DE MARIA: « Modifiche delle leggi 29 ottobre 1954, n. 1046, e 30 dicembre 1960, n. 1729, sulla istituzione di scuole per infermiere ed infermieri generici » (1715);

Senatore DI GRAZIA: « Deroga all'articolo 6 della legge 29 ottobre 1954, n. 1046, per elevare transitoriamente i limiti di età per l'ammissione alle scuole per infermiere ed infermieri generici » (*Approvata dalla XI Commissione del Senato*) (1802).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Trasmissioni dal Senato e deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. Informo che il Senato ha trasmesso la seguente proposta di legge, approvata da quella VII Commissione permanente:

Senatori GENCO ed altri: « Proroga della legge 16 agosto 1964, n. 664, recante norme integrative della legge 21 giugno 1964, n. 463, concernente disposizioni in materia di appalti di opere pubbliche » (1915).

Sarà stampata e distribuita. Ritengo possa essere deferita alla IX Commissione (Lavori pubblici), in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Il Senato ha, inoltre, trasmesso il seguente disegno di legge, approvato da quel consesso:

« Conversione in legge del decreto-legge 29 ottobre 1964, n. 1014, per l'attuazione del regime dei prelievi nei settori del latte e dei prodotti lattiero-caseari, delle carni bovine e del riso » (1914).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla VI Commissione (Finanze e tesoro), in sede referente, con il parere della V Commissione.

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata la seguente proposta di legge:

FABRI RICCARDO e BIANCHI GERARDO: « Modificazione di norme sulla progressione di carriera del ruolo organico della carriera esecutiva degli ufficiali telefonici » (1916).

Sarà stampata, distribuita e, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Trasmissione dalla Corte dei conti.

PRESIDENTE. Informo che il presidente della Corte dei conti ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, le determinazioni e le relative relazioni della Corte stessa sulla gestione finanziaria dell'opera nazionale pensionati d'Italia, per l'esercizio 1962; del Consiglio nazionale delle ricerche, per gli esercizi 1961-62 e 1962-63; della « R.A.I.-Radiotelevisione Italiana » S.p.A., per l'esercizio 1962 e dell'Opera nazionale combattenti, per l'esercizio 1961-1962. (Doc. XIII, n. 1).

I documenti saranno stampati e distribuiti.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

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

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune proposte di legge. La prima è quella di iniziativa del deputato Romanato:

« Estensione del trattamento della carriera esecutiva ad ausiliaria, previsto dalla legge 2 marzo 1963 n. 262, per il personale delle accademie di belle arti e dei conservatori di musica, al corrispondente personale degli istituti e scuole d'arte » (1055).

Ha facoltà di svolgerla.

ROMANATO. Rinuncio a svolgerla e mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Romanato.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Curti Ivano e Avolio:

« Modificazione dell'articolo 5 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, recante norme per la costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli » (1204).

L'onorevole Ivano Curti ha facoltà di svolgerla.

CURTI IVANO. La proposta di legge n. 1676, approvata il 13 dicembre 1960, relativa al piano di costruzione di case per i lavoratori agricoli, prevedeva che con i fondi stanziati nella legge fosse possibile costruire 250 mila vani, corrispondenti a meno di un terzo del fabbisogno di case per lavoratori e salariati agricoli.

Sennonché in corso di attuazione della legge i costi delle costruzioni hanno subito aumenti fortissimi, per cui il costo di un vano, che nella legge stessa era previsto in lire 400 mila, è salito oggi ad una media che oscilla tra le 800 e le 900 mila lire. Per questo proponiamo una modificazione dell'articolo 5 della legge n. 1676, perché si possa almeno costruire i vani da essa previsti.

Mentre chiedo alla Camera la presa in considerazione della nostra proposta, voglio anche ricordare che allora noi non votammo contro il progetto di legge, diventato poi legge n. 1204, pur denunciandone i limiti, proprio per non ostacolare il soddisfacimento del fabbisogno di case di queste categorie di lavoratori. Desideriamo anche richiamare l'attenzione dei colleghi del Parlamento e del Governo sul fatto che si parla ancora di case inabitabili, prive di un minimo di attrezzature igienico-sanitarie, facendo però sempre riferimento a quelle dei sobborghi delle grandi e piccole città, mentre si ignora il problema delle case per i lavoratori agricoli. Continuare su questa strada significa commettere un atto di grave ingiustizia nei confronti di una grande categoria di lavoratori, che meritano invece tutta la nostra attenzione proprio per le condizioni in cui sono costretti a vivere.

Non è pensabile che con questa proposta di legge si possa affrontare e risolvere *in toto* tali problemi, ma sarebbe evidentemente grave responsabilità del Parlamento se il già esiguo piano di nuove costruzioni previsto dalla legge n. 1676, che va avanti con enormi difficoltà, non fosse portato a compimento. Con i fondi già stanziati, pur avendo superato i termini previsti dalla legge n. 1676, non si è riusciti che a costruire la metà delle case destinate alle categorie interessate.

Bisogna tener conto della ripercussione che la mancanza di case ha sui lavoratori della agricoltura. Anche in sede di programmazione bisognerà porre mente al problema della costruzione di case per i lavoratori delle campagne, case che dovranno essere confortevoli come quelle di tutti gli altri lavoratori del nostro paese.

Chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Curti Ivano.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Rossi Paolo, Restivo, Marangone, La Malfa e Badini Confalonieri:

« Norme generali sui parchi nazionali » (1669).

L'onorevole Paolo Rossi ha facoltà di svolgerla.

ROSSI PAOLO. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Rossi Paolo.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa del deputato Dal Canton Maria Pia:

« Proroga delle agevolazioni tributarie e finanziarie in favore dell'Ente nazionale di lavoro per i ciechi » (1724).

Poiché non è presente, si intende che si rimetta alla relazione scritta.

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Dal Canton Maria Pia.

(È approvata).

Segue la proposta di legge dei deputati Servello, Almirante, Roberti e Cruciani:

« Norma perequativa della progressione di carriera del personale esecutivo dell'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni, assunto nel periodo 1940-48 » (1730).

ABELLI. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Servello.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Pellegrino, Raffaelli, Soliano, Grezzi e Matarrese:

« Esenzione dall'imposta generale sulla entrata del commercio della pietra tufacea » (1750).

L'onorevole Pellegrino ha facoltà di svolgerla.

PELLEGRINO. Siamo stati spinti a presentare questa proposta di legge da due motivi fondamentali. In primo luogo da una ragione di giustizia tributaria. È noto come la pietra tufacea sia materiale da costruzione di infima qualità: tuttavia su di essa grava l'imposta generale sull'entrata nella misura del 4 per cento, mentre sui marmi, materiale di maggior valore, grava nella misura dello 0,50 per cento. Riteniamo che si debba, per una evidente ragione di equità e di giustizia fiscale, arrivare all'esenzione dal pagamento di tale imposta su questo materiale anche perché negli ultimi tempi, anche a causa della crisi edilizia, non ne viene più fatto uso, mentre ne esistono cave numerose in Italia, in particolare nelle Puglie ed in Sicilia, e il reddito dei lavoratori che svolgono tale attività estrattiva, già assai basso, ha ricevuto un duro colpo.

Questo provvedimento pertanto ha anche la finalità di aiutare questi lavoratori. Esso persegue quindi un fine che è di perequazione tributaria ed in pari tempo un fine economico-sociale. Nell'augurarmi, quindi, che la Camera prenda in considerazione la nostra proposta di legge, chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Pellegrino.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Le proposte di legge oggi prese in considerazione saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Annunzio di convocazione del Parlamento in seduta comune.

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 86, secondo comma, della Costituzione, ho convocato la Camera dei deputati e il Senato della Repubblica in seduta comune, con la partecipazione dei delegati regionali, per mercoledì 16 dicembre 1964, alle ore 10, per procedere alla elezione del Presidente della Repubblica.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 11 novembre 1964, n. 1121, concernente la soppressione della imposta speciale sugli acquisti di alcuni prodotti, istituita con il decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 26, convertito con modificazioni nella legge 12 aprile 1964 n. 190 (1845).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 11 novembre 1964, n. 1121, concernente la soppressione dell'imposta speciale sugli acquisti di alcuni prodotti, istituita con il decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 26, convertito con modificazioni nella legge 12 aprile 1964, n. 190.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Minio. Ne ha facoltà.

MINIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, il provvedimento che sta oggi dinanzi a noi potrebbe rientrare in quella vasta categoria di *errata corrige* per cui ormai va celebre il Governo di centro-sinistra. E dirò che in primo luogo non possono non essere sottolineati il semplicismo e la disinvoltura con cui questo provvedimento viene raccomandato dal collega relatore onorevole Bima. Dico: grande disinvoltura, dal momento che egli si limita ad asserire che questa particolare imposizione non sarebbe più necessaria, dimenticando quanto invece si affermò al momento in cui questa venne istituita, e senza alcun accenno alle questioni di politica economica sollevate e discusse al momento del dibattito per la conversione del decreto-legge governativo che l'introduceva.

Ma non meno disinvolto è il ministro delle finanze, il quale non ha nulla da rilevare circa la perdita notevole che deriva all'erario dall'abolizione di questa imposta speciale sulle automobili e sui natanti: mi pare che, allora, si parlasse di un gettito di circa 60 miliardi. Non so se sono esatto, ma tale era pressappoco la cifra che risultava dai conti che allora si facevano. Di questa perdita non si dice ora invece quasi nulla.

Si dirà che non spetta all'opposizione il compito, né la preoccupazione, di procacciare denaro al Governo; ma ci interessa sapere dove il ministro vada a reperirlo. Non possiamo allora non richiamare la sua attenzione, onorevole ministro, sul fatto che mentre si rinuncia con tanta disinvoltura ad un gettito di questa entità, viceversa il Governo è alla ricerca quotidiana e affannosa di nuove maggiori entrate per far fronte a esigenze di bilancio, e direi che ciò fa con una tenacia degna veramente di encomio se fosse posta a servizio d'una causa diversa.

Questo Governo, che rinuncia così facilmente ai 60 miliardi di entrata per questo cespite, è lo stesso Governo che ha fatto approvare — nonostante la discutibile procedura — la maggiorazione dell'I.G.E. per 240 miliardi e che pochi giorni or sono ha strappato anche al Senato una maggiorazione dell'imposta di bollo per un maggior gettito previsto di circa 20 miliardi. Pertanto qualcuno ha fatto notare pochi giorni fa sulla stampa che dalla imposta speciale sulle automobili si è passati ad un nuovo onere sulla giustizia! Si rinuncia ai 60 miliardi delle automobili e in compenso si grava la mano sulla carta da bollo, insistendo e perseverando in una scelta di politica tributaria che viene a confermare gli orientamenti del Governo in questa materia, che si ispirano né più né meno alla concezione tradizionale del sistema tributario del nostro paese, di andare a cercare i soldi dove è più facile, dove costa meno fatica, giacché questa è la natura particolare di questo tipo di imposizione.

Una volta si diceva che un sistema tributario ispirato a criteri progressivi dovesse temperare al principio di avere molto da pochi. Si continua invece (e mi pare che il centro-sinistra non faccia in ciò nulla di diverso dai governi precedenti) a preferire poco da molti. Evidentemente è questo il sistema più comodo, perché le tante lirette messe insieme fanno i molti miliardi che è difficile far pagare invece alle categorie dei ricchi contribuenti, i quali sanno come difendersi. Ed io so, per una lunga esperienza di amministratore comunale, sia pure d'un modesto comune, quanto sia difficile far pagare i ricchi nel nostro paese, dove essi hanno dalla loro parte — tante volte — non solo la legge e il sistema, ma le stesse commissioni del contenzioso tributario, generose come la misericordia divina, e i ricorsi a catena che non si esauriscono mai, e perfino la minaccia di trasferimenti da un comune all'altro fino a cercare,

come gli uccelli, il posto adatto per fare il nido, ossia per evadere i tributi.

So che è difficile far pagare i ricchi, onorevole ministro, ma un Governo che si dice orientato in un certo modo e che dovrebbe perciò ispirarsi ad una diversa concezione della politica tributaria, dovrebbe scegliere ben diversamente i propri obiettivi.

L'imposizione indiretta è la più facile di tutte perché è la più silenziosa e la meno visibile; ma noi sappiamo anche quale ne è la natura particolare, che suscitava l'entusiasmo di Napoleone I, recentemente fatto rivivere da Federico Zardi in uno degli episodi televisivi dedicati all'attività amministrativa dell'allora primo console e futuro imperatore dei francesi, molto sensibile alle esigenze della classe che lo sosteneva. Non vorrei dunque, onorevole ministro, che di questo passo si tornasse addirittura all'imposta sul macinato.

L'imposta viene definita in questo momento come non più necessaria. Ma perché? Avremmo desiderato una esposizione più ampia, sia pure accordando al relatore tutte le attenuanti cui ha diritto per la fretta con cui ha dovuto preparare la relazione. Ma non basta affermare che l'imposta ha raggiunto il suo scopo. Bisogna sapere quale era lo scopo che si voleva raggiungere, scopo che non era dichiaratamente di carattere fiscale e che si voleva inquadrare in un diverso indirizzo di politica economica e di sviluppo del paese. Tale almeno fu a quell'epoca l'argomento centrale della maggioranza.

Il relatore ha detto che dopo l'imposizione della imposta speciale si è avuta una diminuzione del 20 per cento nelle vendite di autoveicoli e una diminuzione del 30 per cento nelle vendite dei veicoli industriali. Quando in Commissione è stato osservato che i veicoli industriali erano esenti dall'imposta, l'onorevole Bima non ha saputo dare altra risposta che una battuta, neppure spiritosa.

Per altro, voci autorevoli hanno persino contestato che la tassa sia stata la causa principale della contrazione delle vendite di autoveicoli. Il signor Agnelli ha detto che « l'imposta non è stata la sola causa della contrazione delle vendite ». *24 Ore* scrive: « Più volte abbiamo sostenuto che l'imposta speciale non va considerata come l'unico movente della contrazione registrata dalla primavera scorsa. Altri fattori, a nostro avviso, hanno concorso a porre in crisi il mercato, e la tassa è stata semmai la goccia che ha fatto traboccare il vaso ».

Si è detto che noi, avanzando le più ampie riserve su questo provvedimento, saremmo in

contrasto con la posizione che assumemmo quando votammo contro la nuova imposta. Ricordo che a quell'epoca noi fummo violentemente attaccati, in modo particolare dalla stampa governativa, per il nostro atteggiamento. Ci si disse che eravamo in contraddizione con noi stessi, in quanto avevamo sempre sostenuto la preminenza del trasporto pubblico sulla motorizzazione privata, la cui eccessiva diffusione provoca una distorsione dello sviluppo economico del paese. Lo stesso *Avanti!*, giornale del centro-sinistra, per confonderci, portava l'esempio dei paesi socialisti, nei quali il trasporto pubblico prevale sulla motorizzazione privata.

Se ci dichiarammo contrari alla imposta, non fu certo perché avevamo modificato la nostra opinione. Noi ritenevamo, nella situazione che si era ormai creata nel settore della produzione meccanica e dei trasporti, che il problema non potesse essere risolto se non nel quadro di una nuova programmazione, e non già con una nuova imposta, che avrebbe arrecato aggravii senza risolvere nulla. Ammonimmo allora come non si potesse pensare di ridurre il ritmo di sviluppo della motorizzazione privata se prima non si fosse posto mano ad una politica di ristrutturazione dei trasporti pubblici e, più in generale, ad una programmazione democratica dell'economia. Ecco perché noi votammo contro un provvedimento che veniva adottato senza che contemporaneamente venissero prese misure tali da aprire una diversa alternativa e che conseguentemente non avrebbe fatto altro che aggravare il corso della motorizzazione privata senza predisporre nessuna diversa e razionale soluzione del problema dei trasporti.

Il più disinvolto di tutti in questa materia è stato l'onorevole Colombo il quale l'altro giorno, nella sua replica a conclusione della discussione sul bilancio, ha pronunziato contro di noi parole che dobbiamo assolutamente respingere. Per il ministro del tesoro il fatto che i comunisti abbiano prima votato contro l'introduzione della imposta e ora attacchino il Governo per la sua soppressione, significa che noi faremmo soltanto della speculazione politica, perché contrari per principio a tutto ciò che fa il Governo. Quest'accusa è falsa e non dovrebbe essere pronunziata nell'aula parlamentare da un ministro, che deve essere persona responsabile. Potremmo citare decine di provvedimenti di legge proposti da questo e da governi precedenti e da noi approvati. Mi basterà ricordare la legge sulla nazionalizzazione elettrica.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

MINIO. Ciò non significa che dobbiamo essere favorevoli a tutti i provvedimenti governativi, anche quando questi sono fra loro in palese contraddizione, come sta appunto avvenendo ora con un decreto-legge soppressivo di una imposta della quale sei mesi fa il Governo ha proposta l'istituzione. Cosa voleva l'onorevole Colombo? Che approvassimo l'aumento dell'I.G.E. e dell'imposta di bollo? Sembra poi strano che quest'accusa di faziosità ci venga rivolta da chi ha eretto a principio di governo la discriminazione politica nei nostri confronti!

Noi siamo oggi perfettamente coerenti con la posizione assunta nel momento in cui l'imposta fu approvata. Riteniamo, cioè, che fu un errore avere adottato quella misura e che la posizione assunta dal Governo col decreto-legge del febbraio non rispondeva in alcun modo allo scopo, e poteva creare soltanto aggravii per gli utenti, diminuzione della produzione, minacce all'occupazione, come è appunto avvenuto.

Non basta però, onorevole relatore, riconoscere che ciò è in effetti avvenuto, ma bisogna prendere atto che Governo e maggioranza hanno dato prova di quella mancanza di coerenza che oggi si rimprovera all'opposizione.

Motivo fondamentale addotto a giustificazione del decreto-legge soppressivo dell'imposta è stato quello di evitare un'ulteriore contrazione delle vendite, come ha affermato pochi giorni fa lo stesso ministro Colombo. Abbiamo visto, però, che lo stesso Agnelli ha riconosciuto che la diminuzione della produzione e la minaccia all'occupazione non hanno la loro causa unica e principale nella nuova imposta. Che tuttavia il decreto-legge del febbraio scorso potesse determinare conseguenze negative vi era stato detto, signori del Governo: per averne la riprova basterebbe rileggere i resoconti parlamentari. Da parte nostra si denunciò appunto il pericolo di una minaccia all'occupazione operaia!

Nell'adottare questo provvedimento, che secondo la vostra intenzione dovrebbe allontanare la minaccia di nuove riduzioni di lavoro nell'industria automobilistica, quali garanzie almeno avete avuto dagli industriali dell'automobile in riferimento all'occupazione? Pochi giorni fa, in una intervista, il signor Agnelli ha escluso ogni possibile garanzia. Alla domanda rivoltagli sull'argomento non ha dato alcuna risposta impegnativa, affermando, anzi, che non è da escludersi una ulteriore riduzione delle ore lavorative! Non è certamente

questa la garanzia che si sarebbe dovuta ottenere nel momento in cui (come il ministro delle finanze in Commissione ha ammesso) si è trattato dell'abrogazione dell'imposta con gli industriali.

La questione dell'occupazione (cavallo di battaglia dell'onorevole Colombo) in questo settore, non è cosa nuova. Ricorderemo soltanto una precisazione del collega Riccardo Lombardi sull'*Avanti!*. Egli scrisse testualmente: « Il Governo deve garantire che alla mancanza di occupazione in un settore si supplisca con il lavoro in un settore diverso. Una volta stabilito, a ragione o a torto (e, secondo noi, a ragione), che un elemento importante della manovra congiunturale debba essere una riduzione della domanda per la motorizzazione privata, la conseguenza è che la riduzione dia luogo ad una domanda sostitutiva per una produzione diversa dall'automobile; per esempio, l'ammodernamento e l'espansione ferroviaria ».

Non è dunque che il problema non fosse stato dibattuto o non fosse conosciuto. E se noi votammo contro la nuova imposta sulle automobili fu appunto per la mancanza di una diversa prospettiva. Oggi il ministro delle finanze afferma che l'automobile è un pilone fondamentale dell'industria meccanica, che è stagnante e va sollecitata. Tutto questo era noto. L'alternativa era stata indicata dall'onorevole Riccardo Lombardi nel quadro di uno sviluppo diverso dell'economia nazionale, nel quadro cioè di una programmazione democratica che sostituisse all'automobile una produzione diversa, in modo da soddisfare le esigenze del trasporto pubblico.

Quando si afferma che è necessario sostenere l'industria meccanica, noi chiediamo se la Fiat può produrre soltanto automobili. Evidentemente la Fiat può produrre mezzi di trasporto pubblico (e non soltanto di trasporto privato) come autobus, veicoli industriali e materiale per contribuire all'ammodernamento e all'espansione ferroviaria, come sosteneva l'onorevole Lombardi.

La realtà è che ci si comporta in un determinato modo facendo una scelta, la quale è diretta a consolidare un indirizzo del monopolio volto allo sviluppo di una branca della produzione riguardante i trasporti e la motorizzazione privata e non i trasporti pubblici. Quando il ministro Tremelloni in Commissione afferma che il Governo non tende a diminuire una domanda settoriale, ma a contenere una domanda generale (con evidente riferimento all'abolizione dell'imposta sull'acquisto delle automobili e alla maggiorazione del-

l'I.G.E.), di fatto viene a negare qualsiasi politica economica diversa da quella fatta fino ad ora, ossia viene a confermare che si è contrari ad una nuova scelta, e si intende perseverare nella strada indicata e voluta dai monopoli. Ciò è in evidente contrasto, per esempio, con quello che ebbe a dire il governatore della banca d'Italia, allorché richiamò l'attenzione sul fatto che in Italia vi sono numerose autostrade mentre vi è una generale carenza di abitazioni. Dal canto suo il professor Saraceno, nel suo nuovo rapporto sulla programmazione, sottolineava l'esigenza della eliminazione degli squilibri settoriali, per la soddisfazione dei bisogni essenziali di una collettività civile, quali, in questo momento, la scuola, l'istruzione professionale, la ricerca scientifica, le abitazioni, i trasporti pubblici.

