

LXXIV.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 NOVEMBRE 1958

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **BUCCIARELLI DUCCI**

INDICE	PAG.	PAG.
	PAG.	PAG.
Congedi	4103	ZACCAGNINI, <i>Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale</i> 4105, 4106
Comunicazione del Presidente	4104	MACRELLI 4105
Disegni di legge:		Interrogazioni e interpellanze (<i>Annunzio</i>):
(<i>Approvazione in Commissione</i>)	4103	PRESIDENTE 4146, 4165
(<i>Rimessione all'Assemblea</i>)	4104	DE MICHELI VITTURI 4164
(<i>Presentazione</i>)	4129	RAFFAELLI 4165
Disegno di legge (<i>Discussione</i>):		
Conversione in legge del decreto-legge 24 settembre 1958, n. 919, concernente l'istituzione di uno speciale diritto erariale sui veicoli a motore azionati con gas di petrolio liquefatti (326)	4106	
PRESIDENTE	4106	
COSSIGA, <i>Relatore per la maggioranza</i>	4106	
GRILLI GIOVANNI, <i>Relatore di minoranza</i>	4112	
ANGELINO PAOLO	4117	
FAILLA	4122	
DANIELE	4130	
BIGNARDI	4134	
ROSELLI	4136	
MARZOTTO	4140	
SULOTTO	4143	
Proposte di legge:		
(<i>Annunzio</i>)	4104	
(<i>Approvazione in Commissione</i>)	4103	
Proposte di legge (<i>Svolgimento</i>):		
PRESIDENTE	4104	
SPONZIELLO	4104	

La seduta comincia alle 16.

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

(*È approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Cappugi e Degli Occhi.

(*I congedi sono concessi*).

Approvazioni in Commissione.

PRESIDENTE. Nelle riunioni di stamane delle Commissioni in sede legislativa sono stati approvati i seguenti provvedimenti:

dalla XII Commissione (Industria):

Bozzi: « Nuove norme sulla facoltà di rappresentanza dei commercianti ambulanti titolari di licenza » (114), *con modificazioni*;

« Erogazione di contributi alla Mostromercato dell'artigianato in Firenze ed all'Istituto veneto per il lavoro in Venezia » (362), *con modificazioni*;

dalla XIII Commissione (Lavoro):

« Disposizioni in materia di assegni familiari e di integrazione guadagni » (375), con modificazioni;

« Provvidenze a favore del personale licenziato da aziende siderurgiche e dalla società carbonifera sarda » (396).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

MAZZONI ed altri: « Norme sulla disciplina del commercio ambulante » (563);

MICELI ed altri: « Modificazioni ed integrazioni al regio decreto-legge 18 giugno 1936, n. 1338, convertito, con modificazioni, nella legge 14 gennaio 1937, n. 402, contenente provvedimenti per agevolare e diffondere la coltivazione del pioppo e di altre specie arboree nelle pertinenze idrauliche demaniali » (564);

COLITTO: « Norme integrative delle disposizioni transitorie contenute nei decreti del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 4 e 10 gennaio 1957, n. 3, per l'avanzamento in soprannumero di impiegati ex combattenti, invalidi di guerra, vedove di guerra non rimaritate e orfani di guerra, idonei all'esame colloquio » (565);

TROMANLIO VITTORIA ed altri: « Estensione del beneficio della 13^a mensilità al personale insegnante delle scuole popolari e delle scuole per militari e per carcerati » (566).

Saranno stampate e distribuite. Le prime due, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede; delle altre, che importano onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Rimessione all'Assemblea.

PRESIDENTE. Comunico che il prescritto numero di componenti la I Commissione permanente (Affari costituzionali), nella seduta odierna, in sede legislativa, ha chiesto, a norma del penultimo comma dell'articolo 40 del regolamento, la rimessione all'Assemblea del disegno di legge: « Modifiche all'ordinamento del Consiglio di giustizia amministrativa per la regione siciliana » (253).

Il disegno di legge, pertanto, resta assegnato alla stessa Commissione in sede referente.

Nella riunione di stamane della V Commissione permanente (Bilancio e partecipa-

zioni statali), in sede legislativa, il prescritto numero dei componenti l'Assemblea ha chiesto, a norma del penultimo comma dell'articolo 40 del regolamento, la rimessione in Assemblea del disegno di legge: « Costituzione del patrimonio progetti » (209).