Ma voi, proprio alla vigilia di questa programmazione, che dovrebbe rappresentare una scelta diversa da quella fatta finora, non avete altro provvedimento da suggerire che abolire questa imposta, per riconfermare, in altre parole, che non è possibile una scelta diversa da quella già fatta. Noi avremmo molte spiegazioni da chiedere su questo provvedimento, ma soprattutto sulla scelta che sta dietro di esso. Ed è proprio questo il problema principale. Non si tratta tanto di sapere se l'automobile debba pagare una imposta maggiore o minore e quale sarà il danno che ricadrà sull'erario, ma di conoscere qual è l'indirizzo che il Governo intende perseguire in materia di sviluppo della motorizzazione privata, in relazione ad una scelta programmatica diversa da quella fatta finora.

Non si tratta quindi di essere *pro* o *contra* l'automobile, né di stabilire confronti tra la motorizzazione italiana e quella di altri paesi. Il problema sta nel determinare quale posto l'automobile deve occupare in un paese come il nostro, in cui bisogni essenziali e primari non sono ancora soddisfatti, dato il livello di sviluppo del reddito nazionale.

L'onorevole Tremelloni è stato tra i primi a riconoscere la distorsione creata dalla diffusione della motorizzazione privata, da questo particolare tipo di consumi e quindi di investimenti. Poiché nulla è cambiato e tutto rimane come prima, si deve concludere che il Governo è assolutamente incapace di effettuare una scelta programmatica, come, del resto, è dimostrato anche dalla scomparsa del progetto Giolitti, sparito insieme col ministro. Fu proprio lo stesso onorevole Tremelloni a sottolineare questa particolare distorsione allorché disse che, di questo passo, in Italia vi sarebbero state più automobili che strade.

Che in questo settore si sia in presenza di una distorsione non vi è dubbio. Bastano alcune cifre. In Italia, nel 1962 (traggo le cifre dal giornale *La Stampa* di Torino, competente in questa materia, non fosse altro per i legami che sussistono tra il giornale e la Fiat), si sono spesi per l'automobile (acquisto e consumo) 1.800 miliardi, il che corrisponde a circa un decimo del reddito nazionale! Pressappoco la stessa somma spesa dalla Francia (1.900 miliardi) la quale ha però un reddito nazionale superiore del 50 per cento a quello del nostro paese. Siamo, relativamente, ad un consumo superiore a quello della Germania occidentale dove, sempre nel 1962, la spesa per l'automobile ha assorbito pure il 10 per cento del reddito nazionale, che è per altro il doppio del nostro. Tutti sanno che un decimo di mille lire non ha lo stesso significato della decima parte di duemila lire.

Queste cifre, inoltre, debbono essere riportate al livello generale dei consumi del nostro paese; e l'Italia figura agli ultimi posti, in Europa, a cominciare dai consumi alimentari, quali lo zucchero, le carni, i grassi. Siamo, comunque, un paese dove ancora oggi circa il 50 per cento della spesa totale delle famiglie viene assorbito dall'acquisto di generi alimentari. E si tratta di una media, perché le famiglie dei lavoratori arrivano a spendere fino al 70-80 per cento del loro reddito per l'alimentazione. Nella città di Parma, che non è certo zona sottosviluppata, il 40 per cento delle famiglie spende per l'alimentazione il 70 per cento del proprio reddito. E non parlo di altri consumi ugualmente essenziali.

In Italia ogni anno si consuma *pro capite* un paio di calzature di cuoio contro oltre due paia in Inghilterra, tre paia negli Stati Uniti e quattro paia in Cecoslovacchia. Siamo fra gli ultimi paesi europei nel consumo di libri e di giornali. Mancano 40 mila aule scolastiche, per non parlare delle abitazioni. Proprio pochi giorni or sono, il ministro della sanità, senatore Mariotti, denunciava la mancanza di 200 mila posti-letto negli ospedali!

Si calcola che a Roma la spesa per l'automobile assorba circa 300 miliardi l'anno: nella stessa città, l'alimentazione dei ceti popolari è da tutti riconosciuta insufficiente, mentre nelle scuole mancano più di 4 mila aule, al punto che si deve ricorrere ai doppi e addirittura ai tripli turni. Tutti conoscono, poi, le condizioni dei trasporti pubblici di questa città, la cui azienda tranviaria, secondo quanto pubblicava un giornale non più di due giorni or sono, si avvia ad un disavanzo di

35 miliardi l'anno. Del resto il disavanzo ordinario del comune di Roma ha raggiunto, nel 1964, i cento miliardi. Una città che spende 300 miliardi l'anno per l'automobile non è in grado di pagare il costo dei propri servizi pubblici!

Questa è la realtà, onorevole Tremelloni, ed è questa realtà che va tenuta presente quando si fanno dei raffronti, se veramente ci si vuole rendere conto del rapporto che corre tra il consumo dell'automobile e i veri bisogni primari del nostro paese.

Questo paese, che spende un decimo del suo reddito nazionale per l'automobile, spende, *pro capite*, secondo i dati del 1962-63, 1.200 lire annue per la ricerca scientifica, mentre gli Stati Uniti ne spendono 48 mila, l'Unione Sovietica 22.600, la Gran Bretagna 16 mila, la Germania federale 9.700, la Francia 9.500, il Giappone 3.850. Spendiamo, quindi, meno del Giappone e nel 1963-64 la spesa si è ancora ridotta a 800 lire per abitante!

Potrei continuare, ricordando il problema delle abitazioni, il problema delle migliaia di comuni italiani sprovvisti di servizi igienici, di attrezzature sportive, di biblioteche, di scuole sufficienti. Credo che tutti i colleghi, durante la recente campagna elettorale, avranno avuto occasione di visitare i vari comuni delle nostre province; a coloro che non si sono limitati a parlare nella pubblica piazza, ma hanno voluto interessarsi e vedere, non sarà sfuggito, in certe zone, lo spettacolo veramente mortificante che si è loro offerto. Non c'è bisogno di andare molto lontano; basta andare a pochi chilometri da Roma per trovare vecchi comuni sprovvisti di tutto: senza strade pavimentate, con poca o senza acqua, senza fognature, né servizi igienici. In certi comuni si vive in condizioni così primitive da suscitare lo sconforto. Le abitazioni sono ammassi di catapecchie fatiscenti. Eppure a pochi passi c'è la magnifica autostrada sulla quale passano lunghe file di macchine lucenti, che stanno proprio a dimostrare quanto abnorme ed ingiusto sia lo sviluppo che il monopolio ha impresso all'economia del nostro paese, in cui tutto dovrebbe essere al servizio dell'automobile.

L'automobile è diventata il vitello d'oro del cosiddetto neocapitalismo, davanti al quale tutti si dovrebbero piegare in adorazione. Ci sia permesso, onorevole ministro, di non essere fra gli adoratori del vitello d'oro e di stare fra coloro che ritengono sia molto meglio avere più case e più scuole e meno automobili. Di questo parere erano, almeno una volta, anche l'onorevole Tremelloni ed altri

autorevoli esponenti del centro-sinistra, fra i quali ricorderò la cara figura del senatore Parri, che ha invocato più case e meno automobili.

Inoltre: qual è stato il risultato della indiscriminata politica in favore della motorizzazione? Quali ne sono state le conseguenze ai fini del trasporto e del movimento? Siamo arrivati pressappoco alla paralisi del traffico urbano. Basta dare un'occhiata a quel che accade nelle nostre grandi città per accorgersi che in fondo la motorizzazione privata non è una soluzione del problema dei trasporti, tanto è vero che non si cammina più, nonostante gli sforzi dei comuni, i quali invano hanno atteso dal Governo qualche provvedimento che consentisse loro di far fronte almeno in parte alle enormi spese determinate dalla macchina, dato che il gettito delle imposte sulle auto e sui carburanti va interamente allo Stato.

La velocità commerciale dei trasporti pubblici a Roma e a Milano, nelle ore di punta, è di 6 chilometri e anche meno, ossia è uguale a quella di un pedone. I lavoratori debbono perdere ogni giorno due o tre ore per recarsi al posto di lavoro e per ritornare a casa. Dirò che l'automobile comincia a diventare per molti utenti un peso, una iattura. Sono convinto che, se a Roma vi fosse una rete metropolitana, come a Parigi e a Mosca, dove in pochi minuti si può attraversare la città da un capo all'altro, nonostante le più grandi distanze, il 50 per cento dei cittadini rinuncerebbe molto volentieri all'automobile. Ma questo non conviene alla Fiat e al monopolio, che hanno imposto questa soluzione al nostro paese. Sta di fatto che l'automobile, che doveva essere un mezzo di liberazione dell'uomo e un'affermazione del suo dominio sul tempo e sullo spazio, si sta trasformando in elemento di schiavitù; e molto spesso essa lo induce alla esasperazione. Scene infernali sono quelle che avvengono nelle nostre città dove talvolta sembra che cittadini normali abbiano perso la loro qualità di esseri ragionevoli e siano divenuti degli ossessi.

Chi ha fatto questa scelta? Chi ha deciso che il problema dei trasporti cittadini dovesse essere risolto attraverso l'incremento della motorizzazione privata, respingendo la soluzione più logica e razionale dell'incremento del trasporto pubblico? Ha deciso il Parlamento? Il Governo? No, ha deciso il monopolio, l'iniziativa privata, l'interesse privato. Il Governo si allinea. Tutto è stato fatto secondo la volontà del grande capitale.

Siamo arrivati al punto che il foglio giallo della grande industria, *24 Ore*, ha trasformato il vecchio detto francese *quand le bâtiment va, tout va*, che univa la prosperità dell'economia a quella dell'edilizia, in uno slogan di tipo nuovo: « quando l'automobile va, tutto va ».

Ecco la sostanza del nuovo indirizzo di politica economica del Governo di centro-sinistra! Il nostro paese manca di scuole, di case, di trasporti pubblici efficienti? Non fa niente: quando l'automobile va, tutto va. Questa è la soluzione di tutti i mali, questa è la scelta operata dal centro-sinistra.

Ella, onorevole Tremelloni, in Commissione ci ha detto che dobbiamo preoccuparci dell'occupazione dei lavoratori. Potrei allora ricordarle, per fare un esempio fra i tanti, che è in crisi il settore tessile, ed in modo particolare quello cotoniero. Non passa giorno senza che la stampa richiami su di esso l'attenzione del Governo. Ebbene, onorevole ministro, perché non propone al Parlamento di abolire l'imposta di fabbricazione sui filati? Anche questo potrebbe essere un modo per aiutare un settore industriale in crisi. Non c'è solo l'imposta sull'automobile che grava sulla produzione!

Si parla tanto di programmazione. Ma non basta dire che la programmazione è una scelta, bisogna che questa scelta sia diversa da tutte quelle finora operate. Se invece si vuol continuare a seguire l'indirizzo imposto dai gruppi monopolistici, se la scelta deve confermare la linea fin qui seguita, la programmazione rimane una vana parola.

Il provvedimento al nostro esame segue una linea contraria a quella di una programmazione democratica dello sviluppo economico del nostro paese, la quale vuol dire in primo luogo determinazione prioritaria dei consumi e degli investimenti e per conseguenza trasferimento del potere di decisione dai gruppi privati al potere pubblico. In questo caso invece chi decide è sempre il monopolio, la Fiat, Agnelli e Valletta.

Noi comunisti ci asterremo dal voto, non perché siamo favorevoli al mantenimento di questa imposta, contro la quale abbiamo votato al momento della sua istituzione, ma perché intendiamo con il nostro atteggiamento condannare e respingere una politica economica la cui ispirazione deve ricercarsi unicamente nella volontà del grande capitale monopolistico, a cui essa obbedisce tuttora, purtroppo, senza riserve. (*Applausi all'estrema sinistra - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Abelli, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

nel discutere la conversione in legge del decreto-legge 11 novembre 1964, n. 1121,

constatata la grave recessione dell'industria automobilistica che ha indotto il Governo a sopprimere l'imposta speciale sugli acquisti delle autovetture,

invita il Governo

1) a non gravare di ulteriori tasse questo settore giunto ad una fase di estrema delicatezza ed in modo particolare a non aumentare ulteriormente le imposte sulla benzina;

2) ad avvalersi dei poteri previsti dall'articolo 3 della legge 15 settembre 1964, n. 755, sulla regolamentazione delle vendite a rate sospendendone l'esecuzione ».

L'onorevole Abelli ha facoltà di parlare.

ABELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, desidero anzitutto formulare una protesta a proposito di questo decreto-legge il 10 novembre, mentre era riunito il Consiglio dei ministri, si discuteva alla Camera il disegno di legge sull'aumento dell'I.G.E.: in quella sede avanzai la proposta di abolire l'imposta di acquisto delle auto, magari aumentando l'I.G.E. Alle 16,30 il ministro Tremelloni, in sede di replica, non degnò nemmeno di una parola quella mia proposta, mentre nello stesso momento l'onorevole Colombo correva a Torino a dare la notizia dell'abolizione dell'imposta di acquisto al di fuori del Parlamento. Credo che questo sia un gesto poco simpatico nei confronti del Parlamento, tanto meno simpatico se si pensa che eravamo in periodo elettorale.

Detto ciò e venendo al merito di questo decreto-legge, è evidente che esso rappresenta la constatazione da parte del Governo del clamoroso errore fatto in merito all'istituzione dell'imposta d'acquisto, clamoroso errore le cui conseguenze si sono manifestate sia sul piano congiunturale sia su quello fiscale. Questo errore è tanto più grave in quanto il Parlamento, in sede di discussione del decreto-legge che istituiva tale imposta, fece presente al Governo i gravissimi pericoli che essa presentava sia in sede di occupazione sia in sede di recessione. In aprile i dati che, per esempio, il Movimento sociale italiano portava in merito indicavano una recessione attorno al 20 per cento, recessione che l'onorevole Tremelloni respingeva obiettando che la previsione si basava sui primi dati i quali riflette-

vano la particolare prima incidenza dell'imposta sul mercato automobilistico. In realtà, se nel mese di aprile i dati gravissimi che già indicavano una recessione del 40-45 per cento potevano essere un fatto contingente, è chiaro che nei mesi di maggio, giugno, luglio il Governo avrebbe già dovuto rendersi conto che la situazione nel settore automobilistico era molto grave; e se non se ne era reso conto in questi mesi, avrebbe dovuto rendersene conto nel mese di settembre quando sia la Fiat, sia l'Alfa Romeo, sia la Lancia diminuirono le ore di lavoro settimanali, la prima a 40, la seconda a 36 e l'ultima addirittura a 24 ore. Il Governo, che è stato insensibile a questa situazione di recessione del settore e di diminuzione dell'occupazione, ci viene a dire che ha tolto l'imposta di acquisto oggi perché il momento economico è diverso; desidero far presente al Governo e al ministro delle finanze che la recessione sul piano economico già era palese nel mese di luglio e nel mese di settembre e che quindi questo provvedimento è un provvedimento tardivo; preso qualche mese prima avrebbe potuto alleggerire la situazione generale e quella particolarmente pesante del settore all'inizio dell'autunno.

L'imposta d'acquisto non ha dato alcun risultato positivo, o meglio l'unico modesto risultato che ha dato è quello della diminuzione delle importazioni delle autovetture straniere, diminuzione che dal mese di aprile al mese di settembre è stata di 53 mila unità, pari al 48,63 per cento, corrispondenti a circa 40 miliardi. Voglio far rilevare che però questi 40 miliardi rappresentano solo l'uno per cento di tutte le nostre importazioni. Vi è stato per contro un aumento delle esportazioni di 26 mila unità, sempre da aprile a settembre, che rappresentano l'aumento cospicuo di circa il 19 per cento, aumento di cui però va dato merito più all'industria che all'imposta d'acquisto, ma che comunque rappresenta solo lo 0,50 per cento delle esportazioni. Quindi tutto il beneficio si limita a questo risultato sul piano della bilancia dei pagamenti, la quale, non fruendo dei 60-65 miliardi, che rappresentano il divario fra minor importazione e maggior esportazione di autovetture, sarebbe migliorata nella misura del 20 per cento anziché del 26 per cento.

Vorrei porre, però, a questo proposito, una domanda, e pregherei il ministro di fare cortese attenzione a quello che sto per dire, perché potrebbe essere messa in discussione la stessa costituzionalità del decreto al nostro esame.

Quando si è discusso del problema tributario, cioè dei riflessi tributari dell'imposta di

acquisto, sostenni che l'imposizione tributaria sulla produzione di autovetture in Italia doveva essere valutata attorno al 15 per cento. Poche settimane dopo, in un convegno a Milano, si valutarono i tributi alla produzione — e questo naturalmente senza calcolare l'imposta d'acquisto — attorno al 16,50 per cento. Attorno al 40 per cento — ad essere ottimisti e sempre per il periodo precedente all'imposta d'acquisto — credo che si possano valutare i tributi per le autovetture importate; infatti, se i miei dati non sono sbagliati, al 28 per cento che si paga alla dogana per le autovetture del mercato comune europeo, che diventa poi 32 per cento per quelle che non provengono da quell'area, si deve aggiungere il 3,30 per cento di I.G.E. (e questo prima dell'aumento dell'I.G.E.), e il 6,50 di imposta aggiuntiva, più le normali tasse di immatricolazione.

Ora, le macchine italiane immatricolate nel periodo aprile-settembre 1963 sono state 380 mila. Devo dire a questo punto che non sono d'accordo con l'oratore comunista che mi ha preceduto, il quale ha portato qui in Parlamento tale e quale una dichiarazione di Gianni Agnelli. È chiaro che anche altri fattori hanno influenzato la situazione provocando la minore vendita di autovetture, ma l'elemento determinante è stato l'imposta d'acquisto, tanto che da un aumento nel periodo gennaio-febbraio dal 18 per cento siamo passati ad una diminuzione nelle vendite perfino del 50 per cento. È evidente, quindi, che l'imposta d'acquisto è stato l'elemento determinante della recessione del settore automobilistico.

Il Governo ci ha detto che nel 1963 v'era stato un aumento di immatricolazioni del 40 per cento. Noi obiettammo che questo aumento non vi sarebbe stato comunque nel 1964. Quindi l'approvazione dell'imposta d'acquisto è stata comunque tardiva, mentre avrebbe avuto certamente un'efficacia se fosse stata adottata un anno prima, e non con quella pesantezza che l'ha caratterizzata.

La recessione dell'autoveicolo industriale, poi, sempre per rispondere all'oratore comunista, non ha niente a che fare con quella delle autovetture. L'autoveicolo industriale non va nelle mani del privato, del singolo: è la grave crisi dell'industria in genere e dell'edilizia in particolare che ha determinato una recessione nella vendita dell'autoveicolo industriale, non del 20 per cento ma ben del 70 per cento nel corso di questi ultimi due anni. Ma questo, ripeto, non ha niente a che vedere con la motorizzazione privata: è col-

legato alla recessione economica generale ma soprattutto alla grave crisi dell'edilizia e alla minor attività nel settore delle opere pubbliche, poiché indubbiamente anche la diminuzione di opere pubbliche verificatasi in questi ultimi tempi ha influito sulla recessione del veicolo industriale. Non va neppure dimenticata la situazione di difficoltà finanziarie in cui si trovano i comuni, il che ha impedito di migliorare i servizi pubblici. Perché se è vero che si è avuta la recessione dell'autoveicolo privato e di quello industriale, vi è stata anche la recessione del mezzo pubblico. Pertanto, solo mettendo a disposizione dei comuni somme a fondo perduto perché migliorassero la motorizzazione pubblica si poteva fare quell'operazione di cui ella, onorevole Minio, ha parlato, e cioè parare la crisi di produzione delle autovetture incrementando la costruzione di autoveicoli pesanti; ma era molto difficile, se non impossibile, fare una cosa del genere. Sicché tutte le conseguenze negative della tassa d'acquisto sulla motorizzazione privata si sono avute, e d'altro canto non si sono avuti riflessi positivi nei settori del trasporto pubblico, tanto meno in quello ferroviario, perché evidentemente la Fiat non poteva attaccare le locomotive alle catene della « 850 » o della « 1500 ».

Ritornando all'esame dei dati sui quali desidero poi una risposta dal ministro, perché in conseguenza di essi vi è o non vi è la copertura finanziaria per determinate leggi, si può ritenere che probabilmente, se non ci fosse stata l'imposta di acquisto, nel secondo e terzo trimestre di quest'anno si sarebbe avuto un aumento del 15 per cento, essendosi verificato nel periodo gennaio-febbraio, e cioè prima dell'introduzione del tributo, un aumento delle immatricolazioni di macchine italiane di circa il 20 per cento, ed essendovi stato quest'anno in Inghilterra un aumento del 20 per cento, in Germania del 10 per cento. Comunque, trascurando i dati delle altre nazioni, a me interessa sottolineare che, visto l'aumento del 20 per cento nel gennaio-febbraio di quest'anno, sia una valutazione corretta considerare pari al 15 per cento l'aumento che si sarebbe avuto nei sei mesi successivi alla nuova imposta di acquisto, se questa non vi fosse stata. Quindi, rispetto all'anno precedente, si sarebbero immatricolate 57 mila vetture in più, il che porta le autovetture probabilmente immatricolate nel periodo aprile-settembre di quest'anno, a 437 mila. Sono state, invece, immatricolate 317 mila macchine, con una diminuzione di ben 120 mila, per un valore di 84 miliardi, calcolando il prezzo medio

per macchina intorno a lire 700 mila ed accettando poi il 15 per cento (non il 16 per cento o il 16,50 per cento come è risultato al convegno di Milano) come indice medio di tassazione sulle automobili, constatiamo che l'erario ha incassato 12,6 miliardi in meno.

Ora, nel periodo aprile-settembre del 1964 sono state immatricolate 317 mila macchine; facendo il valore medio delle stesse uguale a 700 mila lire, ricaviamo una somma pari a 222 miliardi. Essendo il valore medio della tassa di acquisto del 7 per cento, abbiamo 15,5 miliardi incassati in questi sei mesi a tale titolo.