Il disegno di legge, pertanto, resta assegnato alla stessa Commissione in sede referente.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Spadazzi ha presentato le dimissioni dal gruppo parlamentare del partito monarchico popolare ed è passato a far parte, a sua richiesta, del gruppo del partito liberale italiano.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune proposte di legge. La prima è quella di iniziativa dei deputati Michelini, Sponziello, Delfino, Grilli Antonio, Manco, Servello, Roberti, Angioy ed Almirante:

« Istituzione di un ente nazionale di previdenza ed assistenza madri » (76).

SPONZIELLO. Chiedo di svolgerla io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPONZIELLO. Questa proposta di legge fu dal nostro gruppo presentata anche nella passata legislatura, senonché l'esame iniziato dalla competente Commissione con un certo ritardo, la complessità della materia, la fine della legislatura fecero sì che la proposta non diventasse legge. Il nostro gruppo l'ha ripresentata quasi integralmente uguale. Siamo confortati nel farlo anche dalla considerazione che uguali iniziative partirono e partono da altri settori politici e che l'annuncio di questa proposta ha suscitato l'interesse sia della stampa sia dei vari convegni che sono stati tenuti sull'argomento.

Nella proposta di legge non abbiamo voluto limitare i benefici soltanto alle madri, ma, facendo riferimento alle casalinghe, abbiamo voluto comprendere nell'assistenza anche quella vastissima schiera di nubili che si sono sacrificate, spesso con la rinuncia anche all'unica gioia che ha la donna, quella del matrimonio, per il benessere delle famiglie in cui mancava la madre.

La proposta è divisa sostanzialmente in tre parti: nella prima abbiamo esaminato il funzionamento e la gestione dell'ente progettato, nella seconda gli oneri e le categorie che li do-

verrebbero sopportare, nella terza, succintamente, i vantaggi per le casalinghe.

Per quanto riguarda la prima parte, mossi da un criterio di economia, abbiamo respinto i suggerimenti, pur apprezzabili, di agganciare l'ente ad istituti anche cospicui esistenti, quali l'Istituto della previdenza sociale, l'Istituto nazionale delle assicurazioni, e abbiamo ritenuto che per contenere le spese di gestione basti istituire nella capitale un ufficio centrale e che tutto il lavoro alla periferia possa essere svolto presso i comuni dalle assistenti sociali dell'Opera nazionale maternità ed infanzia, le quali potranno tenere aggiornato l'elenco delle casalinghe beneficiarie di questa pensione.

Quanto agli oneri ed alle categorie che dovranno sopportarli, da calcoli fatti con criteri prudenziali, ma sulla scorta di elementi statistici, le donne che verrebbero a beneficiare della pensione ammonterebbero ad 8 milioni 50 mila circa. Bisogna tener conto che almeno un milione di queste casalinghe dovrebbero essere assistite senza la contropartita di alcun esborso personale. L'onere complessivo sarebbe pertanto non inferiore ai 52 miliardi e 500 milioni.

La nostra preoccupazione, per non rimanere nel campo della utopia, era di non addebitare questa somma in tutto o prevalentemente allo Stato, perché se vogliamo partire da questo concetto, è chiaro che la proposta di legge finirà per fermarsi presso la Commissione finanze e tesoro. Pensiamo infatti che, in questo momento specialmente, lo Stato non sia in condizioni di affrontare tale spesa. Noi ci siamo ispirati invece ad un altro concetto, a quello cioè di addossare allo Stato una spesa veramente modesta, irrisoria, direi, in rapporto alla quantità di denaro che occorre: e precisamente la spesa della messa in moto di questo ente che deve pur funzionare. E siccome non condividiamo l'opinione che si debbano stabilire le contribuzioni volontarie, perché non riteniamo che le casalinghe si iscrivano volontariamente, siamo del parere che si debba rendere obbligatoria l'iscrizione. Una volta sancita tale obbligatorietà, sia con il concorso delle casalinghe — ad eccezione di quel milione sugli 8 che dovrà essere assistito a totale carico dell'ente — sia anche con la contribuzione proporzionalmente alle proprie possibilità (e le cifre sono veramente esigue) di vari lavoratori, riteniamo si possa costituire quel fondo necessario per far funzionare questo ente.