Ora, lo stesso ragionamento si deve fare per le macchine straniere. Le macchine immatricolate nel periodo aprile-settembre 1963 sono state 108 mila. L'aumento probabile non è certo di oltre il 200 per cento come era stato nel 1963, ma per lo stesso periodo del 1964 lo valutiamo pari al 10 per cento. Sarebbero così state altre 10 mila le macchine straniere che nel periodo sopra citato avrebbero pagato le tasse ordinarie; le macchine veramente immatricolate sono invece state 55 mila e le macchine immatricolate in meno, quindi, 63 mila. Dando un valore medio unitario di 700 mila lire in fattura, cioè all'entrata in Italia, essendo le macchine straniere di valore medio maggiore di quelle italiane, si ha una cifra di 42 miliardi. Il 40 per cento per dogana, imposta generale entrata, sovrattassa per le macchine straniere, immatricolazione, dà 16,8 miliardi incassati in meno dall'erario in conseguenza della diminuzione di vendita in Italia di macchine straniere. Le macchine straniere immatricolate, come sopra accennato, sono state 55 mila: al valore medio di vendita di un milione, sono 55 miliardi; calcolato il valore medio dell'imposta di acquisto pari al 9 per cento, la tassa d'acquisto incassata per le macchine straniere è stata di 5 miliardi.

A questo punto prego l'onorevole relatore di prestarmi attenzione. Si è incassato nei sei mesi esaminati per imposta di acquisto una somma pari a 20,5 miliardi, secondo i miei calcoli, 22,5 miliardi, secondo i vostri (almeno da quanto deduciamo indirettamente, in base alle coperture con mutui previsti dal decreto che stiamo esaminando). La differenza, e dovrebbe essere maggiore, è dovuta al fatto che non avendo io i dati del mese di ottobre e dei primi dieci giorni di novembre, non ho potuto fare un calcolo completo, ma, sostanzialmente, sull'entrata globale a questo titolo siamo d'accordo. Però la perdita per le tasse non incassate sulle macchine non vendute è, come prima dimostrato, di 12,6 miliardi sulle macchine italiane e di 16,8 miliardi sulle mac-

chine straniere. Sono, quindi, circa 30 miliardi in meno che lo Stato ha incassato sulla normale tassazione delle macchine immatricolate.

E se, onorevole ministro, si volesse una riprova che le cose sono andate all'incirca in questo modo, basta vedere i dati dell'imposta generale sulla entrata nella città di Torino. Nel primo trimestre del 1964 nella provincia di Torino si è avuto un gettito di tale imposta di 23 miliardi contro 21 del primo trimestre 1963.

Quindi questo primo trimestre ha portato ad un aumento dell'I.G.E. pari al 10 per cento circa, che d'altra parte mi pare sia l'aumento valutato anche in sede di presentazione del bilancio per il 1965. Nel secondo semestre del 1964 il gettito è stato di 19,8 miliardi, contro i 22,5 dello stesso periodo del 1963; nel terzo trimestre di 17,2 miliardi, contro i 20,5 del terzo trimestre del 1963, per un totale quindi, nel semestre interessato all'imposta d'acquisto, di 37 miliardi, contro i 43 dell'anno precedente. Considerato che se nel primo trimestre vi era stato un aumento del 10 per cento, era logico pensare che un aumento quasi analogo vi sarebbe stato nel secondo e nel terzo trimestre, si sarebbe dovuto avere un introito di 47 miliardi.

Ciò significa che nella sola provincia di Torino, la quale naturalmente è stata quella maggiormente colpita dalla recessione del settore, dal momento che la sola Fiat occupa 100 mila lavoratori, vi è stata una perdita per minor incasso di I.G.E. sul prevedibile, di 10 miliardi di lire.

I 30 miliardi incassati in meno sulla tassazione ordinaria che gravava sulle automobili non sono quindi una fola ed allora questa imposta, invece di portare un beneficio all'erario, gli ha causato una perdita di circa 9 miliardi.

Se è così, venendo alla copertura delle varie leggi collegate con tale sovrimposta, vorrei anzitutto pregare l'onorevole relatore di volermi spiegare perché viene annoverata sotto il profilo della necessità di copertura attraverso mutui la legge n. 789 per l'aumento del fondo di dotazione dell'E.N.I., dal momento che essa non traeva la sua copertura attraverso il provvedimento istitutivo dell'imposta d'acquisto, ma attraverso quello dell'aumento della tassa sulla benzina. Poiché non si parla in nessuna parte di una diminuzione del prevedibile afflusso in ordine a questa tassa, per un consumo di benzina inferiore al previsto, non comprendo perché se ne parli nell'artico-

lo 3 del decreto di cui stiamo discutendo ora la proposta di conversione.

Quanto alla legge n. 790, relativa all'aumento del fondo di dotazione dell'I.R.I., è evidente che essa ha bisogno di nuova copertura: ma i 12 miliardi e mezzo per il primo semestre 1964 che voi considerate coperti con la sovrimposta d'acquisto, in realtà non lo sono, perché, come vi ho dimostrato, tale copertura è fittizia in quanto c'è, sì, una entrata a tale titolo, ma poi ci sono minori entrate in altre voci del bilancio, per cui non so veramente sino a qual punto il provvedimento sia costituzionale.

Mancherebbe poi, in base a queste considerazioni, la copertura per la legge n. 791, che prevede l'aumento di capitale per la « Cogne ». Questo provvedimento era coperto da 5 miliardi (2 per il primo semestre e 3 per il secondo) in base alla legge n. 26, che è quella di conversione del decreto sulla sovrimposta d'acquisto. Comunque, a parte queste considerazioni, non posso non farvi sottolineare che i 22,5 miliardi di entrate in otto mesi sono ben lontani dai circa 40 che voi avevate implicitamente preventivato, quando avevate calcolato nella vostra relazione di marzo che il gettito di questa imposta sarebbe stato di 60 miliardi in un anno.

Detto questo, io credo, onorevole relatore ed onorevole ministro, che il problema della copertura sia molto delicato e su questo noi attendiamo una risposta precisa, anche per assumere le nostre determinazioni in ordine alla costituzionalità della legge proprio per quanto riguarda la copertura.

Ora, tutti questi danni che abbiamo segnalato sono sul consuntivo e non più in sede preventiva, quando l'onorevole Tremelloni ci diceva: « Non esageriamo! Questi sono dati contingenti ». Questi sono dunque i dati tratti dal consuntivo: potranno non essere del tutto esatti, ma sentiremo il ministro e cercheremo di confutarlo se non accetterà le nostre conclusioni.

È poi opportuno rilevare che, oltre a questi danni immediati, vi saranno i danni riflessi (come già è avvenuto in provincia di Torino) tra i quali importanti quelli per il mancato incremento delle tasse di circolazione, giacché tutte le tasse da noi finora prese in considerazione sono quelle alla produzione, cioè che colpiscono fino al momento della vendita. Ma poi ci sono le tasse di circolazione, la tassa sulla benzina, che si possono valutare all'incirca dal 10 al 15 per cento del valore dell'autovettura e che, su 180 mila macchine in meno immatricolate, rappresentano per l'erario una

minore entrata di circa 15 miliardi all'anno.

Ma, ancora, i danni di questa imposta non si fermano qui. Oltre a questi v'è il minor pagamento di oneri sociali da parte delle industrie che hanno diminuito gli orari di lavoro. È evidente il fatto che, lavorando gli operai un minor numero di ore e quindi essendo retribuiti di meno, le industrie hanno pagato minori oneri sociali. Anche questo è un danno che bisogna registrare, dato che gli oneri sociali sono una specie di tassa, tanto più che il Governo li adopera per cose diverse da quelle per cui dovrebbero essere utilizzati (l'abbiamo visto per le pensioni, là dove il Governo anziché servirsi di quel cespite per aumentare le pensioni se ne è servito per sue necessità). Quindi, il danno che l'erario (nel senso più lato) ha avuto, deve tenere conto anche di queste voci.

Poi c'è stata l'utilizzazione della Cassa integrazione guadagni per tutte le ore di lavoro fatte in meno nell'industria automobilistica, aggravio che, essendo venuto da un settore che non avrebbe certo avuto per quest'anno bisogno di ricorrere alla cassa integrazione, rappresenta un altro danno provocato dalla imposta d'acquisto.

Ora, se è vero che questa imposta è stata l'elemento determinante della caduta delle vendite, dell'immatricolazione e quindi della produzione, non è altrettanto vero che la soppressione dell'imposta diventi elemento determinante della ripresa. Infatti si è avuto un effetto negativo contingente, ma per un certo periodo di tempo la nuova mentalità che si è creata permarrà (saranno contenti i comunisti che vogliono fare andare tutti in autobus, e così le città italiane saranno meno intasate di autovetture); bisogna tenere presente che lo sviluppo del settore automobilistico non proviene tanto dalla vendita al nuovo automobilista, ma dalla frequenza con cui gli italiani cambiano la macchina. Cioè il cambio della macchina è uno dei fattori principali del movimento di produzione e di vendita di nuove macchine. Siccome l'italiano ha un po' questa mania, ecco che tale fenomeno incide fortemente e può dare quella cifra statistica che l'oratore del partito comunista ha citato; cifra che però è nella realtà falsa perché da essa deve essere detratta la somma ricavata dalla vendita dell'usato, giacché in caso di cambio macchina la quota di reddito utilizzata per l'acquisto dell'autovettura è data dalla differenza tra il prezzo della nuova macchina e quello di vendita della vecchia. Vi è quindi una fortissima differenza fra tale cifra e quella riportata dalle statistiche che

tiene conto solo del prezzo della macchina nuova.

Ecco perché, dicevo, è chiaro che se è stato facile provocare la recessione, non è altrettanto facile provocare la ripresa del settore in questione. Vi sono altri fenomeni di difficoltà economica che hanno agito, sia pure prima in modo parziale e poi in modo sempre più pesante; ed oggi, eliminata l'imposta d'acquisto, non vi è quella ripresa che forse lo stesso Governo si aspettava, tanto è vero che la Fiat denuncia un miglioramento in queste settimane del 18 per cento: anzi, denuncia il fatto che da una diminuzione di vendite del 38 per cento si è arrivati a una diminuzione di vendite di circa il 20 per cento, ma questo 20 per cento è rapportato alle 2.500 macchine giornaliere che si vendevano un anno fa. La Fiat vende oggi 2 mila macchine al giorno, mentre potrebbe produrne almeno 3.400. La Lancia e l'Alfa Romeo hanno ricevuto un colpo anche più duro: la prima ha registrato una diminuzione di vendite intorno al 60 per cento; la seconda, intorno al 50 per cento. Queste due fabbriche registrano oggi un incremento del 10 per cento soltanto, e non del 18 per cento come la Fiat. Bisogna naturalmente considerare che questa non è la stagione più adatta per il cambio della macchina. Si preferisce, in genere, immatricolare la macchina per l'anno nuovo.

Dobbiamo infine lamentare che nell'abolire l'imposta di acquisto il Governo non si sia preoccupato di non compromettere i pochi risultati positivi ottenuti, in ordine alla diminuita importazione di macchine straniere. Sarebbe ora, innanzitutto, di risolvere il problema dell'I.G.E. in fattura. Bisognerebbe diminuire il prezzo della benzina e aumentare l'I.G.E.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Ma chi corrisponderà i 6.250 miliardi di gettito fiscale?

ABELLI. Ho detto diminuire il prezzo della benzina ed aumentare l'I.G.E., compensare quindi il minor gettito della benzina con il maggior gettito dell'aumento dell'I.G.E. L'aumento dell'I.G.E. colpirebbe in maggior misura le macchine straniere. Parallelamente, vi sarebbero maggiori esportazioni per effetto dei maggiori ristorni a favore delle industrie italiane, che avrebbero maggiori possibilità di incrementare le vendite sui mercati stranieri, approfittando di una congiuntura particolarmente favorevole alle nostre esportazioni e che potrebbe nel futuro modificarsi. Se non approfittiamo di questo momento, insomma, l'occasione potrebbe non ripresentarsi.

Per quanto riguarda le esportazioni, richiamo l'attenzione del Governo sul fatto che per i ristorni sono previsti, nel bilancio in esame, 135 miliardi, somma che deve ritenersi insufficiente ove si pensi che è inferiore di 20 miliardi a quella che è stata necessaria nell'esercizio 1963-64...

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Si è tenuto conto, nell'impostare il bilancio per il 1965, dell'arretrato relativo all'esercizio in corso.

ABELLI. Speriamo, onorevole ministro, che i fondi non abbiano ad esaurirsi prima della fine del 1965, con la conseguente necessità di fare ricorso ad integrazioni. Va tenuto presente che da questi ristorni fiscali molte industrie traggono la possibilità di continuare la loro attività.

Sarebbe inoltre opportuno che il Governo, continuando nell'azione intrapresa, perfezionasse e rendesse meno burocratico il congegno per i rimborsi, perché essi avvengono ancora con eccessivo ritardo, particolarmente deleterio in una fase congiunturale come l'attuale.

Sempre nel quadro dell'azione intesa a favorire la ripresa del settore automobilistico, desidero sottolineare, oltre la logica richiesta di non aumentare ulteriormente il prezzo della benzina, quella contenuta nell'ultimo punto dell'ordine del giorno da me presentato, e cioè la sospensione dell'esecuzione della legge 15 settembre 1964, n. 755, sulla disciplina delle vendite a rate. La nuova regolamentazione, come è noto, colpisce in modo particolare il settore automobilistico.

L'applicazione della legge ha dato luogo a notevoli difficoltà interpretative, determinando di fatto una nuova tassazione, cosa che era sfuggita al Governo e per la verità anche a noi dell'opposizione. Tenuto conto di queste difficoltà e soprattutto della necessità di risolvere la produzione, il Governo, avvalendosi dell'articolo 3 della legge, dovrebbe sospendere l'esecuzione. Da parte nostra furono sollevati dubbi sulla costituzionalità della norma che dà al Governo la possibilità di sospendere l'esecuzione della legge, ma poiché la maggioranza non è stata di questo avviso, chiediamo che il Governo si avvalga della facoltà concessagli. In questo modo si andrà incontro alle esigenze non solo del settore automobilistico ma anche di quello motociclistico e degli elettrodomestici, che non si trovano certo in fase di espansione.

Se il Governo accoglierà i suggerimenti da noi avanzati e fornirà adeguate spiegazioni sugli aspetti finanziari del provvedimento, il

nostro gruppo, coerentemente con le posizioni da esso assunte in passato, non avrà difficoltà a dare voto favorevole alla conversione di questo decreto-legge. (*Applausi a destra*).

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

MINASI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il gruppo del P.S.I.U.P. non ha da modificare la posizione presa sia in quest'aula sia al Senato allorché si trattò della conversione del decreto-legge che istituiva l'imposta sulle automobili. In quella fase abbiamo motivato il nostro voto contrario all'istituzione dell'imposta, che si collocava nel contesto di una serie di provvedimenti anticongiunturali che giudicammo nel loro complesso altrettanto negativamente. Non ripeterò qui quanto fu detto allora, credo, efficacemente; voglio soltanto sottoporre all'attenzione dei colleghi alcune considerazioni di ordine politico suggeritemi da questa « straordinaria vicenda » dell'imposta sugli autoveicoli.

La riflessione politica che balza subito agli occhi è quella che tende a qualificare ancora meglio (sempreché ve ne fosse ancora bisogno) il Governo che va sotto il nome di centro-sinistra, quello degli onorevoli Moro, Saragat e Nenni.

Questo Governo ha la volontà politica, per esempio, di opporsi con ostinatezza veramente granitica alle rivendicazioni sostenute dai ferrovieri italiani nel corso di una lunga lotta. È un Governo che resta insensibile alle agitazioni in corso degli avvocati che reclamano la revoca del provvedimento che raddoppia l'imposta di bollo sui procedimenti giudiziari civili.

TREMELLONI, Ministro delle finanze. Il Parlamento ha approvato quel provvedimento.

MINASI. Siamo d'accordo, ma è il Governo, espressione di una sua maggioranza, che lo ha tenacemente sostenuto. Questo Governo degli onorevoli Nenni e Pieraccini che ha fatto passare detto provvedimento, resta insensibile all'agitazione in corso che trova fondamento in quanto è sancito per tutti i cittadini dall'articolo 24 della Costituzione, secondo il quale « tutti possono agire in giudizio per la tutela dei propri diritti e interessi legittimi ». Ora, la legge che raddoppia l'imposta di bollo sui procedimenti giudiziari fa sì che una parte di cittadini si trovino in difficoltà finanziarie per affrontare un eventuale giudizio a sostegno di un loro eventuale diritto. Né vale la giustificazione che si può fornire loro assistenza attraverso il gratuito patrocinio, perché, così come è congegnato, questo istituto richiede il requisito della povertà; perciò se

da un certificato catastale risulta la proprietà di un immobile, non è possibile avvalersene.

Questo Governo resiste o almeno fa segnare il passo alle rivendicazioni, più che legittime, umane dei pensionati della previdenza sociale, i cui minimi vanno dalle 15 mila alle 12 mila lire mensili. Questo Governo di centro-sinistra nella sua prima edizione non si è turbato di fronte alla manifestazione degli invalidi civili, il cui problema non è stato ancora risolto nonostante l'impegno di far decorrere dal 1° gennaio l'assistenza a questi poveri infelici.

Ebbene, questo Governo eccede in fretteolosità (basti ricordare l'episodio di quel sottosegretario nella fase istitutiva dell'imposta) o, mi si perdoni l'espressione, eccede in servilismo (basti considerare come tempestivamente, per decreto-legge, il Consiglio dei ministri accolse il desiderio di Valletta; non furono anzi giudicati sufficienti il telegrafo né il telefono e nella stessa giornata si scomodò un ministro per dire sostanzialmente al signor Valletta: eccola servita!).

Inoltre il partito che va giudicato il più avanzato della formazione governativa, attraverso il suo organo di stampa che per decenni costituì la bandiera veramente autonoma della difesa degli interessi legittimi del popolo, applaudi all'istituzione dell'imposta sulle automobili (direi esagerandone la portata); e oggi applaude alla sua revoca.

Non posso non tener l'occhio fisso su un articolo dell'onorevole Riccardo Lombardi dal titolo: « Un campanello d'allarme ». Alla luce del significato logico del provvedimento che stiamo esaminando e della sua genesi di sottobanco, questo articolo definisce il Governo di centro-sinistra come un Governo suicida: un Governo, cioè, privo « di una robusta volontà di programmazione e quindi disposto... ».

È certo che, al momento dell'istituzione dell'imposta, la Fiat, e per essa il suo organo, *La Stampa*, non oppose resistenza. Su questa posizione si formularono a suo tempo congetture, inclusa quella che si puntasse specificamente contro la *Volkswagen*, e si disse anche qualche cosa su un rilancio della « 850 ». Certamente la Fiat in quel momento lasciò passare, anzi salutò la nascita della nuova imposta con il volto austero proprio di chi, per il bene superiore della patria, è pronto a sacrificarsi, provvedendo però subito a scaricare gli effetti del sacrificio (sempre a nome del bene superiore) sui lavoratori. Successivamente, forse perché il provvedimento non sortì gli effetti sperati, forse per qualche fatto nuovo intervenuto soprattutto nel campo

della concorrenza mondiale delle auto, la Fiat diede il via ad una campagna contro l'imposta. Ed oggi che l'imposta è abolita, *La Stampa* applaude, ed applaude anche *l'Avanti!* che pur aveva salutato la nascita dell'imposta come una vittoria di principio.

Il nostro gruppo coerentemente giudica di non potersi opporre all'abolizione dell'imposta, considerata isolatamente, per cui non voteremo contro il provvedimento; ma non voteremo nemmeno a favore sia per la straordinaria stranezza della vicenda che umilia un po' tutti, sia perché l'istituzione e successivamente la revoca della sovraimposta si inseriscono in un contesto di politica anticongiunturale di cui neghiamo la validità; ricordando ai nostri compagni socialisti l'esigenza di fondo, che postula quelle riforme strutturali che restano eluse ed accantonate, determinando la situazione che ci circonda e ci investe.

Concludendo questo mio breve intervento, non posso non riaffermare l'assurdità della tesi di quanti sostengono che lo sviluppo economico poggia sul prioritario sviluppo della motorizzazione. Questo provvedimento, come quello dell'istituzione dell'imposta, non si inserisce in un indirizzo politico ed economico valido a rovesciare la politica della motorizzazione. Tutt'altro. Un simile indirizzo si realizzerebbe risolvendo validamente i problemi dei trasporti pubblici, controllando e orientando gli investimenti, indicando la strada giusta alla produzione ed ai consumi.

Su queste cose non è d'accordo con noi il partito degli onorevoli Nenni e Pieraccini? Ritengo di sì, come penso che il partito socialista italiano sia convinto (e, con esso, gli uomini che in esso militano e che stanno al Governo) che le cause della straordinaria vicenda dell'imposta di cui ci accingiamo a decretare la revoca risiedono nel saldo legame esistente fra il monopolio automobilistico, il signor Valletta e il Governo dell'onorevole Moro. Se questa convinzione è presente, in coloro che dirigono il partito socialista italiano come in coloro che stanno al Governo, indiscutibilmente la collocazione di questo dibattito viene automaticamente a disporsi su un'altra trincea. Credo che questa considerazione debba essere onestamente sottolineata, non per una condanna, bensì alla responsabilità, alla coscienza proletaria e democratica agli uomini che dirigono il partito socialista italiano. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Bima.

BIMA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, non mi dilungherò perché ritengo che le spiegazioni date dall'onorevole ministro in sede di Commissione e la mia — breve, ma, credo, abbastanza chiara — relazione scritta siano state sufficienti a spiegare l'importanza del provvedimento.

Quanto al rilievo dell'onorevole Abelli in ordine alla inadeguatezza della copertura e, quindi, alla non rispondenza del provvedimento, dal punto di vista finanziario, all'articolo 81 della Costituzione, ritengo di poterlo dichiarare infondato. Quando questa imposta speciale fu varata, fu previsto un introito medio mensile di circa 5 miliardi di lire; su questa base previsionale il decreto-legge fu emanato dal Governo e la sua conversione fu approvata dal Parlamento. Quindi, non credo che da questo punto di vista possano farsi rilievi.