Nella terza parte della proposta di legge, infine, abbiamo posto in evidenza come le

casalinghe non solo verrebbero a beneficiare di una pensione che inizialmente oscillerebbe tra le 10 e le 22 mila lire mensili, secondo nostri calcoli molto prudenziali, ma anche della estensione gratuita a loro favore di tutte le provvidenze attuate dall'Opera nazionale maternità ed infanzia, dall'« Inail », dall'« Inam », ecc.

So che altre proposte simili sono state presentate e saranno illustrate oggi stesso da parte dell'onorevole Macrelli e dal settore comunista. Lungi da me il pensiero che la nostra proposta sia la più ortodossa, la migliore e la più concreta. Noi ci siamo sforzati di portare un contributo serio, e pensiamo che non possa essere respinto il nostro concetto che non si debba addossare allo Stato un onere pesante, perché quanto meno addosseremo allo Stato, tanto più facilmente vedremo tradotta in legge questa proposta, la quale per fortuna non parte solo dal nostro settore ma anche da altri settori della Camera.

Comunque, un contributo abbiamo creduto di portare noi; altri contributi certo apprezzabili verranno da altri settori; l'esame delle varie proposte di legge potrà forse portare alla formazione di un testo unico da sottoporre alle Commissioni competenti, in modo che nel corso di questa legislatura le casalinghe possano finalmente ottenere quanto è nelle loro aspirazioni.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare ?

ZACCAGNINI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

La seconda proposta di legge è quella di iniziativa dei deputati Macrelli, Camangi, De Vita, La Malfa, Pacciardi e Reale Oronzo:

« Pensione alle donne casalinghe » (263).

L'onorevole Macrelli ha facoltà di svolgerla.

MACRELLI. Già nella scorsa legislatura ho presentato e svolto una proposta di legge per la pensione alle donne casalinghe, la quale portava il n. 1709 e fu annunciata nella tornata del 13 luglio 1955.

Oggi noi riproponiamo lo stesso problema, che è di natura squisitamente morale e sociale e trova il suo fondamento, dal punto di vista giuridico e costituzionale, negli arti-

coli 37 e 38 della nostra Costituzione. Noi cerchiamo di dare al problema una soluzione mutualistica, mentre le altre concorrenti iniziative legislative si fermano alla sicurezza sociale. Sono criteri diversi, che potranno trovare però (me lo auguro) un punto di comune convergenza.

Per noi la mutualità deve essere esclusivamente volontaria, non costretta attraverso norme precise di legge. Vi sono ragioni di ordine morale ed anche, particolarmente, di ordine economico-finanziario, che non è possibile ignorare. E badate: appunto perché volontaria, la nostra mutualità si distingue da quella, per esempio, dei coltivatori diretti, attuata con legge 22 novembre 1954, n. 1137, e da quella degli artigiani, di cui alla legge 29 dicembre 1956, n. 1533.

Quali sono i vantaggi della mutualità volontaria? Ne ho esposto i motivi nella rapida e breve relazione scritta che accompagna la proposta di legge: riduzione della spesa, appunto perché volontaria e, quindi, limitata; gestione democratica; azione di patronato.

A me preme di mettere in evidenza che, ancor prima che io presentassi la proposta di legge nella passata legislatura, si era costituita qui in Roma una mutua volontaria per eccellenza. Furono venticinque donne a fondare la mutua; ora sono migliaia e migliaia, sparse un po' in ogni parte d'Italia. È tuttavia naturale che non si può, attraverso i contributi volontari delle iscritte, coprire tutte le spese per le pensioni, i sussidi, i ricoveri in ospedale in caso di malattia o di parto. Ecco perché chiediamo l'integrazione da parte dello Stato, delle province e dei comuni. E, per quanto riguarda la copertura finanziaria di cui all'articolo 81 della Costituzione, suggeriamo i mezzi appunto nell'articolo 15 della nostra proposta di legge.

Si dice che le nostre donne casalinghe raggiungano il numero di dieci milioni. Sul problema l'opinione pubblica si è ormai agitata, ne hanno a lungo trattato la stampa, la radio, la televisione. Noi ci auguriamo che la Camera vorrà prendere oggi in considerazione la nostra proposta di legge e renderne domani efficienti i principi ispiratori, che, come già ho detto, rientrano nei principi sociali della Costituzione della Repubblica.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

ZACCAGNINI, Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

La terza proposta di legge è quella di iniziativa dei deputati Iotti Leonilde, De Lauro Matera Anna, Cinciari Rodano Maria Lisa, Viviani Luciana e Rossi Maria Maddalena:

« Norme per l'estensione dell'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, vecchiaia e superstiti alle donne casalinghe » (99).

Poiché le onorevoli presentatrici non sono presenti, lo svolgimento di questa proposta di legge è rinviato ad altra seduta.

Le proposte di legge oggi prese in considerazione saranno trasmesse alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 24 settembre 1958, n. 919, concernente l'istituzione di uno speciale diritto erariale sui veicoli a motore azionati con gas di petrolio liquefatti. (326).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 24 settembre 1958, n. 919, concernente l'istituzione di uno speciale diritto erariale sui veicoli a motore azionati con gas di petrolio liquefatti.

Come la Camera ricorda, la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente. Il relatore per la maggioranza onorevole Cossiga ha facoltà di parlare e di svolgere la sua relazione.

COSSIGA, Relatore per la maggioranza. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento sottoposto all'esame di questa Assemblea concerne l'istituzione di uno speciale diritto erariale sui veicoli a motore azionati con gas di petrolio liquefatti, istituzione avvenuta con il decreto 4 settembre 1958, n. 919, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 238 del 2 ottobre 1958 e nella stessa data presentato a questo ramo del Parlamento per la sua conversione in legge ai sensi dell'articolo 77 della Costituzione. Il disegno di legge relativo è stato assegnato in sede referente alla VI Commissione permanente (finanze e tesoro) e su di esso è stato provocato il parere delle Commissioni X (trasporti) e XII (industria).

La X Commissione ha dato parere favorevole alla conversione in legge di detto decreto-legge, formulando alcune osservazioni in ordine alla gradualità dell'imposizione per i veicoli già trasformati.

La X Commissione ha altresì segnalato che da alcuni suoi membri è stata sollevata eccezione di incostituzionalità contro il decreto-legge in esame per difetto dei requisiti di urgenza e necessità previsti dall'articolo 77 della Costituzione.

La XII Commissione dell'industria ha espresso parere favorevole, condizionatamente alla introduzione di una serie di modifiche riguardanti sia la forma del tributo, sia le modalità di pagamento, sia l'obbligo di adozione di serbatoi inamovibili, previsto dall'articolo 9 del disegno di legge.

La VI Commissione permanente, su cui mandato ho l'onore di riferire alla Camera, dopo lunga discussione e dopo aver respinto a maggioranza un emendamento sostitutivo dell'articolo unico — con cui si negava esplicitamente la conversione in legge del decreto-legge — ha approvato il disegno di legge stesso con gli emendamenti che il relatore illustrerà più innanzi.

I motivi che sono alla base del provvedimento in esame, i fini cioè che il decreto-legge, la cui conversione viene richiesta alla Camera, si propone, sono illustrati brevemente nella relazione del Governo che accompagna il disegno di legge relativo. Essi sono essenzialmente di due ordini: motivi di ordine fiscale e finanziario e motivi di ordine economico generale.

Fra i motivi di ordine fiscale vi è in prima linea la necessità di ottenere una perequazione fiscale fra il gas di petrolio liquefatto e la benzina: il primo si presenta come sostituto dell'altra, danneggiandola gravemente a causa del diverso trattamento fiscale. Su questo piano, infatti non ritengo che si possa negare che vi sia attualmente patente violazione di un principio fondamentale per ogni ordinamento tributario moderno in materie di energie, del principio per cui valori energetici uguali devono essere tassati ugualmente, e, se non uguali, devono essere tassati proporzionalmente.

Che una grave sperequazione in questo campo vi sia, cioè nel campo dei gas di petrolio liquefatti usati come carburante, non credo che si possa porre in dubbio, qualora si vogliano prendere in esame alcune cifre che ho l'onore di sottoporre all'attenzione della Camera.

Gli oneri fiscali che gravano sulla benzina sono a tonnellata di lire 144.881 e precisamente: 112 mila di imposta di fabbricazione, 17.880 per sovrimposta addizionale, non tenendo conto della riduzione di sette lire al litro, cioè dieci lire al chilo, introdotta con recente decreto-legge, e 15.081 lire per I. G. E., per un totale, appunto, di lire 144.881.

Gli oneri fiscali indicati sono a fronte di un prezzo di mercato della benzina per autotrazione di 151 mila lire, calcolata al netto di tributi, e ad un prezzo di vendita di 195 lire al chilo.