Debbo aggiungere — e su questo punto il ministro potrà essere certo più preciso — che, partendo dalla previsione ricordata, non può non riconoscersi esatta e corretta la copertura indicata, particolarmente per quanto riguarda l'articolo 4, col quale si autorizza il ministro del tesoro a contrarre con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, nel periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 e nell'anno finanziario 1965, mutui fino alla concorrenza di un importo netto complessivo pari all'ammontare delle spese di cui agli articoli 2 e 3 (quindi, mutui per miliardi 67,5). Infatti, con l'importo dei predetti mutui si provvede, per miliardi 7,5, alla copertura della corrispondente quota di spese facenti carico al periodo 12 novembre-31 dicembre 1964, e alla utilizzazione di una quota complessiva di 41 miliardi di lire per la copertura delle quote di spesa di miliardi 20,5 ciascuna, autorizzate per il 1965 rispettivamente con le leggi del 1964, nn. 689 e 790, ai fine dell'aumento dei fondi di dotazione dell'E.N.I. e dell'I.R.I., per un importo complessivo di circa 41 miliardi di lire. Allo stesso modo si provvede, per miliardi 19, alla quota parte della spesa per l'anno 1965 da autorizzarsi per la costituzione dei fondi di dotazione presso l'« Isveimer », l'« Irfis » e il C.I.S. per mutui alle piccole industrie, secondo quanto previsto da un disegno di legge già approvato dal Senato ed ora all'esame della Camera.

Non si può, dunque, osservare nulla in ordine al provvedimento in esame, attesi i fini in relazione ai quali è stato predisposto e considerato che con l'articolo 4 del decreto-legge

si provvede alla copertura delle spese che avrebbero dovuto essere finanziate con il gettito dell'imposta di cui si dispone la soppressione e altresì a finanziare la spesa per la costituzione dei fondi di dotazione, di cui alle leggi che mi sono permesso di citare.

Circa il merito del provvedimento, vorrei dire soltanto all'onorevole Minio, che ha tacciato l'onorevole ministro, la maggioranza e il sottoscritto di disinvoltura e di incoerenza, di esaminare le tre differenti posizioni in cui egli successivamente si è messo: otto mesi fa, con il suo gruppo si schierò contro l'imposta d'acquisto; ora, a nome del suo gruppo, ha assunto un atteggiamento sostanzialmente contraddittorio a quello di otto mesi fa; e poi a conclusione del suo intervento, come Ponzio Pilato si è lavato le mani e ha preannunciato l'astensione del gruppo comunista.

Onorevole Minio, la disinvoltura e l'incoerenza non vanno quindi attribuite alla maggioranza, all'onorevole ministro o al relatore, ma alla sua parte politica. Ella ha avuto l'onestà — e gliene rendo atto — di dire che la sua parte politica non è adoratrice del « vitello d'oro » rappresentato dall'automobile e ha affermato che l'automobile è un elemento di discriminazione del censo, dimenticando che essa invece costituisce un prezioso strumento di lavoro, e che, per fortuna, nel nostro paese è diventata oggi di uso comune non soltanto nei ceti elevati, ma in tutte le categorie economiche, anche le più modeste, e questo va salutato con soddisfazione, perché è indice di una più giusta ripartizione dei beni. E tutto ciò torna ad onore anche del Governo.

SOLIANO. Ma quando avete istituito l'imposta non avete detto queste cose.

BIMA, *Relatore*. Questa è la nostra posizione di sempre. Siamo per una giusta diffusione dell'automobile. Voi invece preferite all'automobile il treno.

MINIO. Chi ha detto: più case e meno automobili, più case e meno autostrade? Siamo stati noi a dirlo, o siete stati voi?

BIMA, *Relatore*. La nostra posizione non è quella di una alternativa fra la casa e l'automobile perché tendiamo a promuovere una proporzionata e sempre più vasta diffusione della proprietà di ambedue questi beni in tutti i ceti sociali.

Mi pare che da parte comunista si tenda a misconoscere l'importanza di questo provvedimento. Noi sosteniamo, differenziandoci anche in questo — e me ne dispiace — dall'onorevole Abelli, che esso aveva una sua

ragion d'essere soprattutto in presenza di una domanda di autovetture che era superiore alla produttività interna e determinava pertanto conseguenze negative sulla bilancia dei pagamenti.

Ecco la ragione fondamentale che ha portato all'emanazione di questa legge, che si proponeva di dare una « caula frenata », come disse allora l'onorevole ministro, a questo settore, per avere nello stesso tempo a disposizione i mezzi per provvedere ad investimenti in altri settori.

Onorevoli colleghi, se esaminate a otto mesi di distanza gli effetti di questo provvedimento, dovete convenire che l'imposta speciale sull'acquisto delle automobili e di alcuni tipi di natanti ha raggiunto lo scopo di rallentare la spesa in questo settore, contraindendo la domanda. Superato il motivo che l'aveva determinato, era necessario provvedere alla sua abolizione. Difatti, ad otto mesi di distanza, siamo di fronte al fenomeno opposto, quello della caduta verticale della domanda di automobili, che determina conseguenze negative sull'occupazione della manodopera.

Onorevole Minio, mi dispiace che voi comunisti, che vi autodefinite difensori dei lavoratori, non abbiate la sensibilità di pensare alle conseguenze negative di una recessione in questo essenziale ramo della nostra industria. Mi permetto di leggere al riguardo alcuni dati molto eloquenti che concernono l'occupazione della manodopera nel settore automobilistico.

L'Alfa Romeo lavora oggi con un ritmo di 40 ore settimanali nello stabilimento di Arese e Portello e di 36 ore in quello di Pomigliano d'Arco; l'Autobianchi lavora a 30 ore settimanali, la Fiat a 40 ore settimanali; l'Innocenti a 32 ore settimanali; la Lancia a Torino e a Chivasso lavora a settimane alterne, da 0 ore a 48 ore, mentre a Bolzano lavora a 24 ore settimanali; l'O.M. a 40 ore settimanali.

In realtà la sottoccupazione è più forte di quanto non appaia dalle cifre che ho letto. Bisognerebbe infatti tener conto, per valutare appieno la gravità della recessione, delle ore complessive di lavoro perdute, della perdita di unità lavorative (pensionati, dimissionari) non più sostituite, del periodo feriale che è stato prolungato, dei « ponti » fra le festività che stanno diventando abituali: in una parola vi sono delle considerazioni di carattere sociale che finora hanno potuto prevalere su quelle economiche ma che sono ammonitrici e che rivelano chiaramente che questo settore aveva urgente bisogno di provvedimenti perché si riprendesse.

Mi pare che proprio alla luce di questa situazione vada considerato questo provvedimento. Il Governo si è cioè preoccupato, di fronte all'accelerato decremento della richiesta di automobili, di difendere il livello di occupazione di questo settore. Quindi credo, senza volermi dilungare più oltre, che l'abrogazione dell'imposta speciale nell'acquisto delle auto e dei natanti, che è stata commentata positivamente anche dalle organizzazioni sindacali, meriti l'approvazione della Camera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

TREMELLONI, Ministro delle finanze. Ringrazio anzitutto il relatore per il suo intervento, che mi esime dal dover pronunciare un discorso piuttosto lungo.

È noto che il decreto dell'11 novembre 1964 concerne la soppressione della imposta d'acquisto sulle autovetture che è stata istituita otto mesi fa, il 23 febbraio 1964. Ora ci si chiede il perché del provvedimento abrogativo di questa imposta, e lo si critica con motivi contrari a quelli che gli stessi oppositori avevano sostenuto qualche mese fa in occasione della sua istituzione.

Il provvedimento rientra nell'ordine di quelli tipici di intervento anticongiunturale, quali ne sono stati fatti anche in altri paesi. Nel febbraio 1964 ci si accorse di essere in presenza di una situazione congiunturale la quale esigeva si osservasse attentamente l'andamento di alcuni consumi che andavano assumendo un ritmo abnorme, accrescendo tensioni già gravi in una economia surriscaldata. Dicemmo allora che il provvedimento sarebbe stato temporaneo, e che esso sarebbe stato abrogato non appena la situazione lo avesse consentito. Oggi abbiamo mantenuto questo impegno.

A nove mesi di distanza gli aspetti della fase congiunturale sono mutati radicalmente: differente l'andamento della bilancia dei pagamenti, differente l'andamento dell'occupazione, differente l'andamento del livello produttivo, differente l'andamento dei consumi. Ora, si fanno strani discorsi intorno alla coerenza del Governo. Si dice: o si prima e si adesso, o no prima e no adesso. Questi ragionamenti somigliano a quelli che si fanno di fronte a un medico il quale, siccome quando il malato aveva la febbre aveva ordinato il chinino e poi, passata la febbre, non ritiene di poter prescrivere ancora il chinino, viene criticato perché cambia metodo di cura e posologia. È evidente che secondo le situazioni congiunturali (qui si tratta proprio di una politica contingente, pragmatica, che deve

essere pragmatica, che non può che essere pragmatica) il Governo deve intervenire con una posologia diversa nei suoi programmi d'intervento. In queste accuse di incoerenza siamo proprio nel campo di quei ragionamenti che il Pareto non chiamava illogici, ma alologici, cioè al di fuori della logica. Il voler sostenere che in situazioni congiunturali mutate si debba utilizzare lo stesso strumento di intervento è veramente cosa assurda.

Ma anche la situazione del settore di costruzione dei prodotti che sono oggetto della imposta è apprezzabilmente mutata. Quali sono i dati? Mentre l'indice generale della produzione industriale nei primi otto mesi è aumentato in media del 2,2 per cento, l'indice della produzione industriale per quanto riguarda la costruzione di mezzi di trasporto è diminuito del 4,1 per cento. La produzione di autovetture è diminuita nei primi tre trimestri del 1964 del 4,87 per cento. Ma se ci limitiamo a considerare il secondo e il terzo trimestre, notiamo che la diminuzione rispetto agli stessi trimestri dell'anno precedente è del 20,06 per cento.

Per l'immatricolazione dei veicoli nuovi di fabbrica in Italia, ricorderete che quando abbiamo istituito l'imposta abbiamo detto che nell'ultimo anno era aumentata del 44-45 per cento. Questo era il ritmo del 1963, ritmo al quale evidentemente una economia nelle condizioni in cui ci trovavamo non poteva reggere. Penso che questa conclusione, che non avrebbe potuto reggere, la prevedessero anche i fabbricanti. Comunque l'istituzione dell'imposta d'acquisto ha contribuito a contenere questo ritmo. Noi avevamo detto, contro coloro che ci accusavano di essere nemici della motorizzazione, che non lo eravamo affatto, ma desideravamo soltanto mantenere un ritmo assai più ridotto, altrimenti avremmo consentito un'accentuazione di effetti inflazionistici nel paese. Ora, l'immatricolazione dei veicoli nuovi, che era aumentata ulteriormente nel primo trimestre del 1964 (quando non si era fatto ancora sentire l'effetto della nuova tassa d'acquisto) del 24,48 per cento rispetto al primo trimestre del 1963, nel secondo trimestre è diminuita del 15,76 per cento e nel terzo trimestre è diminuita del 24,63 per cento rispetto ai corrispondenti trimestri dell'anno precedente. Il Governo non poteva, nella vigile attenzione che deve avere nei confronti di tutti gli indici semiologici della nostra economia, non rendersi conto di questo fatto.

Questi sono gli elementi i quali da un lato consentono al Governo di affermare che il

decreto iniziale ha prodotto i suoi effetti, cioè gli effetti che il Governo stesso si proponeva di raggiungere attraverso quell'atto di politica economica; dall'altro gli fanno ritenere che, mantenendo quel provvedimento, probabilmente gli effetti sarebbero tali da superare anche le proprie intenzioni di cauto contenimento della domanda.

La situazione del commercio internazionale degli autoveicoli e delle loro parti anche si è modificata in modo rilevante e, anche qui, credo, nel senso desiderato. L'azione fiscale infatti ha influito spostando notevolmente dal mercato interno al mercato internazionale la destinazione dell'offerta di autoveicoli: nei primi nove mesi del 1964 abbiamo riscontrato una importazione di autovetture di 97.768 unità contro le 147 mila che avevamo nell'uguale periodo dell'anno precedente; quindi una contrazione dell'importazione. Per contro si è osservato un aumento dell'esportazione da 191 mila veicoli a 212.792 veicoli. Il che significa che, anche agli effetti della bilancia commerciale, e indirettamente della bilancia dei pagamenti, questo provvedimento ha prodotto effetti positivi. Contemporaneamente non potevamo non tener conto che a mano a mano che l'imposta raggiungeva i suoi scopi extrafiscali andava diminuendo il suo gettito. Ed è evidente, perché questi provvedimenti non sono stati fatti in quel momento avendo riguardo a uno sperato gettito fiscale, ma sono stati fatti unicamente...

ABELLI. Era previsto un gettito di 62 miliardi.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*, ...per scopi extrafiscali, e di politica economica generale. Questi traguardi sono stati valicati. È evidente che a mano a mano che si venivano raggiungendo siffatti scopi l'imposta stessa doveva dare un gettito inferiore. Infatti, il gettito è stato negli otto mesi di 28 miliardi 612 milioni. Il che vuol dire che esso è andato comprimendosi a mano a mano che il provvedimento raggiungeva i suoi effetti di politica economica generale. D'altra parte, il mantenimento dell'imposta renderebbe non solo ancora più modesto il gettito fiscale, ma rincrudirebbe una tendenza che ha assunto anche degli aspetti recessionistici che non intendiamo certo di incoraggiare o di aiutare.

ABELLI. Avevo chiesto qual è la diminuzione del gettito per le normali imposte in conseguenza della imposta speciale.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Non possiamo e non dobbiamo mai fare calcoli di questo genere che sono calcoli di politica economica settoriale. Quando si intro-

duce un provvedimento, che ha fini di politica economica generale, cioè tende a contenere alcuni consumi perché il livello generale della domanda è troppo alto, non possiamo andare a fare dei calcoli per vedere quale è il lucro cessante dei tributi e quale è il danno emergente, o quali sarebbero gli eventuali risultati rispetto a delle vaghe speranze. L'economia non ci consente di fare dei calcoli di questo genere in materia fiscale rispetto a delle supposizioni.

ABELLI. Ma vi è una questione di copertura.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. L'onorevole Bima ha risposto molto esaurientemente per quel che riguarda il problema della copertura, cioè ha detto che effettivamente è stato provveduto alle coperture necessarie. Ma è evidente che se, settore per settore, ci mettessimo a fare calcoli del genere di quelli fatti dall'onorevole Abelli quando introduciamo una norma di politica economica generale, per vedere se il fisco ha un lucro cessante o ha anche un danno emergente rispetto ad aspettative o speranze, dovremmo costruire piani su desideri, e redigere in base a profezie il bilancio dello Stato. Dobbiamo renderci conto che ad un certo momento è stata introdotta una determinata imposta specifica per fini di politica economica generale; questa imposta ha dato i suoi effetti, i fini di politica economica generale sono stati raggiunti; adesso togliamo questa imposta. Questo è tutto. Non credo che occorran ulteriori spiegazioni per vedere se vagheggiati moltiplicatori avrebbero potuto dare, attraverso altre imposte, un gettito superiore o inferiore. In sostanza, l'odierno provvedimento, avendo raggiunto il precedente i risultati che ci proponevamo, si prefigge di evitare che il livello di occupazione in un settore molto delicato (e per talune città molto importante) abbia a flettersi. Ci siamo preoccupati che livelli congrui di attività sussistano in un settore molto importante e già investito dall'ondata congiunturale quale è quello dei beni strumentali in genere e dell'industria meccanica in particolare.

Per questo ritengo che la Camera non avrà difficoltà a dare il suo consenso al provvedimento. (*Applausi a sinistra e al centro*).

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. Dell'ordine del giorno Abelli è già stata data lettura nel corso di questa seduta. Si dia lettura dell'altro ordine del giorno che è stato presentato dopo la chiusura della discussione generale.

VESPIGNANI, *Segretario*, legge:

« La Camera,

considerate le gravi ripercussioni che il provvedimento sulla imposta speciale ha determinato nel settore della motorizzazione maggiore e minore,

invita il Governo

a non gravare ulteriormente, con ulteriori tasse e imposte, il settore motoristico già così onerato e sul quale vivono centinaia di migliaia di famiglie di lavoratori; anzi di cercare di alleggerire il settore, anche attenuando — in base all'articolo 3 della legge 15 settembre 1964, n. 755 — le misure relative alla vendita a rate, sospendendone la esecuzione».

FODERARO.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Il Governo, pur rendendosi conto dell'importanza del settore e dell'incidenza che su di esso può avere il prezzo del carburante, non può accettare gli ordini del giorno Abelli e Foderaro.

PRESIDENTE. Chiederò ora se, dopo le dichiarazioni del Governo, i presentatori insistano a che i loro ordini del giorno siano posti in votazione.

Onorevole Abelli?

ABELLI. Insisto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Abelli, non accettato dal Governo.

(Non è approvato).

Poiché l'onorevole Foderaro non è presente, si intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

Si dia lettura dell'articolo unico del disegno di legge, identico nei testi della Commissione e del Governo.

VESPIGNANI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il decreto-legge 11 novembre 1964, n. 1121, concernente la soppressione dell'imposta speciale sugli acquisti di alcuni prodotti, istituita con il decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 26, convertito, con modificazioni, nella legge 12 aprile 1964, n. 190 ».

Non sono stati presentati emendamenti. Il disegno di legge, che consta di un articolo unico, sarà votato a scrutinio segreto domani.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 11 novembre 1964, n. 1120, recante norme per l'espletamento dei servizi doganali (1846).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 11 novembre 1964, n. 1120, recante norme per l'espletamento dei servizi doganali.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Guidi. Ne ha facoltà.

GUIDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è la prima volta che la Camera si trova di fronte alla discussione di un disegno di legge di conversione di un decreto-legge che ha il carattere di una misura antisciopero. La sola enunciazione della natura del provvedimento non può non richiamare l'attenzione sulla sua gravità.

Nella relazione ministeriale al decreto-legge e in quella dell'onorevole relatore al disegno di legge di conversione, non si usa l'espressione « sciopero », ma dalla stessa formulazione del testo si deduce chiaramente che gli interventi autorizzati dal provvedimento riguardano specificamente i casi di sciopero. E del resto, onorevoli colleghi, se vi fossero dubbi — e non ve ne sono — questo provvedimento ha già prodotto i suoi effetti. Esso è stato emanato in un particolare momento e con lo scopo preciso di colpire uno sciopero in corso.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Questa è una sua opinione personale.

GUIDI. Se ella mi ascolta, onorevole ministro, vedrà che, a meno che non si ripudino certi principi della nostra Costituzione, non è possibile non condividere questa conclusione; che siamo cioè di fronte ad un provvedimento estremamente grave, sia perché vulnera (come di fatto ha già vulnerato) un fondamentale diritto dei lavoratori, sia perché conferisce al Governo un potere costituzionalmente del tutto illegittimo.

Basta del resto, onorevole ministro, uno sguardo al testo dell'articolo 1 del decreto-legge per convincersi di ciò. Il Governo — si dice — è autorizzato a disporre con proprio decreto, in caso di urgenti ed eccezionali necessità, che le operazioni doganali previste dalle leggi in vigore vengano temporaneamente compiute dai militari della guardia di finanza.

Orbene, in pratica il Governo chiede per l'avvenire d'essere autorizzato, in casi eccezionali di necessità e di urgenza, a provvedere non già mediante lo strumento del decreto-legge, bensì « con proprio decreto », cioè

con decreto ministeriale. Il Governo dice, cioè, chiaramente: questa è l'ultima volta che ricorro anche al decreto-legge perché per l'avvenire chiedo una delega di poteri, e i casi di urgenti ed eccezionali necessità — che sono sanciti dall'articolo 77 della Costituzione — non saranno più valutati dal Parlamento, ma dal ministro. Il ministro sarà libero di apprezzare i casi di urgenti ed eccezionali necessità e, in tali casi, di emanare un proprio decreto di carattere amministrativo. Basta dunque la stessa enunciazione (per chi ha chiari il concetto e la lettera dell'articolo 77 della Costituzione) per comprendere come siamo di fronte ad una richiesta di delega che certamente esorbita dai limiti dello stesso articolo 77.

Si dice nello stesso decreto-legge che in realtà questi poteri dovrebbero essere estesi anche all'organizzazione degli stessi servizi, ivi compresi i laboratori chimici; e quindi si chiede praticamente l'autorizzazione ad un'organizzazione che dovrebbe funzionare con carattere preventivo allo scopo di sostituire reparti delle guardie di finanza alle forze scioperanti, cioè agli addetti ai servizi doganali.

La Camera ricorderà certamente che i provvedimenti antisciopero, almeno per il passato, si dividono in tre categorie: quelli che tendono a precostituire forze di crumiraggio aventi lo scopo di paralizzare e d'impedire la riuscita dello sciopero; vi è poi il sistema di militarizzazione delle forze operaie, che vanta in Italia il precedente del provvedimento Pelloux; ed infine il sistema della pseudoregolamentazione giuridica del contratto collettivo di lavoro. Quest'ultimo sistema ispirò il tentativo del Governo di reprimere, nel 1951, il diritto di sciopero degli addetti ai pubblici servizi.

In quell'anno fu presentato dall'onorevole De Gasperi un disegno di legge intitolato: « Disposizioni per la disciplina giuridica del contratto di lavoro ». Ma questo provvedimento (che non giunse al dibattito in Assemblea e suscitò tanto forti reazioni nel paese da indurre il Governo a non affrontarne la discussione), tendeva a risolvere il problema in questi termini: cioè ad ingabbiare il diritto di sciopero, ad escludere determinate categorie dallo stesso diritto di sciopero. Era quindi una linea che tendeva a questo obiettivo, linea che però fu stroncata in sul nascere dall'opposizione delle grandi masse popolari. Ancora una volta si cercava di comprimere il diritto di sciopero limitandone l'esercizio nel settore reputato più idoneo per un tentativo di tal fatta: quello dei servizi pubblici, come si evince dall'arti-

colo 35 del disegno di legge succitato. In realtà ogni provvedimento antisciopero si collega costantemente ad un cambiamento di indirizzo dei gruppi di potere economici. Ciò avvenne in America all'indomani dell'ultima guerra con la legge Taft-Hartley, allorché i grandi monopoli vollero contemporaneamente addossare il costo della guerra e della riorganizzazione economica alle masse lavoratrici.

Avvenne nei primi anni del secolo, quando il capitalismo italiano in espansione rifiutava ai lavoratori le rivendicazioni elementari delle otto ore e i miglioramenti salariali. Occorre ancora ricordare l'esempio del 1951, allorché un provvedimento del genere si spiegava con il fatto che eravamo in una fase in cui le forze economiche del monopolio cercavano una nuova linea, quella del ridimensionamento. Ricorderemo che, contemporaneamente, venne la grande ondata dei licenziamenti, vennero le aspre lotte ingaggiate dai lavoratori per difendere il loro posto di lavoro.

Orbene, anche oggi le forze del grande monopolio, che cercano di utilizzare la congiuntura economica a loro profitto, sostengono una linea che tende alla repressione del diritto di sciopero.

Questo provvedimento è anzitutto in contrasto con l'articolo 77 della Costituzione.

Il ricorso al decreto-legge ha sempre suscitato reazioni, sospetti e avversioni da parte delle correnti di pensiero più avanzate e da parte delle forze democratiche. Anche al tempo dello statuto albertino venivano sollevate serie obiezioni. Illustri giuristi, da Vittorio Emanuele Orlando a Mortara, affermarono che il preteso diritto di necessità, che è alla base del decreto-legge, non è che un nome nuovo dell'antica ragione di Stato elevata a formula dell'assolutismo e dell'arbitrio. Lo stesso Mortara affermava che i principi democratici condensati nello statuto vietavano inflessibilmente il ricorso al decreto-legge.

Ricordiamo tutti l'avversione dei costituenti nei confronti dell'istituto del decreto-legge. Si temeva che attraverso il sistema dei decreti-legge potesse farsi strada l'autoritarismo e perfino la dittatura. Successivamente si ammise l'opportunità di ricorrere al decreto-legge, in casi particolari e in determinati settori, come le borse e l'esportazione dei capitali. Ebbene, non è singolare che questo Governo abbia emanato un decreto-legge che ferisce rudemente il diritto di sciopero e non lo abbia invece emanato nei confronti degli evasori, di coloro che hanno esportato capitali? Per questo caso ci si è guardati bene dall'emanare un decreto-legge, anche se ciò

sarebbe stato possibile; si ricorre al decreto-legge, viceversa, in casi che la Costituzione esclude.

Limiti ferrei, infatti (occorre qui ricordarlo allo stesso ministro), furono imposti dalla Costituente per l'adozione della forma del decreto-legge. Fu sancito chiaramente che questo provvedimento non soltanto doveva avere carattere provvisorio, ma non poteva riguardare materia di carattere costituzionale o attentare comunque ai diritti del cittadino e della stessa collettività. Fu l'onorevole Ruini, nel concludere un memorabile dibattito, ad avvertire che il pronto intervento delle Camere, di cui era richiesta l'immediata convocazione, doveva rappresentare un freno per il Governo, che sarebbe stato ritenuto responsabile qualora avesse fatto un uso antisociale e antidemocratico dei suoi poteri.

Ora il Governo chiede che i provvedimenti futuri che esso intende emanare siano sottratti al controllo del Parlamento. Si afferma chiaramente che dovrà essere questa l'ultima volta in cui le Camere potranno intervenire in questa materia. Noi chiediamo quindi che non soltanto con riguardo al passato, ma anche e soprattutto con riguardo all'avvenire la Camera respinga questo provvedimento, proprio perché esso colpisce una delle garanzie essenziali assicurate dalla nostra Costituzione.

Il decreto-legge in esame è contrario allo spirito della Costituzione anche sotto il profilo del contenuto, perché viola il diritto di sciopero; né ci si dica che questo provvedimento non ha alcun carattere lesivo delle libertà sindacali.

La nostra Costituzione prevede una garanzia integrale del diritto di sciopero e lo stesso crumiraggio è ritenuto illegittimo da illustri costituzionalisti, primi fra tutti Piero Calamandrei e gli studiosi che con lui hanno collaborato alla stesura del noto trattato su *La Costituzione italiana*.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Il decreto-legge non è in alcun modo un provvedimento antisciopero; esso mira soltanto a garantire la continuità di alcuni servizi essenziali dello Stato.

GUIDI. Onorevole ministro, perché vogliamo ingannarci su questo punto?

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Ella può esprimere le sue opinioni, onorevole Guidi, ma non invochi su di esse l'assenso del ministro.

GUIDI. In definitiva da questo provvedimento emerge chiaramente che si vuole preconstituire e addestrare una forza da utilizzare in determinati casi di « arresto del lavoro ».

Il relatore onorevole Francesco Napolitano è stato estremamente chiaro, quando ha parlato di stato di emergenza. (*Proteste del Relatore Napolitano Francesco*). Del resto il ricorso allo stato di emergenza non è certamente cosa nuova. Su questa linea già si è posto il Governo e lo dimostrano la lettera e lo spirito del decreto-legge.

Su un piano più generale il problema che si pone è se sia legittimo il crumiraggio di Stato. Il quesito va posto e ad esso occorre dare una risposta. Vorrei ricordare all'onorevole ministro, nel momento in cui si chiede la conversione di un decreto-legge che è stato e può essere adoperato per fini di crumiraggio, che ciò è vietato dalla nostra Costituzione, dallo spirito della nostra Costituzione, come hanno chiaramente messo in evidenza nel mirabile trattato sulla nostra Costituzione quel grande giurista che fu Piero Calamandrei (al quale in altri tempi l'onorevole ministro fu vicino) e i suoi collaboratori, come Alessandro Levi, i quali hanno chiaramente affermato che chiunque si proponga lo scopo di frustrare o di indebolire il diritto di sciopero commette un atto illegittimo. Scriveva appunto Alessandro Levi, nella parte dedicata al diritto di sciopero, che il crumiraggio costituisce un illecito che dovrebbe persino suggerire al legislatore una sanzione di carattere penale. Afferma lo stesso autore: « Lo sciopero è un diritto costituzionale dei lavoratori. Il crumiraggio, che, anche a prescindere dall'intenzione di chi lo pratica, è diretto a rendere vano il fine per il quale esso è diretto, è riconosciuto e non dovrà essere considerato come un comportamento illecito? ». E continua: « Vi è bensì la norma costituzionale, che è quella del primo comma dell'articolo 4, che, riconoscendo a tutti i cittadini il diritto al lavoro, potrebbe far sorgere nei giuristi qualche dubbio; ma, se ci si rende conto dello spirito che anima l'intera Costituzione e se si è consapevoli di tale spirito e si leggono le parole di cui all'articolo 4 (e cioè che la Repubblica promuove le condizioni che rendano effettivo tale diritto), non mi pare sia lecito nemmeno dubitare che tali « condizioni » non potrebbero essere considerate quelle che impediscono il diritto di sciopero ». E conclude: « Di tale mia opinione, della illiceità del crumiraggio, sono anche altri insigni giuristi, ed è auspicabile che il legislatore di domani preveda il crumiraggio come un illecito penale ».

Ora, viceversa, si prevede la possibilità di organizzare forze da utilizzare in caso di arresto di lavoro, cioè di sciopero, proprio co-

me strumento di crumiraggio. Cioè, ella, onorevole ministro, per quel fatto che è illecito, chiede la ratifica al Parlamento italiano...

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Questa è la sua opinione; la mia è diversa.

GUIDI. È l'opinione di molti, come dicono i fatti. L'organizzazione della C.I.S.L., del resto, che inquadra parecchi doganieri scioperanti è stata ferita da questo provvedimento.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Per tutti i cinque giorni dello sciopero l'87 per cento dei dipendenti è stato assente...

GUIDI. Non a caso ella tace sui motivi della pretesa urgenza. L'urgenza che ella invoca è sorta dal pericolo dello sciopero che con questo provvedimento si è inteso stroncare.

Il problema dello sciopero nel pubblico impiego (tale configurazione risale ad un regolamento del 22 maggio 1941) è stato largamente dibattuto anche alla Assemblea Costituente da parte degli esponenti dei vari gruppi parlamentari. Ne discusse per il gruppo democristiano l'onorevole Umberto Merlin, per il nostro gruppo il compagno Di Vittorio. Anche allora (può apparire una semplice curiosità, ma ha un suo significato) in quel dibattito che si sviluppò dal 6 al 12 maggio 1947, si cercò di negare il diritto di sciopero ai pubblici impiegati.

Credo che l'onorevole Belotti abbia rappresentato una voce isolata in quel dibattito. Egli esordì, però, sviluppando un tema che abbiamo udito singolarmente riprodurre nell'ultima campagna elettorale e che non ha portato fortuna a chi lo ha utilizzato. Egli affermò che nell'Unione Sovietica non si sciopera. Questo argomento non è casuale. Ci illuderemmo nel ritenere che sia soltanto una considerazione di presunta polemica ideologica. Ha un preciso significato, perché l'onorevole Belotti voleva giungere alla conclusione di negare in Italia ai pubblici dipendenti la possibilità di scioperare.

Onorevole ministro, vi è una coincidenza singolare nel fatto che siano rispolverati oggi questi vecchi temi per stroncare gli scioperi dei ferrovieri e dei doganieri: si tratta di condurre un'azione repressiva dello sciopero che ha avuto già un primo effetto e di cui si vuole rimuovere l'efficacia attraverso la conversione di questo decreto-legge che darebbe poteri illimitati al Governo.

Nel dibattito in sede di Costituente si sostenne da alcuni che lo sciopero dei pubblici servizi dovesse essere vietato o comunque largamente controllato. Si diceva che uno sciopero dei pubblici servizi paralizza il paese, compromette gli interessi generali, quegli in-

teressi generali di cui si tratta anche nella relazione Francesco Napoletano. In nome di ciò si sosteneva che per lo Stato sarebbe lecito vietare lo sciopero agli addetti a questi servizi.

Ricordiamo la risposta immediata, umana, che venne da parte dell'onorevole Di Vittorio. Egli ricordò gli anni della sua giovinezza a Cerignola quando, ancora ragazzo, già sindacalista, trattava i problemi che erano allora roventi, come quello delle otto ore, e con la sua arguzia rammentava le obiezioni che venivano allora mosse. Si diceva: come potete pretendere le otto ore? In questo modo, allo scadere delle otto ore costringerete il barbiere a lasciare il cliente con la barba mezza fatta.

Da questo esempio egli desunse: anche oggi ci troviamo in presenza di argomenti che sembrano irresistibili, come avviene quando ci si dice: volete che scioperino i magistrati, i panettieri, i farmacisti, le levatrici? E Di Vittorio dava una risposta convincente, che poi si è dimostrata storicamente valida. Egli diceva ai colleghi della Costituente: abbiate fiducia nei lavoratori. I lavoratori troveranno da soli un'autolimitazione, cioè sapranno avvertire di essere anch'essi partecipi delle esigenze di carattere sociale. Non è a caso, egli diceva, che uno sciopero dei pubblici servizi è sempre deciso dagli organi centrali del sindacato di cui fanno parte rappresentanti di altre categorie di lavoratori che sono interessate dallo sciopero.

Noi abbiamo visto nel corso di questi anni che hanno potuto scioperare i ferrovieri, gli addetti ai pubblici servizi, perfino i magistrati e gli avvocati, ma sempre lo sciopero è avvenuto nel rispetto di quell'autocontrollo che appunto l'onorevole Di Vittorio indicava come una caratteristica dei lavoratori.

Tutto questo non può essere contestato affermando: ma i pubblici dipendenti fanno parte dello Stato. Anzi, si dice: come è possibile che i dipendenti pubblici scioperino? Essi sono lo Stato: sarebbe come se lo Stato scioperasse contro se stesso. Viceversa si sa perfettamente che il dipendente pubblico è un lavoratore come tutti gli altri, fa parte dello apparato dello Stato. Credo che non occorra neppure scomodare la giurisprudenza della Corte costituzionale: non la sentenza del 1958 nella quale la Corte sostanzialmente affermò che, proprio perché mancava una disciplina regolatrice, era impossibile esprimere un giudizio; e neppure la bizzarra sentenza del 1962 in cui, in modo assai parentetico, la Corte affermò la non contraddittorietà di tale princi-

pio con l'esclusione di determinate categorie, senza per altro esprimersi in modo chiaro.

L'argomento più comune, quello che è indicato da uno sparuto gruppo di giuristi, è il richiamo alle dichiarazioni fatte dall'onorevole Umberto Merlin nella seduta del 12 maggio 1947. Ma, a parte questo intervento isolato, in nessuna dichiarazione di voto relativa all'articolo 40 della Costituzione fu avanzata una riserva circa la possibilità di applicazione del diritto di sciopero a tutte le categorie, senza esclusione.

Lo sciopero, infatti, non è fuori, ma è dentro l'ordinamento giuridico; è un elemento del nostro ordinamento giuridico. In tal modo, risulta inammissibile e incostituzionale l'esclusione di una categoria di lavoratori. L'articolo 40 non consente, in quanto non lo prevede, alcun limite alla titolarità del diritto di sciopero da parte dei lavoratori, tra i quali non è operata alcuna discriminazione. Del resto, tutte le norme essenziali del nostro edificio costituzionale — tra cui l'articolo 1 della Costituzione, il quale afferma che « l'Italia è una Repubblica democratica fondata sul lavoro » — esprimono, appunto, questa esigenza. Non si può, perciò scalfire tale omogeneità, specialmente ove si consideri che l'articolo 35 della Costituzione stabilisce che « la Repubblica tutela il lavoro in tutte le sue forme ed applicazioni ». Questa norma vale, evidentemente, anche per gli addetti ai servizi doganali.

Sul piano oggettivo, la preoccupazione delineata non legittima l'introduzione di alcun limite, perché si tratterebbe di limiti non sanciti dal Costituente ed anzi esclusi dalla lettera e dallo spirito del nostro sistema giuridico costituzionale.

Lo sciopero e gli interessi da esso garantiti segnano un momento fondamentale nell'organizzazione democratica della comunità popolare. I lavoratori, e tra questi i pubblici impiegati, hanno diritto ad una situazione di dignità e di eguaglianza, ad una retribuzione che corrisponda alle proprie esigenze. È proprio il ruolo assunto dallo Stato nella vita moderna che rende questi principi incontestabili. Il suo apparato ha raggiunto, in conseguenza dello sviluppo moderno, dimensioni macroscopiche, e pertanto è assurdo e contrario al sistema tentare di risolvere i rapporti di lavoro con metodi repressivi; negare il diritto di sciopero ad alcune categorie di lavoratori significa addossare il costo della crisi ad una parte di lavoratori (e, a dire il vero, possiamo affermare che oggi si cerca di addossare su tutta la classe lavoratrice il costo della crisi). Ora, è chiaro che la violazione di tali prin-

cipi denota una crisi nell'azione dello Stato: lo sciopero ha appunto la funzione di riportare l'equilibrio, di superare la crisi, di superare questo *hiatus*, questa frattura che si è stabilita tra i lavoratori dello Stato e la pubblica amministrazione. Ecco perché la nostra Costituzione non profila la possibilità di alcuna esclusione dal diritto di sciopero.

Del resto, grandi giuristi, anche del mondo cattolico, sostengono tale linea: essi, da Vincenzo Sica a Santoro-Passarelli e allo stesso Prosperetti, affermano l'esigenza della difesa del diritto di sciopero; affermano che soggetto del diritto di sciopero non è il singolo, ma la collettività; affermano, cioè, che, quando si ferisce questo diritto, si ferisce in definitiva la collettività intera.

Vorrei ricordare il pensiero di Santoro-Passarelli, là dove egli affronta il problema del diritto di sciopero da parte del pubblico impiegato con una conclusione che vorrei dire attuale, anche se scritta nel 1950; quando lo sciopero in certe situazioni è ritenuto indeclinabile dalla coscienza sociale del tempo, l'ordinamento non può vietarlo, sotto pena di consumare una sopraffazione o di rivelare la sua impotenza. È proprio questo il senso del presente provvedimento con cui si conculca il diritto di sciopero, con cui si esclude una categoria di lavoratori dall'esercizio di questo diritto.

Non occorre certamente ricordare il carattere di estrema pericolosità di questo provvedimento, nel quale noi avvertiamo una misura liberticida; non è necessario ricordare come esso possa essere suscettibile di formare un precedente da estendere anche ad altre categorie.

Oggi, in nome degli interessi superiori dell'economia (credo che questa voglia dire l'onorevole relatore Francesco Napolitano) si sostiene la necessità di poter adoperare questo metodo frangisciopero; domani si può passare alla categoria dei ferrovieri e poi ad altre categorie. Ricordava l'onorevole Togliatti che, se si accetta questo principio, si può, in seguito sostenere che i mietitori, i quali raccolgono il grano e compiono con ciò una operazione di largo interesse nazionale, dovrebbero essere considerati come addetti ad un pubblico servizio e quindi esclusi dall'esercizio del diritto di sciopero. Se si imbocca questa via in nome della superiorità dei valori dell'economia nazionale si arriva, anello dopo anello, a vietare il diritto di sciopero. Questa è la via che ha percorso la reazione in tutti i tempi, e per questo provvedimento si invoca proprio il principio delle primarie esigenze dell'econo-

mia nazionale che può essere poi ancora invocato per ulteriori provvedimenti liberticidi.

Del resto, questa via fu battuta da altri, onorevole ministro. Vorrei ricordare come in anni lontani altri Presidenti del Consiglio, altri uomini del Governo, attorno al 1899, imboccarono questa strada. Si cominciò anche allora con provvedimenti per la tutela dei pubblici servizi: uno dei tre famosi provvedimenti Pelloux tendeva ad impedire lo sciopero a coloro che effettuavano un pubblico servizio. Anche allora si diceva ai lavoratori: state tranquilli perché oggi vi neghiamo il diritto di sciopero, ma penserà lo Stato, il Governo a rendere migliore, a rivedere il vostro trattamento. È una via, dunque, che è stata percorsa da tutti i regimi autoritari, da quello di Crispi a quello di Pelloux, e che trova i suoi precedenti infausti anche nel regime di tirannide ventennale sofferto dal nostro paese.

Abbiamo abbastanza buona memoria per ricordare che quando si tende a colpire il diritto di sciopero nei confronti di determinate categorie del pubblico impiego, si vuol percorrere una strada che tende a colpire oggi i doganieri, domani altri settori della pubblica amministrazione. Oggi noi assistiamo davvero ad una battaglia democratica generale degli impiegati dello Stato, non soltanto per loro rivendicazioni, ma anche per riforme, come la riforma della burocrazia, quella della scuola, quella del nostro ordinamento sanitario; e abbiamo visto in tempi diversi medici, docenti, magistrati, anche, partecipare a questa lotta che tende alla riforma delle strutture sociali del nostro Stato. Ecco perché questa misura liberticida contiene certamente un pericolo serio che deve essere indicato apertamente al paese. Noi avvertiamo anche come la misura che voi proponete si colleghi ad un orientamento di questo Governo. Noi prevediamo, per esempio, quale tipo di programmazione possa nascere da misure liberticide che colpiscono il diritto di sciopero, e quale possa essere l'effetto distruttivo sul funzionamento delle regioni di queste misure che colpiscono alla radice lo spirito autonomo dei lavoratori. Noi prevediamo, anche quando voi invocate lo stato di emergenza, onorevole Napolitano, quale applicazione esso possa avere su altro terreno, per esempio sul terreno della legge di pubblica sicurezza, dove pure si è invocato tale diritto con un disegno di legge Tambroni. Non arrivate per primi ad affermare questo, ma voi sapete quali furono le conclusioni dal legislatore fascista del 1931: lo stato di emergenza poteva essere dichiarato soltanto dal ministro. E voi sapete anche che

illustri giuristi hanno respinto questa soluzione. Ecco perché è pericoloso accettare il principio dello stato di emergenza e ricorrere al decreto-legge o peggio ancora, come dice lo stesso ministro, ad arrogarsi il potere di valutare lo stato di necessità nelle singole situazioni che si possono prospettare. Certamente questo provvedimento non può essere considerato separatamente dal complesso dei provvedimenti che ha assunto o proposto questo Governo: in tal modo credo che si capisca meglio anche il suo significato.

Non possiamo dimenticare che in questa Camera un mese fa è stata presentata ed approvata una legge di delega che concede poteri enormi al Governo per l'attuazione dei regolamenti della C.E.E. In quella occasione noi abbiamo ricordato quale carica anticostituzionale, quale pericolo fosse insito in un provvedimento che, concedendo una delega senza fissare principi e criteri direttivi, dava al Governo un potere sconfinato di intervento legislativo in una serie di settori.

Noi non possiamo dimenticare, ad esempio, l'atteggiamento di questo Governo a proposito di certe riforme fondamentali, quale ad esempio la riforma delle società per azioni. Può sembrare questa una citazione fuori tema, ma non lo è. Questo problema si salda a quello dei criteri della programmazione. Ognuno avverte, infatti, come la riforma delle società per azioni, che dovrebbero essere sottoposte a determinati controlli, costituisca uno strumento utile e necessario per conseguire un certo tipo di programmazione. Ebbene, cosa ha risposto questo Governo, in occasione della discussione del bilancio, per bocca del ministro Reale? Ha risposto che la riforma delle società per azioni si allineerà agli orientamenti della C.E.E. che presenta attraverso l'« Europeo » un tipo di programmazioni autoritaria.

Noi non possiamo dimenticare come questo Governo ricorra frequentemente a decreti-legge. Un altro decreto-legge fu adottato alla fine dell'agosto scorso: esso prevedeva pesanti inasprimenti fiscali, ma fu allora bocciato. Il Governo è solito utilizzare l'arma del decreto-legge, scavalcare il Parlamento e menomarne le prerogative. Questo provvedimento ne è la prova. Esso si inquadra in una cornice più ampia, in una situazione addirittura paradossale nella quale il Governo non soltanto è inadempiente, ma si fa anche promotore di proposte di carattere antidemocratico. Certamente, inadempiente, perché quando si parla di programmazione e di rinnovamento della società italiana non si può dimenticare

la riforma dei codici e dell'ordinamento giudiziario.

Inoltre, questo Governo e parte della sua maggioranza pongono in atto addirittura tentativi autoritari, come è avvenuto pochi giorni or sono al Senato allorché una parte della maggioranza ha cercato di eliminare il riferimento ad attività mafiose contenuto in un provvedimento antimafia. Penso che tutti ci rendiamo conto che una simile soluzione porterebbe ad un inasprimento nell'intero paese di tutte le misure di fermo da parte della pubblica sicurezza.