Gli oneri gravanti, invece, sui gas di petrolio liquefatti, sia quelli destinati ad usi domestici, sia quelli destinati per l'autotrazione — in quanto nessuna differenziazione vi è né vi può essere — sono, sempre per tonnellata di prodotto, i seguenti: imposta di fabbricazione lire 20 mila a tonnellata, I. G. E. 10 mila, per un totale di 30 mila lire la tonnellata, a fronte di un prezzo di mercato di lire 81 mila la tonnellata e un prezzo di vendita per gas di petrolio liquefatti per trazione di lire 110 mila la tonnellata.

Vi è quindi tra gas di petrolio liquefatto e benzina la seguente sperequazione in più a danno di quest'ultimo prodotto: 92 mila lire a tonnellata per quanto riguarda l'imposta di fabbricazione; 17 mila e 800 lire per quanto riguarda la sovrimposta addizionale, 5 mila 81 lire per quanto riguarda l'I. G. E. Per un totale, quindi, di lire 114.881 a tonnellata.

Ciò significa che vi è un'incidenza dell'onere fiscale sul prezzo del 73 per cento per quanto riguarda la benzina e del 27 per cento circa per quanto si riferisce ai gas di petrolio liquefatti, con una differenza, come si può rilevare, del 46 per cento a danno della benzina.

Se si considera che il rendimento tra gas di petrolio liquefatto e benzina è calcolabile secondo un rapporto di 1 a 1,16, risulta che il gas di petrolio liquefatto ha un beneficio fiscale per tonnellata di ben 139 mila lire.

Ciò dato, non si sa quale giustificazione si potrebbe portare a questa violazione del principio di eguaglianza tributaria, principio che deve costituire il pilastro fondamentale di un ordinamento tributario moderno specie in un campo così delicato quale è quello delle fonti di energia.

Da molte parti in verità sono state sollevate obiezioni, più o meno interessate, a favore di questa sperequazione e molte lacrime sono state versate a sostegno del privilegio goduto fino ad ora dalle utenze dei gas di petrolio

liquefatti per uso di trazione, che risultano colpite da questo provvedimento. Mi permetto però di attirare preliminarmente l'attenzione degli onorevoli colleghi sul fatto che quando nel complesso di un sistema tributario si determina una certa sperequazione a favore di un dato settore, inevitabilmente, e logicamente direi, si determina contemporaneamente un danno a carico di altri settori.

Di fronte a tale situazione di fatto è ovvio che una violazione così macroscopica del principio fondamentale di perequazione fiscale non poteva non determinare gravi conseguenze sul piano strettamente finanziario, ai danni dell'erario.

Ed ancor più queste conseguenze si ripercuoteranno nel futuro, ove il provvedimento oggi al nostro esame, per avventura, non dovesse essere approvato.

Il danno sofferto attualmente dal tesoro dello Stato può essere calcolato con sufficiente approssimazione, tenendo presente alcuni dati certi e altri dati da calcolare, con una trascurabile approssimazione, e cioè praticamente, non meno certi.

Secondo dati non ufficiali forniti dal Ministero dei trasporti viene calcolato in 40 mila il numero dei veicoli a trazione a gas di petrolio liquefatti circolanti attualmente in Italia. Compensando il numero delle macchine di cilindrata maggiore con quello di macchine di cilindrata minore, si può prendere come tipo medio di macchina circolante la macchina 1100 Fiat (14 cavalli vapore fiscali), con una percorrenza media di 20 mila chilometri all'anno, e cioè di circa 1.600 chilometri al mese. Il consumo medio per macchina sulla base di questa cilindrata con una percorrenza media, come ho detto, di 20 mila chilometri all'anno, secondo le tabelle «Cuna» (8 litri di benzina per ogni centi chilometri) è di circa 1.050 chilogrammi di gas di petrolio liquefatti all'anno. La perdita subita dallo Stato per il mancato uso della benzina, per conseguenza dell'uso del gas di petrolio liquefatto, è di lire 139 per ogni chilogrammo. Per una percorrenza di 20 mila chilometri con una vettura di cilindrata di cui abbiamo parlato prima, lo Stato subisce quindi, per ogni macchina, una perdita di circa 146 mila lire all'anno. Tenuto conto del numero delle vetture circolanti, la perdita complessiva per lo Stato si può calcolare sui 5 miliardi e 840 milioni di lire.

Che se poi volessimo operare il calcolo non più su una vettura di 1.100 centimetri cubici di cilindrata ma su una vettura di 1.400 centimetri cubici, sempre per una per-

correnza di 20 mila chilometri all'anno, dato che il consumo di questo tipo di vettura è di 1.660 chilogrammi di gas di petrolio liquefatti all'anno, la perdita dello Stato, rispondente naturalmente al risparmio fiscale degli utenti di gas di petrolio liquefatti, sarebbe di 230 mila lire annue per macchina, e la perdita globale per l'erario dello Stato di circa 9 miliardi e 200 milioni.

Anche a voler indicare una cifra mediana, che è probabilmente la più veritiera, operando appunto una media fra i 6 e i 9 miliardi, la perdita dello Stato sarebbe valutabile intorno ai 7 miliardi e mezzo all'anno.

Per la verità questi calcoli, che ho avuto l'onore di esporre, sono stati fatti prima che entrasse in vigore il recente decreto-legge che riduce di 7 lire al litro il prezzo della benzina. Tenendo conto di quest'ultimo dato, la perdita per l'erario si ridurrebbe, nel caso di una vettura 1100, a 5 miliardi e 400 milioni e, nel caso di una vettura 1400 a 8 miliardi e mezzo. Facendo la media fra queste due cifre, si può calcolare una perdita di 6 miliardi e mezzo-7 miliardi.

La mancata adozione di provvedimenti perequativi in questo settore, onorevoli colleghi, non solo consoliderebbe giuridicamente le perdite per l'erario nelle misure sopra descritte, ma comporterebbe certo un aumento di esse. Infatti, se fino ad ora si è potuto sostenere che l'uso dei gas di petrolio liquefatti ha permesso il recupero di veicoli che non sarebbero stati utilizzabili con la benzina, e rispetto ai quali non si dovrebbe parlare di perdita dell'erario, detto ragionamento non è più sostenibile per il futuro, dato che queste vecchie macchine sono state ormai trasformate. Se poi il timore di future imposte ha fino ad ora agito da freno alla estensione delle utenze di gas di petrolio liquefatti, un siffatto freno verrebbe eliminato e fortemente diminuito qualora il decreto-legge non venisse convertito dalla Camera.

Ma, oltre a motivi di ordine fiscale e finanziario, vi sono anche ragioni di carattere economico a consigliare l'adozione del provvedimento in esame, sulle quali la Commissione si è trovata d'accordo nella sua maggioranza e che sono state altresì indicate nella relazione del Governo.

Come è noto, nel settore della raffinazione del petrolio greggio, sia nel nostro paese come negli altri paesi europei, specialmente quelli del M. E. C., vi è una situazione di grave pesantezza. Nel 1955, la produzione di benzina in Italia fu di 2 milioni e 718 mila

tonnellate, contro un consumo di 1 milione e 310 mila tonnellate, con una eccedenza annua di 1 milione e 408 mila tonnellate. Nel 1956 la produzione ha raggiunto i 3 milioni di tonnellate e il consumo 1 milione e mezzo di tonnellate, con una eccedenza del 50 per cento della produzione. Nel 1957 la produzione è stata di 3 milioni e 91 mila tonnellate e il consumo di 1 milione e 360 mila tonnellate, con una eccedenza di 1 milione e 521 mila tonnellate. (Si tenga conto che, per generale ammissione, gli stabilimenti italiani di raffinazione lavorano a circa due terzi della loro capacità di lavorazione, perché, su 30 milioni di tonnellate annue di capacità lavorativa, lavorano in effetti soltanto 20 milioni di tonnellate di petrolio greggio). Naturalmente si può pensare che la maggior parte della eccedenza viene destinata alla esportazione e una parte minore affluisce negli *stocks* che si stanno accumulando nel nostro come negli altri paesi. Per altro le esportazioni sono in progressiva diminuzione: nel 1957, vi è stata una flessione del 14,2 per cento rispetto alle esportazioni dell'anno precedente.