Noi non possiamo dimenticare l'atteggiamento di questo Governo in ordine alla riforma dell'ordinamento giudiziario, strumento tipico e fondamentale per garantire la libertà dei cittadini. Ecco perché esprimiamo chiaramente ed apertamente il nostro giudizio negativo nei confronti di questo provvedimento. So che esso non può non suscitare turbamento anche in seno al mondo cattolico, che ha conquistato faticosamente il diritto di sciopero attraverso battaglie ideali, per mezzo delle prime encicliche, per opera dei suoi più alti pensatori, a cominciare da Toniolo. Non è pensabile che questo provvedimento possa passare sotto silenzio, senza suscitare una profonda scossa nelle grandi masse popolari.

Ecco perché penso che questo disegno di legge non può non determinare una presa di posizione da parte di tutti coloro che sono fedeli ai principi fondamentali della nostra Costituzione. Ho detto all'inizio che questo provvedimento ferisce le prerogative del Parlamento. Ripeto che colpisce una pietra angolare della nostra Costituzione: il diritto di sciopero. (*Applausi all'estrema sinistra - Congratulazioni*).

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

BOTTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, abbiamo davanti a noi per la conversione in legge il decreto-legge 11 novembre 1964, n. 1120, che contiene misure di emergenza per attenuare i gravi danni che possono derivare all'erario e all'economia nazionale da un arresto anche temporaneo delle operazioni doganali. Tale arresto si è verificato (e il collegamento è chiaramente evidente) in occasione di un recente sciopero del personale delle dogane, che è stato quindi la causa del decreto-legge n. 1120.

Pertanto considero questo provvedimento eccezionale con qualche riserva. È vero che « ad estremi mali estremi rimedi »; tuttavia in medicina si ricorre a cure che possano al-

leviare la manifestazione del male, ma si cerca soprattutto di ovviare alle cause, e altrettanto si doveva far qui. In verità difficile è stabilire se la ragione stia tutta da una parte e i torti dall'altra. Non starò qui a portare vasi a Samo a sostegno delle ragioni del personale delle dogane (semmai può essere questa un'altra occasione per confermare la necessità di una disciplina legislativa dello sciopero). Ma nella relazione dell'onorevole Francesco Napolitano si legittima il provvedimento eccezionale con la carenza dei servizi doganali sempre più accentuatasi per l'inadeguatezza degli organici, per l'accresciuto volume dei traffici e per l'aumento delle sedi doganali. Non soltanto il personale non è stato aumentato in relazione a queste esigenze, ma non è stato neppure sostituito quello che è venuto a mancare. Vi sono quindi lacune di carattere funzionale per le quali i doganieri si vedono attribuite responsabilità di disservizio che non si possono certamente imputare loro. Eppure essi, che fisicamente rappresentano lo Stato, finiscono con il diventare i parafulmini di tutte le reazioni degli operatori economici quando questi si vedono intralciati nelle loro operazioni; il che crea uno stato di disagio morale per questa categoria, che già soffre per il mancato soddisfacimento di tante rivendicazioni avanzate al Ministero.

In particolare lo sciopero non si è manifestato inopinatamente, come si tende a far credere, creando improvvisamente una situazione difficile: in realtà erano state presentate da tempo rivendicazioni, che avrebbero dovuto essere esaminate su un piano di pacifica discussione, oltre che per esigenze di giustizia anche allo scopo di prevenire quei mali nei quali appunto si è caduti con la proclamazione dello sciopero.

Se lacune di carattere funzionale nel servizio delle dogane si lamentano, esse sono da porre in relazione all'organico incompleto, da una parte, e dall'altra alle deficienze strutturali della legge doganale vigente. Apprezzo, signor ministro, il disegno di legge che ella ha presentato al Senato il 30 luglio di quest'anno per una delega al Governo per la modifica dell'attuale normativa doganale, ma debbo lamentare che la Sottocommissione della Commissione finanze e tesoro del Senato nominata il 30 settembre non sia a tutt'oggi pervenuta ad alcun concreto risultato. Sta di fatto che è indispensabile giungere ad una ristrutturazione organica della vigente legge doganale, al fine di conseguire l'auspicabile semplificazione delle procedure, le quali talvolta costituiscono grave motivo di remora se

non addirittura di impedimento alla correttezza delle operazioni verso l'estero.

Siamo un paese esportatore, esportatore soprattutto del lavoro delle nostre maestranze, e tendiamo ad incrementare la collocazione sui mercati esteri dei prodotti del nostro ingegno e della nostra applicazione (guai se non potessimo operare in un mercato più vasto di quello interno: ci troveremmo nella impossibilità di far vivere le nostre industrie). Quindi dobbiamo anche in questo settore delle dogane cercare di agevolare al massimo questi traffici. Invece vediamo, ad esempio, che i nostri operatori economici devono pagare cospicue tangenti alle ferrovie dello Stato allorché i vagoni in sosta superano la franchigia di 24 ore ai posti di frontiera e di 48 all'interno, quand'anche questa sosta sia motivata non da fatti dell'importatore, non da operazioni compiute dagli spedizionieri doganali, ma da carenza degli uffici doganali. Quindi ricade sui privati uno stato di carenza degli uffici.

Aggiungo che vi è stata anche una recrudescenza di costi — è un fatto recentissimo — perché le associazioni di spedizionieri hanno invitato tutti i propri associati ad aumentare le tariffe del 20 per cento accampando l'aumento di costo del proprio personale, ma soprattutto accampando l'esigenza di assumere altro personale per fare fronte alle difficoltà causate dalla riduzione del numero dei funzionari alle dogane di confine. Sono quindi gli spedizionieri che devono supplire alle carenze dello Stato. Si invocano tante riforme di struttura che toccano i terzi. Ritengo che la prima cosa che dovrebbe fare un'amministrazione pubblica sia quella di strutturare bene se stessa, ad evitare che le deficienze derivate dal suo cattivo funzionamento ricadano su terzi.

Abbiamo poi la situazione di tanti valichi del comasco e del varesotto che, oltre ad essere non ben funzionali, sono anche in condizioni intollerabili dal punto di vista logistico ed estetico. A Como abbiamo un problema gravissimo, quello del valico di Brogeda per il cui impianto è stata anche fatta una legge. Ma mentre da parte svizzera si lavora attivamente per arrivare al confine, e quindi si sta predisponendo tutta l'organizzazione al di là del confine, da parte nostra non v'è ancora un progetto definitivo. Anche il tratto terminale dell'autostrada Milano-Chiasso che deve congiungersi con questo valico è fermo al secondo tronco, perché ancora non si sa dove esattamente il terzo tronco dovrà sboccare. Questi rilievi potrebbero essere considerati

non strettamente pertinenti al disegno di legge in esame, ma l'occasione mi è propizia per raccomandare al ministro di prendere in considerazione queste lamentele dei comaschi per la lentezza con cui si procede alla realizzazione dell'impianto del valico di Brogeda ed allo studio del problema dogana merci su strada.

Quanto ai rapporti con i doganieri, non posso che auspicare che tali rapporti vengano esaminati in sede ministeriale con i rappresentanti dei sindacati, perché queste richieste appaiono legittime e da anni sono stati posti problemi non esaminati e valutati nei giusti termini.

Ho avuto occasione di leggere, onorevole ministro, le sue dichiarazioni che riguardavano particolarmente un aspetto della questione, cioè la ripartizione delle indennità commerciali; ella affermava che non era giusto riconoscerle, aggiungendo che era in corso anche una contestazione legale per cui non era possibile entrare esattamente nel merito. Per altro il fatto che tutta la base del personale doganale abbia espresso la sua solidarietà con i suoi dirigenti fa pensare che vi siano anche altre ragioni di contrasto.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Quali? Me le dica!

BOTTA. Faccio semplicemente un ragionamento logico: se vi è una ragione di contrasto che riguarda soltanto un certo numero di impiegati di alto grado — mi pare che ella abbia detto 150 — e lo sciopero è stato messo in atto anche alla base, evidentemente sono in gioco anche interessi che riguardano tutta la categoria e non soltanto quei 150 dirigenti.

Pertanto auspico che si raggiunga un accordo e che la misura predisposta con il decreto-legge di cui si chiede la conversione non venga mai utilizzata. È augurabile, infatti, che si compongano queste ragioni di contrasto perché, è notorio, gravi sono le ripercussioni dello sciopero in campo nazionale.

D'altra parte, non si può non accogliere o per lo meno non discutere le rivendicazioni del personale delle dogane, fidando che esso non arrivi a provocare tali danni. Ormai li abbiamo sperimentati. Quindi, sia questa un'arma puntata, ma che non spari mai; sia utilizzabile soprattutto ai fini di facilitare una trattativa, ma non venga usata.

Grazie, signor Presidente.

Presentazione di disegni di legge.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Mi onoro presentare, a nome del ministro del tesoro, i disegni di legge:

« Elevazione dei tagli massimi dei titoli per il raggruppamento delle cartelle fondiarie »;

« Regolamento degli impegni finanziari derivati al Governo italiano dall'acquisto di navi tipo "Liberty" dal governo degli Stati Uniti d'America »;

« Aumento della quota di partecipazione dell'Italia al capitale della Banca internazionale per la ricostruzione e lo sviluppo (B.I.R.S.) ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi alla competente Commissione, con riserva di stabilirne la sede.

Si riprende la discussione.

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

TOGNONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio collega di gruppo onorevole Guidi, che ha aperto il presente dibattito, si è soffermato soprattutto a dimostrare il carattere anticostituzionale del provvedimento di fronte al quale ci troviamo; ed io non intendo ritornare, nel corso di questo mio intervento, sugli argomenti da lui svolti.

Certo, onorevoli colleghi, non c'è da illudersi che questa discussione possa svolgersi e concludersi rapidamente; così come potrebbe apparire dalla ingenua presentazione che ha fatto il collega Francesco Napolitano, il quale ha dedicato al disegno di legge poche righe di relazione e ha cercato di presentarlo — forse perché non ha avuto abbastanza coraggio per illustrarne la vera natura — come un provvedimento di carattere tecnico, di carattere amministrativo, di carattere funzionale, per migliorare l'attività dell'amministrazione dello Stato in questo settore. Tale tentativo, del resto, non potrebbe riuscire; prima di tutto perché noi svilupperemo contro questo provvedimento una vigorosa battaglia di opposizione.

Del resto, l'onorevole Botta, che è intervenuto testé e che fa parte del gruppo parlamentare liberale, ha dato di questo provvedimento una immagine che contrasta apertamente con quella idilliaca che ci ha voluto presentare il collega Napolitano nella sua relazione. Che cosa ha detto, giustamente, l'onorevole Botta? Ha detto che questo provvedimento rappresenta una pistola puntata nei

confronti dei doganieri; e ha chiesto (è un liberale che lo chiede, ad un Governo con maggioranza di centro-sinistra, del quale fa parte anche il partito socialista !) che quella pistola non spari mai, ma costituisca soltanto una minaccia nei confronti dei doganieri, con i quali si dovrà trattare per risolvere le loro giuste questioni e per accogliere almeno in parte quello che i doganieri sottopongono all'attenzione del Governo.

Credo che le dichiarazioni del collega Botta diano il senso preciso della discussione che stiamo facendo in questo momento. Naturalmente il collega Botta, liberale, ha detto che non si opporrà al provvedimento; si è limitato ad auspicare che questa pistola non spari: ma che qualcuno l'abbia in mano nei confronti dei doganieri e dei lavoratori non spiace nemmeno all'onorevole Botta. Noi, onorevoli colleghi, vogliamo semplicemente che questa pistola non vi sia.

NAPOLITANO FRANCESCO, *Relatore*. E non v'è.

TOGNONI. Vogliamo che questa pistola non costituisca, quindi, una minaccia per alcuno; vogliamo che con le organizzazioni dei lavoratori si discuta serenamente al tavolo della trattativa e che i lavoratori stessi, in definitiva, siano gli arbitri di giudicare quando debbano o non debbano ricorrere all'arma dello sciopero per far accettare le loro rivendicazioni.

Cerco di spiegarmi, onorevole ministro Tremelloni, il suo atteggiamento leggermente ironico, se mi consente, nei confronti di queste nostre dichiarazioni.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Non mi permetterei mai un atteggiamento del genere.

TOGNONI. Tuttavia non è un caso che questo decreto del Consiglio dei ministri, che la autorizza ad emettere decreti per sostituire i doganieri con il personale della guardia di finanza, per sempre, in qualsiasi circostanza, sia venuto in un momento in cui i doganieri stavano scioperando ed abbia di conseguenza stroncato il loro sciopero.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Non è vero affatto che lo abbia stroncato.

NAPOLITANO FRANCESCO, *Relatore*. Lo sciopero è proseguito regolarmente. (*Proteste all'estrema sinistra*).

TOGNONI. La parola « ipocrisia » qui dentro, signor Presidente, è bene non pronunziarla, ed io non la pronunzierò; ma veramente udire dichiarazioni del genere di quelle che sono state fatte in questo momento costringerebbe proprio ad usarla. Il decreto, infatti, è

giunto proprio mentre vi era lo sciopero; ed il perché lo sciopero non è proseguito è chiaro: c'era questa pistola puntata contro i lavoratori, come ha detto il collega liberale.

NAPOLITANO FRANCESCO, *Relatore*. Non per evitare lo sciopero è stato emanato il decreto-legge, ma per evitare un danno all'economia nazionale.

Una voce al centro. Lo sciopero è proseguito.

MAZZONI. Peggio ancora del fascismo! Infatti, quando il fascismo sopprime il diritto di sciopero, vi furono scioperi di protesta che poterono aver luogo.

TOGNONI. Questa, comunque, è l'interpretazione che noi diamo al provvedimento. Prendiamo atto che avete paura di confessare che questo è il suo vero significato; che avete timore di assumervi la responsabilità che un provvedimento di tal genere comporta. Ma questa è la realtà: con un provvedimento di questo genere, voi vi mettete sotto i piedi l'articolo 40 della Costituzione. Di qui non si sfugge. La Costituzione riconosce il diritto di sciopero per tutti; e voi, con un decreto del Consiglio dei ministri, autorizzate un ministro ad emettere un altro decreto per mettervi sotto i piedi l'articolo 40 della Costituzione. (*Commenti — Interruzione del Relatore Napolitano Francesco*).

Avremmo ad ogni modo tempo di parlarne ancora nei prossimi giorni, nei quali continueremo a discutere di questo provvedimento, onorevole relatore.

La realtà è che questo provvedimento annulla di fatto il diritto di sciopero per i doganieri. Ma non si limita a questo: esso colpisce il diritto di sciopero in generale, perché, qualora fosse approvato, si verrebbe a creare un precedente di natura tale che potrebbe aprire la strada ad altri provvedimenti del genere nei confronti di altre categorie.

Quante volte infatti non abbiamo sentito ripetere dalle colonne del *Corriere della sera*, de *Il Giornale d'Italia*, de *La Stampa* di Torino le rampogne contro questi ferrovieri che non si accontentano mai e che scioperano tanto di frequente! Dopo i doganieri verrebbero i ferrovieri e poi tutti gli altri; nella sostanza è dunque il diritto di sciopero che viene colpito con questo provvedimento, anche se si limita ad annullarlo solo per una piccola categoria di lavoratori.

Questo provvedimento, infatti, ha rinvivito tutte le polemiche nei confronti del diritto di sciopero; e dobbiamo dire chiaramente che, in strana coincidenza con il decreto-legge del Governo, abbiamo assistito anche ad una

ripresa di atteggiamenti e di azioni da parte dei gruppi padronali privati, che da un po' di tempo a questa parte non si ripetevano più. E di questi giorni la serrata della Pirelli di Milano, per rispondere ad uno sciopero proclamato unitariamente da tutte le organizzazioni sindacali. Ma i padroni della Pirelli o della Montecatini o della Fiat si sentono sempre più in diritto di ricorrere all'arma illegale della serrata, ai licenziamenti di rappresaglia nei confronti di dirigenti o attivisti dei sindacati o delle commissioni interne, quando vedono il Governo che addirittura con un decreto-legge annulla un diritto, sancito dalla Costituzione, per una categoria di propri dipendenti.

D'altra parte, sappiamo che la pressione padronale per limitare e conculcare il diritto dei lavoratori si manifesta sempre in occasione di elezioni delle commissioni interne, e poi per impedire che questi organismi unitari dei lavoratori esercitino liberamente le loro funzioni all'interno delle aziende.

Se volgiamo lo sguardo a quanto avviene nelle aziende di Stato non ci possiamo sentire più tranquilli. Abbiamo un documento al quale il rappresentante del Governo che sovrintende a questo settore sempre si richiama, per dimostrare che sono infondate le nostre critiche e le nostre accuse: è la famosa circolare Bo, che doveva rappresentare in anteprima una specie di statuto dei diritti dei lavoratori all'interno delle aziende a partecipazione statale. Ma abbiamo avuto più volte modo di dimostrare che questa circolare i dirigenti delle aziende a partecipazione l'hanno messa nel cestino della carta straccia; e possiamo affermare senza tema di essere smentiti che i rapporti delle commissioni interne e dei dirigenti delle organizzazioni sindacali con le aziende a partecipazione statale sono rapporti tesi.

Ho sentito una documentata denuncia fatta dall'onorevole Beragnoli di Pistoia alla Commissione bilancio, alla presenza del ministro Bo, citando le esperienze che si hanno in proposito in una fabbrica a partecipazione statale. Potrei dirvi che in questo momento i lavoratori della S.P.I.C.A. di Livorno sono da alcuni giorni in sciopero a tempo indeterminato, per protestare contro il licenziamento d'un attivista dirigente sindacale, che aveva esercitato le proprie funzioni e proprio per questo è stato licenziato. Potrei dire che un dirigente della commissione interna della società della miniera del monte Amiata è stato sospeso perché ha esercitato le proprie funzioni riunendo un'assemblea di lavoratori per

informarli sul corso delle trattative con la direzione aziendale.

Questa è la politica, questo è il quadro in cui si colloca il provvedimento che voi ci presentate.

Vi è, d'altra parte, una coerenza fra i provvedimenti di questo tipo e tutta la politica economica che viene fatta dal Governo. Questa politica ricerca la fiducia dei padroni e chiede ai lavoratori di accettare il blocco dei salari attraverso la politica dei redditi. La politica del Governo chiede ai dipendenti dello Stato, ai ferrovieri, di rinunciare a qualsiasi rivendicazione. Ma quando si vuole imporre una politica economica che contrasta con gli interessi dei lavoratori, si è costretti non ad esaltare i diritti e le funzioni del sindacato, della commissione interna, le libertà e i diritti in generale dei lavoratori, bensì si è portati necessariamente a conculcarli, per fare accettare con la forza ai lavoratori gli orientamenti della politica economica del Governo.

D'altra parte, che questo sia vero è dimostrato anche dalla sorte riservata al famoso «statuto dei diritti dei lavoratori». Di esso si cominciò a parlare nel febbraio del 1962, quando si costituì il primo Governo di centro-sinistra, presieduto dall'onorevole Fanfani. Lo statuto divenne poi parte integrante dei programmi di governo del primo e del secondo Ministero Moro. Siamo giunti al dicembre del 1964: e ancora il Consiglio dei ministri (non diciamo il Parlamento) non ha discusso alcuno dei provvedimenti che dovrebbero dare sostanza a questo statuto.

Ciò è ancora più grave perché, ad ogni passo involutivo compiuto dalla coalizione di governo, il vicepresidente del Consiglio onorevole Nenni e anche l'onorevole De Martino, segretario del partito socialista italiano, hanno affermato che il programma di governo doveva essere integralmente realizzato («niente di più, niente di meno», essi hanno detto), nella piena fedeltà agli impegni presi; e hanno più volte particolarmente sottolineato che un punto sul quale non si poteva assolutamente transigere era lo statuto dei diritti dei lavoratori.

Nel frattempo svolgeva il suo faticoso iter la proposta di legge sul licenziamento per giusta causa, presentata il 26 luglio 1963 dal collega Sulotto e da altri deputati del gruppo comunista e socialista, che si richiamava ad analoghe proposte di legge presentate in anni lontani dal compianto onorevole Di Vittorio e all'iniziativa assunta nella passata legislatura dall'onorevole Vittorino Colombo e da altri deputati della democrazia cristiana.

Della proposta di legge Sulotto fu iniziata la discussione, nonostante le nostre reiterate insistenze, solo il 9 marzo 1964, ossia molti mesi dopo la sua presentazione; il che è quanto mai significativo per valutare la reale volontà della maggioranza di porsi sulla strada dell'attuazione di uno statuto dei diritti dei lavoratori. Le Commissioni riunite giustizia e lavoro, cui il provvedimento fu assegnato, dedicarono all'esame di esso alcune sedute dei mesi di aprile e di maggio. Successivamente tutti i commissari, di ogni gruppo, chiesero che la discussione fosse sospesa e che il vicepresidente del Consiglio Nenni, cui il Governo aveva affidato i compiti di attuazione costituzionale, e i ministri del lavoro e della giustizia esprimessero dinanzi alle Commissioni riunite il loro orientamento. Da allora sono trascorsi molti mesi e la discussione non è più proseguita, né alcun rappresentante del Governo si è presentato per far conoscere alle Commissioni riunite gli orientamenti dell'esecutivo.

Di fronte a questo atteggiamento chiaramente ostruzionistico, nella seduta del 1° settembre un rappresentante del nostro gruppo chiese che il Presidente dell'Assemblea, poiché erano scaduti i termini regolamentari per predisporre la relazione, fissasse una data entro la quale doveva essere redatta la stessa relazione da presentare in aula. Il Presidente fissò un termine abbastanza ampio, di trenta giorni. Scaduto anche questo, gli onorevoli Vincenzo Marotta, Angelo Gitti, Maria Cocco, Carlo Borra, Fortunato Bianchi, Erminio Pennacchini, Fausto Bisantis, Benedetto del Castillo, Maria Eletta Martini e Attilio Ruffini — cioè dieci deputati della democrazia cristiana — hanno invitato il Presidente dell'Assemblea a concedere un'altra proroga, che è stata accordata.

Così della proposta di legge riguardante i licenziamenti per giusta causa ripareremo (se non si chiederanno altri rinvii) quando la legislatura si appresterà a compiere il suo secondo anno di vita, cioè attorno al marzo 1965, a distanza di un anno dall'epoca in cui cominciamo a discutere il provvedimento.

L'atteggiamento del Governo a questo proposito non si può spiegare se non con gli argomenti cui prima facevo riferimento. La vostra politica economica non può essere accompagnata da provvedimenti che elevino e rafforzino i diritti e la capacità contrattuale della classe operaia. Ecco perché lo statuto dei diritti ai lavoratori è stato rinviato, ecco perché il provvedimento riguardante i licenziamenti per giusta causa non è stato discusso.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 DICEMBRE 1964

In proposito non possono essere invocate le difficoltà della congiuntura. Quando noi vi chiediamo di approvare la legge urbanistica, quella concernente le regioni, l'iniziativa della programmazione economica, voi ci rispondete (a torto, a nostro giudizio) che detti provvedimenti debbono essere riveduti e rinviati, dato che la congiuntura economica sfavorevole non consente che siano discussi e approvati. Ma per assicurare il diritto di cittadinanza del sindacato nelle fabbriche, per riconoscere giuridicamente le commissioni interne, per stabilire il principio che i licenziamenti si attuano soltanto per una giusta causa, non può essere invocata la congiuntura sfavorevole, perché non sono necessari mezzi finanziari. Si tratta infatti di quelle famose « riforme senza oneri », che avrebbero dovuto avere, stando ai vostri orientamenti, il primo posto nell'attuazione della vostra politica.

Si chiede ai lavoratori di accettare una politica che riduce il loro orario di lavoro e, di fatto, i loro salari; si condanna parte di essi ad essere disoccupati: e al tempo stesso si chiede loro di accettare che non siano riconosciuti i loro diritti sindacali, che non sia elevata la loro capacità contrattuale.

Il ministro Delle Fave, conversando con alcuni colleghi della Commissione lavoro, diceva che per quanto riguarda l'attuazione dello statuto dei diritti dei lavoratori bisognerà riprendere le consultazioni con i sindacati. E si è parlato di gennaio. Ma su nostra richiesta ha affermato che per quanto riguarda in modo specifico il provvedimento per la giusta causa nei licenziamenti il Governo sarebbe stato disposto a intavolare trattative immediatamente dopo la fine delle consultazioni sul disegno di legge per la riforma pensionistica, cioè all'inizio del mese di novembre. Ebbene, anche questo impegno assunto dall'onorevole Delle Fave è stato disatteso, perché ormai è stato detto che le consultazioni riprenderanno nel mese di gennaio.

Stando così le cose, è chiaro il motivo della mia affermazione iniziale: la discussione su questo provvedimento non potrà essere così tranquilla, come può essere sembrato a chi avesse letto soltanto la relazione dell'onorevole Francesco Napolitano. Sarà una discussione abbastanza seria, che vedrà impegnato notevolmente il gruppo parlamentare al quale appartengo, che ha apprezzabili forze in questo e nell'altro ramo del Parlamento.

D'altra parte, a giustificare la nostra posizione di denuncia nei confronti dell'attuale provvedimento, a giustificare la nostra ferma

opposizione ad esso, vi sono per fortuna atteggiamenti incoraggianti che vengono da alcuni settori della maggioranza. Abbiamo appreso con molta soddisfazione che il comitato direttivo del gruppo parlamentare del partito socialista italiano (uno dei maggiori gruppi della maggioranza governativa) si sarebbe pronunciato contro la conversione in legge di questo decreto-legge. Ci auguriamo che i rappresentanti di quel gruppo parlamentare vengano ad esporre in aula le ragioni di questa loro giusta opposizione alla ratifica del provvedimento in esame.

Non possiamo non prendere atto con soddisfazione che negli stessi ambienti sindacali cattolici esistono serie perplessità ad approvare il provvedimento così come viene presentato dal Governo. D'altronde — ironia della sorte! — nella categoria dei lavoratori più direttamente interessati a questa vicenda, non credo che la C.G.I.L. abbia posizioni considerevoli; ritengo anzi che la maggioranza sia detenuta proprio dai sindacati cattolici, i quali evidentemente erano i promotori di quella lotta e dello sciopero che ha originato la reazione di questo decreto-legge.

Certo, siamo disposti a discutere con la maggioranza le soluzioni da adottare per impedire che il diritto di sciopero dei doganieri venga annullato e che il diritto di sciopero venga ferito in generale per tutte le categorie dei lavoratori italiani. È chiaro però che le preoccupazioni espresse in via confidenziale non hanno un grande effetto, non hanno una grande efficacia. È necessario si sappia che noi parlamentari comunisti non accetteremo alcuna soluzione che in qualche modo scalfisca il diritto di sciopero dei doganieri o di qualunque altra categoria. Su questo dobbiamo essere chiari e precisi. La soluzione per la quale noi ci batteremo è puramente e semplicemente questa: che il decreto-legge, che dovrebbe essere convertito, a termini costituzionali, entro il 10 gennaio 1965, non venga convertito in legge dal Parlamento. Questa è la soluzione più giusta, e sarebbe certamente accettata con soddisfazione da tutti i lavoratori.

In questi giorni abbiamo già sentito pronunciarsi alcuni importanti sindacati. E di ieri, se non sbaglio, il pronunciamento contro il decreto-legge in esame del sindacato dei postelegrafonici aderente alla C.I.G.L. Siamo convinti che simili pronunciamenti si estenderanno nei prossimi giorni, se sarà necessario nelle prossime settimane, mentre ancora continuerà la discussione per la conversione di questo decreto-legge.

D'altra parte, onorevoli colleghi, noi non comprendiamo come il Governo possa pensare di operare la ratifica di questo decreto: e non soltanto per la gravità che esso riveste, non soltanto per il contesto nel quale esso si colloca, ma anche in considerazione delle scadenze che sono di fronte a noi. Il 10 gennaio è ormai vicino, e abbiamo di fronte un calendario di lavori molto denso: abbiamo provvedimenti urgenti ed importanti da approvare, soprattutto i due provvedimenti per la regolazione dei fitti. Sembra poi scontato che la nostra Assemblea, nonostante l'enorme lavoro compiuto nei giorni scorsi per la discussione e l'approvazione del bilancio, non potrà evitare la discussione dell'esercizio provvisorio. Il giorno 16 siamo già convocati in seduta comune per assolvere al nostro dovere di eleggere il nuovo Capo dello Stato. È una mole di lavoro considerevole; e a ciò va aggiunta l'intenzione del nostro gruppo parlamentare di svolgere una discussione molto ampia e molto approfondita su questo provvedimento.

Forse la decisione più saggia da prendere sarebbe quella di cominciare a discutere altri e più importanti provvedimenti che ci sono di fronte.

Se arriveremo al 10 gennaio e la conversione non sarà stata approvata, questa non sarà una vittoria del nostro partito né una vittoria dei sindacati unitari: sarà, noi riteniamo, una vittoria di tutto il mondo del lavoro e di tutti coloro i quali vogliono che siano applicati e non violati i diritti fondamentali sanciti dalla nostra Costituzione. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Presentazione di disegni di legge.

CORONA, *Ministro del turismo e dello spettacolo*. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORONA, *Ministro del turismo e dello spettacolo*. Mi onoro presentare i disegni di legge:

« Nuovo ordinamento delle provvidenze a favore della cinematografia »;

« Provvidenze a favore degli enti autonomi lirici e delle istituzioni assimilate ».

Per il primo di essi chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Se non vi sono obiezioni, l'urgenza per il primo provvedimento s'intende accordata.

(*Così rimane stabilito*).

Trasmissione di una sentenza della Corte costituzionale.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 30 della legge 11 marzo 1953, n. 87, il presidente della Corte costituzionale, con lettera in data 7 dicembre 1964, ha trasmesso copia della sentenza, depositata nella stessa data in cancelleria, con la quale la Corte ha dichiarato l'illegittimità costituzionale degli articoli 77, 78, 79 e 80 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3270, contenente la legge tributaria sulle successioni, nella parte in cui dispongono che le persone ivi indicate, quando fosse scaduto il termine per il pagamento della tassa, o quel termine scadesse nel corso del procedimento, non possano agire in giudizio o proseguirlo senza aver dato prova dell'avvenuto pagamento, della ottenuta dilazione o della esenzione, e nella parte in cui sanzionano, con l'obbligo di corrispondere l'importo delle tasse e delle soprattasse, l'inosservanza di quello di richiedere la prova suddetta (sentenza 3 dicembre 1964, n. 100).

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Informo che l'VIII Commissione (Istruzione) ha deliberato di chiedere che le seguenti proposte di legge, già ad essa assegnate in sede referente, le siano deferite in sede legislativa:

DI VITTORIO BERTI BALDINA ed altri: « Norme per la formazione delle classi e per le graduatorie degli insegnanti nelle scuole elementari » (1179);

DAL CANTON MARIA PIA ed altri: « Modifica al regolamento generale sui servizi per l'istruzione elementare » (1662);

SAVIO EMANUELA ed altri: « Compilazione delle graduatorie per l'assunzione in ruolo dei maestri elementari, per i trasferimenti e per il conferimento degli incarichi » (1688).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Annunzio di interrogazioni.

VESPIGNANI, *Segretario*, legge le interrogazioni pervenute alla Presidenza.

DIAZ LAURA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 DICEMBRE 1964

DIAZ LAURA. Desidero sollecitare lo svolgimento delle interrogazioni sui drammatici avvenimenti nel Congo e sulla venuta a Roma del presidente congolese Ciombé.

PRESIDENTE. Interesserò il Governo.

Ordine del giorno delle sedute di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno delle sedute di giovedì 10 dicembre 1964, alle 10,30 e alle 16:

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

Conversione in legge del decreto-legge 11 novembre 1964, n. 1120, recante norme per l'espletamento dei servizi doganali (1846);

— *Relatore:* Napolitano Francesco.

2. — *Discussione dei disegni di legge:*

Proroga delle locazioni di immobili adibiti ad uso di albergo, pensione o locanda e del vincolo alberghiero (1876);

— *Relatore:* Fortuna;

Disciplina transitoria delle locazioni di immobili urbani (1877);

e delle proposte di legge:

OLMINI ed altri: Disciplina transitoria dei fitti per immobili urbani non adibiti ad uso di abitazione (1238);

CACCIATORE ed altri: Proroga dei contratti di locazione e di sublocazione degli immobili urbani (1557);

TITOMANLIO VITTORIA ed altri: Disciplina delle locazioni di immobili urbani adibiti ad attività artigianali (1763);

BOVA ed altri: Disciplina dei contratti e dei canoni di locazione degli immobili adibiti ad attività artigiana (1784);

— *Relatore:* Breganze.

3. — *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 11 novembre 1964, n. 1121, concernente la soppressione dell'imposta speciale sugli acquisti di alcuni prodotti, istituita con il decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 26, convertito con modificazioni nella legge 12 aprile 1964, n. 190 (1845).

4. — Proposta di modificazioni al Regolamento (articoli 32 e 33) (Doc. X n. 5).

— *Relatore:* Restivo.

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

Modifiche alla legge 10 febbraio 1953, n. 62, sulla costituzione e il funzionamento degli organi regionali (1062);

— *Relatori:* Cossiga, *per la maggioranza*; Almirante, Accreman, Luzzatto, *di minoranza*.

6. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme per il comando del personale dello Stato e degli enti locali per la prima costituzione degli uffici regionali (1063);

— *Relatori:* Piccoli, *per la maggioranza*; Almirante, *di minoranza*;

Principi e passaggio di funzioni alle regioni in materia di circoscrizioni comunali (1064);

— *Relatori:* Baroni, *per la maggioranza*; Almirante, *di minoranza*.

La seduta termina alle 20.

IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI
Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. VITTORIO FALZONE

INTERROGAZIONI ANNUNZiate

Interrogazioni a risposta scritta.

PELLICANI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere quali misure saranno adottate al fine di provvedere all'ingente danno causato agli olivicoltori della provincia di Bari dal pregiudizievole andamento dell'annata olearia. Si calcola che oltre il 70 per cento del prodotto è andato distrutto per il maltempo continuo e per effetto della mosca olearia, mentre il restante raccolto si è rivelato di pessima qualità e privo di ogni attitudine produttiva.

L'interrogante chiede se, in relazione a tale stato di fatto, non si reputi urgente l'emana-zione di equi provvedimenti che assicurino per gli agricoltori più colpiti concrete provvi-denze, come sussidi, esenzioni fiscali e contri-buti in natura, volte a compensare il danno emergente ed a garantire la continuità delle colture, ora gravemente compromesse. (8970)

SCALIA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali siano i risultati dell'inchiesta condotta dagli organi periferici sull'azienda Giovanni Fiche-ra di Nesima Superiore (Catania) contrada Case Sparse.

Sarà a conoscenza del Ministro che in tale stabilimento di manufatti in cemento è stato trovato morto in un silos di cemento il gio-vane Mario Di Consolo di undici anni.

Risulta all'interrogante che numerose gra-vi infrazioni sono state realizzate dalla ditta in questione. (8971)

BOLDRINI, D'ALESSIO E D'IPPOLITO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere:

1) quali sostanziali innovazioni sono state introdotte nel regolamento di disciplina militare in applicazione dei principi costituzionali e in particolare dell'articolo 52;

2) come è composta e quando è stata nominata la commissione incaricata di pro-cedere all'esame e all'aggiornamento del sud-detto regolamento di disciplina;

3) quali procedure sono state seguite e quale lavoro è stato svolto per conseguire gli scopi in questione. (8972)

FODERARO. — *Al Presidente del Consi-glio dei ministri e al Ministro dell'industria e commercio.* — Per conoscere se non riten-gano opportuno — data la particolare situa-zione economica del momento — che si dia luogo all'applicazione dell'articolo 3 della

legge 16 settembre 1964, n. 755, per l'esclu-sione temporanea della disciplina sulle ven-dite a rate per quanto attiene la motorizza-zione maggiore e particolarmente la minore, o quanto meno che si attenuino le disposizioni stesse. (8973)

GREGGI. — *Al Ministro del bilancio.* — Per sapere in quale modo parlamentari e opi-nione pubblica debbono interpretare le di-chiarazioni rese dal Ministro stesso (in rispo-sta alla discussione sul bilancio, secondo le quali il Governo avrebbe assicurato, per il 1965, un incremento del reddito nazionale del 5 per cento) alla luce delle dichiarazioni scrit-te, riportate nella « relazione previsionale e programmatica » (presentata dallo stesso Mi-nistro ed in base alle quali si è svolta tutta la discussione sul bilancio dello Stato) nelle qua-li era invece precisato che per il 1965 la pre-visione di aumento del reddito oscillava (sulla base di una serie di dati riportati nella rela-zione stessa) fra il 3 e il 4 per cento.

L'interrogante chiede in sostanza di sapere se il popolo italiano debba per il prossimo anno aspettarsi un aumento del reddito del 5 per cento, oppure del 3 per cento, osservan-do che fra le due previsioni esiste una diffe-renza sostanziale di almeno 700 miliardi. (8974)

BARTOLE. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se non reputi opportuno far tempestivamente preavvertito il settore interessato che col 31 dicembre 1964 verrà « improrogabilmente » a scadere il ter-mine eccezionalmente concesso col decreto 19 gennaio 1963 all'impiego di formaldeide (nella proporzione di milligrammi 60 di for-maldeide residua per chilogrammo di formag-gio) per le operazioni di stagionatura del « grana padano ».

L'interrogante ricorda che motivo della predetta autorizzazione era la constatazione che, all'epoca, sarebbe mancato all'industria lattiera il tempo necessario e le possibilità di modificare il ciclo di lavorazione in atto, con-dizioni queste che non hanno più ovviamente ragione di sussistere avendo ormai gli indu-striali del settore approntato i mezzi idonei alla lavorazione del prodotto senza impiego di agenti estranei. (8975)

BARTOLE. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se, in applica-zione dell'articolo 7 della legge 30 aprile 1962, n. 283, che prevede la produzione e il com-mercio di sostanze alimentari e bevande che

abbiano subito trattamenti speciali, ivi compresa l'irradiazione con raggi ultravioletti, non ritenga necessario fissare con apposita norma regolamentare il contenuto minimo in vitamina D che deve essere contenuto nel « latte irradiato », indicando nel contempo i metodi analitici di controllo che dovranno venire impiegati. Quanto sopra al fine di ovviare alla sensibile disparità tuttora riscontrabile sul prodotto reperibile in commercio (per esemplificare: unità internazionali di vitamina D per litro di latte irradiato: U. I. 270 in provincia di Forlì; U. I. 280 in provincia di Firenze; U. I. 290 in provincia di Bologna; U. I. 320 in provincia di Milano). (8976)

CAVALLARI NERINO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere:

a) se corrisponde a verità la circostanza addotta dai sindacati doganali S.A.U.D. (autonomo), S.I.P.D.A.D. (Dirstat), S.N.A.D. (CISL), che rappresentano il 97 per cento del personale doganale, abbiano invano chiesto di essere ammessi ad una democratica trattativa dei loro esclusivi problemi, e che lo sciopero dichiarato ed attuato il mese scorso, che tanti danni ha creato al nostro paese soprattutto nei porti, aeroporti e zone di confine, sia frutto di tale inusitata ripulsa ministeriale a svolgere normale trattativa coi legittimi ed unici rappresentanti della categoria;

b) se i decreti ministeriali 8 agosto 1947, 8 agosto 1949, 15 febbraio 1961 sono stati sottoposti al controllo della Corte dei conti e se sono stati regolarmente registrati;

c) se è vero che con propria lettera del primo semestre 1964 il Ministro stabilì che al personale del ruolo centrale del ministero delle finanze, in servizio presso la direzione generale delle dogane, non poteva più essere erogata la quota, a titolo privato, del 14 per cento, fino allora, mediante delega, conferita da gran parte del personale del ruolo provinciale delle dogane avente titolo a partecipare alla ripartizione del fondo 10 per cento e, nell'affermativa, quali ne furono le ragioni;

d) i motivi per cui (non competendo, neppure al cennato privato titolo, al personale centrale di cui innanzi la ripetuta quota del 14 per cento) è stata sospesa anche l'erogazione del fondo 10 per cento a favore del personale provinciale delle dogane a termini del decreto ministeriale 8 agosto 1947, 8 agosto 1949, 15 febbraio 1961 e del decreto ministeriale 20 maggio 1948;

e) le ragioni che hanno, sinora, impedito l'adempimento dell'articolo 383 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio

1957, n. 3 del seguente tenore: « Con legge ordinaria sarà provveduto all'unificazione dei ruoli e delle carriere del personale dell'amministrazione centrale e provinciale dipendente dal ministero delle finanze ed all'inquadramento nei nuovi ruoli del personale stesso, adempimento che avrebbe, certamente, evitato il sorgere di dissapori, tra centro e periferia, in relazione al personale;

f) se consideri legittimo avere ristretta l'applicazione del decreto ministeriale 8 agosto 1947 (e successivi decreti 8 agosto 1949 e 15 febbraio 1961) alla sola prima parte di esso (« sulle somme pagate dai contribuenti, in base all'unità tabella ed alle note che ad essa fanno seguito, verrà fatto, per le operazioni compiute dal personale delle dogane, un prelevamento del 10 per cento con il quale verrà costituito un fondo a disposizione del direttore generale delle dogane ») trascurando (per le somme affluite al fondo, a far tempo dal 1° luglio 1964) la seconda parte (« da erogarsi a favore del personale del ruolo provinciale delle dogane indicato nell'articolo 3 del decreto ministeriale 20 maggio 1948 »);

g) se corrisponda al vero la circostanza che, negli accertamenti in corso da parte della magistratura, i funzionari del ruolo provinciale delle dogane finora interrogati sono considerati « parti lese » in quanto l'autorità giudiziaria si propone di stabilire se la cenata erogazione del 14 per cento (da parte degli aventi titolo alla ripartizione del fondo) sia stata « spontaneamente data » oppure « estorta con pressioni »;

h) se corrisponda al vero la circostanza, fatta presente dai sindacalisti, che gli impiegati doganali che hanno diritto alla quota del fondo, oggi non fanno altro che ricevere in restituzione quanto in precedenza hanno corrisposto ad altri colleghi privandosi del 10 per cento delle proprie retribuzioni straordinarie denominate indennità commerciali;

i) se sia conforme a verità la circostanza che, mentre nell'esercizio finanziario 1952-53 i 4.250 impiegati doganali in servizio fecero fronte ad un traffico globale di tonnellate 40 milioni circa, durante l'esercizio 1961-62 i 4.500 impiegati doganali hanno dovuto fronteggiare un traffico di 104 milioni di tonnellate, ossia un traffico enormemente superiore;

l) se corrisponda a verità la circostanza che le indennità commerciali — che sono retribuzioni per servizi straordinari resi, oltre il normale orario di ufficio o fuori della sede di servizio, al personale delle dogane — erano previste nel Regno di Sardegna (regio editto 4 giugno 1816) e che sono normalmente per-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 DICEMBRE 1964

cepite, per i servizi straordinari resi, dagli impiegati doganali francesi (con tariffa più elevata dalle tabelle vigenti in Italia), inglesi (sempre con tariffa più alta di quella italiana) tedeschi della Repubblica federale germanica, belgi, statunitensi, Paesi tutti che pongono, a carico degli operatori, oltre le spese di trasporto, anche (diversamente che in Italia) il vitto;

m) se corrisponda, infine, al vero la circostanza dell'esclusione dei sindacalisti doganali da ogni trattativa e dai lavori dell'apposita commissione ministeriale che ha avuto l'incarico di disciplinare *ex novo* l'istituto delle indennità commerciali.