Né è pensabile un alleggerimento della situazione attraverso una contrazione della produzione della benzina, perché, se è vero che l'offerta della benzina nel nostro paese supera di molto la domanda della benzina stessa, è altrettanto vero che è in forte espansione la domanda dell'olio combustibile che viene prodotto congiuntamente alla benzina. Il *surplus* di benzina costituisce, quindi, un delicato problema per le nostre raffinerie, che non possono ridurre la raffinazione del greggio per non lavorare a capacità produttiva ridotta e altresì per poter rispondere alla domanda ognor crescente di olio combustibile nel nostro paese. E di tale grave e pesante situazione del mercato della benzina nel nostro paese si è reso conto anche il legislatore, che con la legge 27 giugno 1957, n. 464, ha autorizzato l'impiego della benzina come combustibile. In tale situazione, non vi è dubbio che uno sviluppo dell'utenza dei gas di petrolio liquefatti per uso di trazione non potrebbe che agire da aggravante sulla già pesante situazione del mercato della benzina. Infatti, il gas di petrolio liquefatto può essere prodotto o attraverso il trattamento del greggio o per degasolinaggio da gas naturale. Bisogna tener presente che la lavorazione del greggio importa la produzione contemporanea di benzina, gas di petrolio liquefatti, olio combustibile, petrolio lampante, ecc., in certe proporzioni che hanno un grado limitato di elasticità, tale da permettere oltre certi li-

miti la contrazione della produzione di un determinato prodotto di raffinazione a vantaggio di un altro prodotto.

Nelle raffinerie europee, nel trattamento del greggio si ottiene un 20 per cento di benzina, un 4 per cento di petrolio lampante, un 23 per cento di gasolio, un 35 per cento di olio combustibile, un 18 per cento di perdite ed altro. In Italia, la raffinazione ha questa composizione: benzina, 16,7 per cento; petrolio 5 per cento, gasolio 20,4 per cento, olio combustibile 44,2 per cento, gas di petrolio liquefatto 1,6 per cento, perdite ed altro 12,1 per cento. Normalmente, quindi, si ha che la produzione dei gas di petrolio liquefatti per raffinazione del greggio arriva all'1,5-2 per cento del greggio trattato, e cioè rappresenta il 10 per cento della produzione di benzina. Ora, un aumento della produzione dei gas di petrolio liquefatti con relativo aumento di consumo avrebbe naturalmente come effetto una diminuzione nella domanda di benzina e quindi dovrebbe avere come corrispettivo, per non aggravare ulteriormente la nostra situazione in questo campo, una contrazione nell'offerta di benzina sul nostro mercato, e ciò ovviamente, data la non esportabilità della esportazione, si potrebbe ottenere solo attraverso una diminuzione di produzione della benzina.

Ora, una diminuzione nella produzione della benzina significa però diminuzione nel trattamento del greggio e cioè: diminuzione nella produzione di olio combustibile, proprio in un periodo in cui il nostro mercato assorbe quantità sempre crescenti di detto prodotto; necessità di ulteriori importazioni; diminuzione nella produzione del gas di petrolio liquefatto. Quindi, una dilatazione dell'utenza dei gas di petrolio liquefatti per uso trazione, invece che provocare un aumento nell'offerta di questo carburante, per il concorso di determinati fattori (difficoltà di esportazione, necessità di non abbassare oltre un certo limite la produzione dell'olio combustibile), avrebbe come effetto una diminuzione nella stessa produzione del gas di petrolio liquefatto.

Ora, di fronte a questa situazione, è chiaro che un aumento delle utenze dei gas di petrolio liquefatto per uso autotrazione dovrebbe essere soddisfatto, quanto al fabbisogno, o con una compressione del consumo di detti gas per uso domestico (con gravi conseguenze di carattere sociale dato l'elevatissimo numero di utenze di carattere domestico esistenti in Italia) o con

un incremento delle importazioni, il che avrebbe conseguenze negative sulla nostra bilancia commerciale.

Nè si può sperare di realizzare un aumento di produzione tale da soddisfare la maggiore domanda per lo sviluppo dell'impiego dei gas di petrolio liquefatti per autotrazione, attraverso un incremento di produzione del gas naturale. Nei paesi europei, il gas di petrolio liquefatto prodotto attraverso il processo del degasolinaggio del gas naturale copre circa il 5-6 per cento della produzione totale; in Italia (dato che il nostro paese è, fra quelli del mercato comune, uno dei più ricchi di gas naturali) la produzione di gas di petrolio liquefatto da gas naturale ammonta a circa il 20 per cento della produzione totale, ma non è suscettibile di ulteriore espansione.

Motivi di ordine fiscale, finanziario ed economico sono quindi alla base