L'interrogante osserva inoltre:

che l'articolo 8 della legge 25 settembre 1940, n. 1424, stabilisce, al quarto comma, che « sono pure a carico del contribuente le indennità dovute al personale delle dogane ed ai militari della guardia di finanza per operazioni fuori del circuito doganale od oltre l'orario normale di ufficio »;

che l'articolo 50 del regio decreto 13 febbraio 1896, n. 65, dispone che la « visita delle merci si deve compiere negli spazi doganali e nei luoghi stabiliti dalla dogana e che, su domanda del contribuente, il capo della dogana ha facoltà di permettere che la vendita si esegua fuori degli spazi doganali o dei luoghi ordinariamente assegnati »;

che l'articolo 64 del citato regio decreto 1896, n. 65, sancisce « che gli impiegati della dogana e gli agenti di finanza che, per operazioni doganali permesse fuori della dogana o dei luoghi stabiliti, si devono recare ad una distanza maggiore di chilometri 1,500, o che nell'interesse del commercio compiono operazioni doganali oltre l'orario normale, od in giorni festivi in quegli uffici che in tali giorni sono per regola chiusi, hanno diritto alla indennità da stabilirsi dal Ministro delle finanze »;

che l'articolo 65 del prefato decreto dispone che « spetta al capo della dogana di designare il personale occorrente per compiere le operazioni fuori dei luoghi stabiliti o nel tempo in cui gli uffici sono ordinariamente chiusi »;

che il decreto ministeriale 26 marzo 1926 reca adeguate norme per il deposito, la liquidazione e la contabilizzazione delle indennità dovute dai contribuenti per operazioni compiute fuori del circuito doganale o dell'orario di ufficio;

che con decreto 8 agosto 1947, n. 50434, il Ministro delle finanze, onorevole Pella, sta-

billi che « sulle somme pagate dai contribuenti, in base alla tabella unita al decreto stesso, ed alle note che ad essa fanno seguito, verrà fatto, per le operazioni compiute dal personale delle dogane, un prelevamento del 10 per cento con il quale verrà costituito un fondo a disposizione del direttore generale delle dogane, da erogarsi a favore dei gradi 5° e 6° del ruolo provinciale delle dogane secondo le modalità che verranno successivamente stabilite con decreto del Ministro delle finanze »;

che con decreto 20 maggio 1948, n. 00444, l'allora Ministro per le finanze, onorevole Pella, dettò norme sull'erogazione del fondo costituito in base al richiamato decreto ministeriale 8 agosto 1947 col prelevamento del 10 per cento sulle indennità dovute dai contribuenti per operazioni doganali straordinarie stabilendo, altresì, che « il prodotto mensile sarà ripartito per una metà fra i funzionari di grado 5° e 6° del personale provinciale delle dogane e per una metà fra il personale di grado inferiore appartenente allo stesso ruolo ed addetto agli uffici della direzione generale della dogane, ai compartimenti doganali d'ispezione ed al laboratorio chimico centrale delle dogane »;

che con decreto 8 agosto 1949, n. 2326, l'allora Ministro delle finanze, onorevole Vannoni, adeguò le indennità stabilite dal decreto ministeriale 8 agosto 1947, confermando, con apposita nota in calce alla tabella, che « agli ufficiali della guardia di finanza spetta la stessa misura indicata, alla lettera A, per i funzionari di dogana al netto della quota del 10 per cento destinata al fondo di cui all'articolo 1 del decreto ministeriale 8 agosto 1947, n. 50434 »;

che con decreto 15 febbraio 1961 l'allora Ministro delle finanze, onorevole Trabucchi, adeguò le indennità stabilite dal decreto ministeriale 8 agosto 1949, confermando, ancora, in calce alla tabella, che « i compensi suindicati si intendono al lordo delle ritenute di cui al decreto ministeriale 8 agosto 1947 »;

che l'erogazione (da parte degli impiegati doganali cui spetta il prodotto mensile del fondo, dedotto il 5 per cento per spese di amministrazione), al personale del ruolo centrale della direzione generale delle dogane, fu iniziata, nel 1962, a titolo meramente privato, con delega scritta a detrarre, dall'importo a ciascuno spettante, la quota del 14 per cento;

che agli impiegati del ruolo provinciale delle dogane aventi titolo a partecipare alla

ripartizione di cui sopra che non avevano rilasciato la suddetta delega, la quota loro spettante non veniva decurtata del 14 per cento. (8977)

TRIPODI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere i motivi per cui la commissione di inchiesta, nominata dal consiglio comunale di Montebello Ionico (Reggio Calabria) col mandato di accertare le responsabilità connesse ai lavori in economia eseguiti nel comune suddetto, non abbia ancora espletato l'incarico e nemmeno si sia provveduto a sostituire un suo componente tecnico dimissionario; nel frattempo i cittadini di Montebello hanno la precisa sensazione che la locale giunta municipale interferisca ostacolosamente al fine di non fare ulteriormente assodare gravi colpevolezze dei suoi membri, già delineatesi dalle prime indagini. (8978)

TRIPODI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere quali provvedimenti urgenti intenda adottare per far finire e per reprimere le gravi interferenze di interessi privati negli atti compiuti dagli amministratori socialcomunisti del comune di Montebello Ionico (Reggio Calabria), già denunciati al suo dicastero e alla competente prefettura con reiterati esposti lasciati inevasi, nonostante che da essi emergano specifici addebiti ai vari assessori, tra cui quelli all'assessore delegato Zema Francesco per l'assegnazione pressoché esclusiva al fratello Consolato dei trasporti di materiale per lavori pubblici a prezzo superiore a quello offerto da altri autotrasportatori, per la costruzione di una fontana anch'essa assegnata al fratello in contrada Embresi e per l'impiego di fondi comunali nella costruzione di tracciati stradali di prevalente interesse per il suo domicilio, cosa ripetuta anche dall'altro assessore Cozzucoli mercé la riparazione a carico del comune di viottoli adducuti ai suoi poteri, mentre un altro assessore a nome Calabrò si fa sollecito per far liquidare al proprio suocero mezzo milione di lire a preteso indennizzo di una stradella che la precedente amministrazione aveva invece deciso senza onere alcuno di bilancio, e per fare nominare dal comune il proprio cognato bidello delle scuole della borgata Masella nonostante egli sia gestore di un negozio per generi alimentari, agricoltore e proprietario di case, di cui una data in affitto al comune medesimo per aula scolastica. (8979)

TRIPODI. — *Ai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici.* — Per sapere se sono al corrente dell'arbitrario operato della giunta

municipale di Montebello Ionico (Reggio Calabria) che, disattendendo un ricorso per sospensione di pagamento, ha proseguito invece in esso versando oltre quattro milioni di lire per il primo stato di avanzamento dei lavori di costruzione dell'acquedotto San Luca-Serro-Rovere, ecc., e ciò nonostante che, fondatamente, fossero state rilevate contravvenzioni all'articolo 340, paragrafo 112, della legge comunale e provinciale sui lavori pubblici in punto di incompletezza degli scavi e di idoneità dei tubi, e all'articolo 343, dello stesso paragrafo 122, per varianti abusive e non approvate. (8980)

TRIPODI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non intenda intervenire con l'urgenza che il caso richiede perché la famiglia del grande invalido di guerra Consales Antonio, in Reggio Calabria, sia messa in grado di permutare con altro più civile alloggio l'unica camera in atto datagli in affitto dal locale ente edilizio e nella quale vivono in stato di vergognosa brutalità i sette componenti di essa, mentre l'ente dispone di altri appartamenti incomprensibilmente chiusi da mesi e tuttora non assegnati. (8981)

TRIPODI. — *Al Ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno e al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non ritengano urgente il coordinamento delle iniziative dell'A.N.A.S. e della Cassa per il Mezzogiorno per quanto concerne la viabilità della Calabria settentrionale attinente alle comunicazioni attraverso l'istmo di Sibari. Attualmente la recente costruzione di due strade di bonifica ed il conseguente richiamo su di esse del traffico dalle Puglie in Calabria e viceversa rende indispensabile un riordinamento ed una riclassificazione della rete stradale gravitante sulla zona istmica, centro nevralgico delle maggiori aziende termali ed agrarie dell'intera regione. S'impone ancora il completamento dell'arteria istmica fra Sibari e Guardia Terme già assegnata alle due suaccennate strade di bonifica per oltre i due terzi dell'intero percorso. (8982)

DE CAPUA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se sia informato del fatto che il sindaco di Sannicandro di Bari abbia diffidato i dirigenti di un partito democratico a rimuovere lo « stemma di partito » installato a carattere permanente e luminoso sulla facciata esterna della sede sociale.

E — se concorda nel ritenere detto comportamento illegittimo — chiede di conoscere quali provvedimenti urgenti intenda adottare.

(8983)

DE CAPUA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se risponda al vero la notizia — apparsa sulla stampa (*Gazzetta del Mezzogiorno* del 6 dicembre) — di una ordinanza del sindaco del comune di Sannicandro (Bari), datata 1° dicembre, con la quale viene vietato ogni assembramento di persone, per qualsiasi motivo, nelle quattro piazze del paese « per non creare intralci al traffico ».

L'interrogante ritiene discutibile l'ordinanza di cui avanti si è detto perché il traffico può essere bene dirottato per corso Vittorio Emanuele (se trattasi di automezzi leggeri) e per l'estramurale (se trattasi di mezzi pesanti): sì che il provvedimento possa e debba essere revocato se ha lo scopo — come si dice — di vietare manifestazioni e comizi di alcune organizzazioni politiche.

(8984)

BONEA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se risponda a verità la notizia riportata dal quotidiano *La Gazzetta del Mezzogiorno* del 4 dicembre 1964, di un immediato stanziamento della somma di 40 milioni destinati all'allestimento di un nuovo reparto della manifattura tabacchi di Lecce, e se la realizzazione di tale nuova attrezzatura consentirà il trasferimento in questa sede di lavoro, di circa 350 lavoratrici del tabacco, residenti in provincia di Lecce, impiegate attualmente nella manifattura di Bari.

(8985)

AMENDOLA PIETRO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se agli insegnanti di storia dell'arte, stabilizzati e idonei a concorso di Stato, incaricati in due istituti per complessive 16 ore settimanali, non debba essere corrisposto il trattamento di cattedra anche e soprattutto per effetto della circolare ministeriale del 16 ottobre 1964, n. 380, che prevede, finalmente, per la nota deficienza di cattedre di storia dell'arte, il trattamento di cattedra agli insegnanti fuori ruolo che insegnino, nello stesso istituto, per 12 ore settimanali.

L'interrogante fa presente come tale norma dovrebbe ovviamente essere estesa a tutti gli insegnanti di storia dell'arte destinati in 2 istituti e per 16 ore settimanali, in considerazione del maggiore disagio materiale e morale da essi sopportato.

(8986)

DE CAPUA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali concreti provvedimenti intenda adottare per la urgente sistemazione del tronco Bitonto-Modugno, della strada statale 98 che è teatro di quotidiani incidenti automobilistici con risultati quasi sempre letali.

Si denuncia l'ultimo episodio del giorno 2 dicembre nel quale ha perso la vita un giovane medico di Corato, il dottor Giuseppe Mangano di anni 30.

Fin dal gennaio 1964 l'interrogante ricevette assicurazioni dall'A.N.A.S. che il compartimento di Bari era stato autorizzato a far redigere, e trasmettere per la relativa approvazione, la perizia concernente i lavori necessari per la sistemazione succitata; ma a quasi un anno di distanza non è stato dato inizio ad alcuna opera.

(8987)

GUARRA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere i motivi per i quali all'impianto ferroviario di Battipaglia non è stato finora concesso il riconoscimento di « grande piazzale », con conseguente maggiorazione del premio di operosità al personale dipendente; se ritenga di dover disporre in senso favorevole a tale riconoscimento data l'importanza del nodo ferroviario in relazione all'intenso traffico di transito ed in partenza sia per i passeggeri che per la merce, in particolare per il settore ortofrutticolo; se sia infine a sua conoscenza che impianti ferroviari di minore importanza hanno da tempo ottenuto tale riconoscimento.

(8988)

GAGLIARDI. — *Ai Ministri dell'industria e commercio, del lavoro, e previdenza sociale e della sanità.* — Per conoscere se — considerata la grave situazione economica in cui si dibattono le categorie dei commercianti, ambulanti ed ausiliari del commercio, nonché l'ulteriore aggravio dei contributi suppletivi richiesti dalle casse mutue provinciali — non intendano disporre l'aumento del contributo dello Stato alle casse mutue di malattia per gli esercenti delle attività commerciali, nonché l'estensione, in caso di morte del titolare della licenza commerciale, del godimento delle prestazioni all'intero nucleo familiare.

(8989)

GAGLIARDI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se non intenda intervenire presso l'E.N.P.D.E.D.P. affinché l'erogazione dell'assistenza ai figli dei lavoratori interessati — che avendo superato

il 21° anno di età, sono iscritti all'università — avvenga senza alcun aumento della contribuzione.

In particolare l'interrogante chiede — ove fosse necessaria una modifica dell'attuale legislazione sull'Ente suindicato — se il ministero del lavoro e della previdenza sociale intenda interessarsi alla soluzione del problema. (8990)

GUARRA. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, dell'interno e dei lavori pubblici.* — Per sapere se è a loro conoscenza che l'impresa edile Calcaterra Antonio appaltatrice dei lavori di fognatura nel comune di Eboli (Salerno) non ha provveduto al pagamento dei salari e delle indennità relative ai mesi di giugno e luglio 1964 ad oltre 20 operai; che impegnatosi dinanzi alle autorità locali a detti pagamenti vi ha provveduto soltanto in parte; che il commissario prefettizio al comune di Eboli procede alla regolare remissione all'impresa appaltatrice dei mandati di pagamento senza che questa abbia ottemperato all'obbligo di retribuire i propri dipendenti; se e quali provvedimenti intendano adottare per porre fine a tale incresciosa situazione. (8991)

AMENDOLA PIETRO. — *Ai Ministri dell'interno, della sanità e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere come sia mai possibile che le autorità e gli uffici periferici dei loro dicasteri in provincia di Salerno continuino a tollerare una situazione, espressione di molteplici illegalità, come quella che vede:

1) il dottor Felice Arenare, medico condotto titolare del comune di Morigerati (Salerno) evadere da anni all'obbligo legale di risiedere nel comune stesso. Il predetto dottor Arenare, infatti, continua a risiedere nel comune di Sanza (Salerno), che assorbe pressoché totalmente la sua attività sia perché è sindaco di questo comune a partire dal 1956 — e tale riconfermato nelle recenti elezioni amministrative del 22 novembre 1964 — sia perché vi esercita intensamente la professione medica, a tal punto da dichiarare ufficialmente in pubblico comizio che egli assiste sanitarialmente ben 1.800 mutuati, vale a dire la maggioranza della popolazione.

Si precisa che il dottor Arenare per raggiungere la sua condotta deve percorrere circa 25 chilometri e per prestare la sua opera agli abitanti di Sicilì — popolosa frazione di Morigerati — deve percorrere altri 15 chilometri di rotabile. È opportuno far presente che in quel comune non vi sono medici resi-

denti, liberi esercenti, per cui egli è obbligato ad assolvere anche alle funzioni di ufficiale sanitario incaricato e di medico mutualistico.

Non si comprende, quindi, agevolmente come e quando, specialmente nelle ore notturne, il dottor Arenare trovi il tempo ed abbia la materiale possibilità di assolvere ai suoi doveri di medico condotto, per i quali è regolarmente retribuito dal comune di Morigerati;

2) l'INAM e gli altri enti mutualistici autorizzare i loro assistiti residenti in Sanza a consegnare i libretti di assistenza sanitaria al predetto dottor Felice Arenare, pur essendo a conoscenza che egli per legge dovrebbe risiedere nel comune di Morigerati — del quale è medico condotto titolare — e che quindi, se la legge fosse rispettata, egli non dovrebbe avere la materiale possibilità di prestare le cure mediche agli assistiti di Sanza.

3) tollerare che l'elenco dei poveri del comune di Sanza non sia stato revisionato fin dal 1943 e ciò con evidente interesse privato in atti obbligatori di ufficio. Infatti la quasi totalità dei mutuati — i cui libretti sanitari di assistenza sono in possesso del sindaco, dottor Arenare — risultano iscritti nell'elenco dei poveri del comune (circa 1.400 unità), per cui durante le sue inevitabili giornaliere assenze l'obbligo dell'assistenza viene riversato comodamente sul medico condotto titolare di Sanza;

4) il signor Paolo Antonio Arenare, fratello del sindaco e collocatore comunale di Sanza, benché promosso da tempo a un grado più elevato (collocatore di prima classe) — il che comporterebbe il suo trasferimento ad altro comune più importante — permanere tuttora in Sanza e, a quanto sembra, con la retribuzione maggiore conseguente alla promozione;

5) il medesimo signor Paolo Antonio Arenare ricoprire contemporaneamente la carica di presidente dell'azienda autonoma silvo-pastorale del comune di Sanza, carica importantissima e delicatissima alla quale è stato designato dal consiglio comunale sotto il sindacato del fratello e che provvede all'amministrazione di ben 13 mila ettari di demanio;

6) i signori Nanni Vincenzo e Antonio, cognati del sindaco, da lungo tempo risultare permanentemente aggiudicatari dei tagli periodici dei boschi, quasi sempre a base di asta per importi ingenti che complessivamente assommano a centinaia e centinaia di milioni.

L'interrogante fa presente la necessità urgente che un tale, così grosso e molteplice complesso di manifeste illegalità venga final-

mente eliminato, anche al fine di evitare che una situazione, la quale vede contemporaneamente il dottor Arenare sindaco in carica e monopolizzatore di libretti dell'assistenza sanitaria mutualistica, il fratello collocatore e presidente dell'azienda silvo-pastorale, i cognati quali maggiori datori di lavoro locali, possa impedire, come di fatto ha ancora una volta impedito il 22 novembre 1964, che il corpo elettorale possa scegliere liberamente i propri amministratori, senza dover soggiacere a pressioni illecite, a ricatti, a minacce di rappresaglia. (8992)

ROSSI PAOLO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere il motivo per cui il compartimento delle ferrovie dello Stato di Roma, con decisione improvvisata quanto inopportuna ha vietato l'accettazione di colli di fiori freschi in partenza da Sanremo con il treno C. R. alle ore 12,04 e diretti nella zona delle Puglie via Roma; tale decisione provoca danni ingentissimi a tutta la floricoltura ligure, dato che i colli subiscono, per altro itinerario, un ritardo di 24 ore circa, causando in tal modo il deterioramento della merce.

L'interrogante chiede altresì di conoscere quali provvedimenti il ministero intenda prendere per ovviare a tale grave inconveniente che ha determinato vivo malcontento nelle categorie interessate. (8993)

PUCCI EMILIO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione.* — Per conoscere se e quali provvedimenti intendano adottare per assicurare la stabilità dello storico monumento del campanile di Pisa compromesso dalle rilevanti oscillazioni che il suo anello di base subisce per effetto delle perturbazioni atmosferiche come ebbe a rilevare il professor Colonnetti in una sua recente indagine.

Quanto sopra onde assicurare al nostro Paese la conservazione di un monumento di inestimabile valore artistico e che costituisce altresì un notevole richiamo turistico. (8994)

Interrogazioni a risposta orale.

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro degli affari esteri, per conoscere quale giudizio, in base alle informazioni dei servizi diplomatici, possa essere oggi dato sulla situazione dell'Africa e, in particolare, del Congo.

« Gli interroganti chiedono inoltre di conoscere se venga confermata, dalle nostre rappresentanze africane, circa la larga parte che, se-

condo informazioni attendibili, la Cina comunista avrebbe nei disordini che minacciano seriamente la stabilità di alcuni paesi africani e che hanno portato soprattutto il Congo a crisi ben grave, con conseguenze drammatiche sulla sicurezza degli europei colà residenti.

(1882) « PEDINI, MIOTTI CARLI AMALIA, BIASUTTI, ZANIBELLI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri delle finanze e dell'interno, per sapere se non ritengano che — come è sempre accaduto per il passato — i pubblici esercizi operanti nel comune di Genova continuino a pagare una tariffa differenziata per la tassa di concessione governativa.

« Vero è che il comune di Genova ha tuttora mantenuto una netta distinzione fra il « Centro » e le sue delegazioni (corrispondenti agli ex comuni riuniti con il regio decreto-legge 14 gennaio 1926), tanto che ha istituito un apposito assessorato per le delegazioni della « Grande Genova »: il che risulta anche dalla comunicazione fatta dalla civica amministrazione ai ministeri il 17 luglio 1964.

« Per conoscere se non ritengano che il pagamento della medesima tassa di concessione significherebbe la chiusura di centinaia di esercizi siti nella periferia, non essendo in condizione — per la loro particolare ubicazione — di affrontare una siffatta spesa, sproporzionata, fra l'altro, alla loro attività, svolta in centri minori, spesso vere e proprie piccole frazioni, e non compensata da proporzionato guadagno.

« E per conoscere altresì, attesa che la questione venga meglio esaminata e chiarita, eventualmente previi ulteriori chiarimenti col comune di Genova, se i Ministri interrogati non ritengano opportuno che l'intendenza di finanza di Genova venisse autorizzata a riscuotere la tassa di concessione per il 1965 con le vecchie tariffe, salvo eventuale conguaglio.

(1883) « MACCHIAVELLI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere: le risultanze dell'inchiesta disposta dal ministero della pubblica istruzione a carico dell'ingegnere Melia, preside incaricato dell'Istituto tecnico industriale statale di Mazara del Vallo;

se sia vero, in particolare, che dall'indagine sarebbero emersi fatti eccezionalmente gravi, tanto da configurare i reati di peculato, abuso di potere, distrazione di somme ed altro;

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 DICEMBRE 1964

se non ritenga pertanto di intervenire per l'immediata destituzione del suddetto preside che un corretto costume amministrativo e morale non può consentire che ancora un momento continui alla direzione di una scuola un insegnante sotto inchiesta e mentre i più gravi sospetti s'appuntano contro di lui.

(1884) « PELLEGRINO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se, di fronte all'arrivo in Italia del signor M. Ciombé, il Governo italiano non ritenga necessario dichiarare che non avrà nes-

sun contatto — ufficiale o ufficioso — con il suddetto personaggio che, con la sua sola presenza, offende i sentimenti democratici e anticolonialisti del popolo italiano.

(1885) « ALICATA, LONGO, VECCHIETTI, PAJETTA, LUZZATTO, TAGLIAFERRI, CACCIATORE, AMBROSINI, BERNETTI MARIA, DIAZ LAURA, PIGNI, GALLUZZI, MELLONI, PEZZINO, SANDRI, SERBANDINI ».

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI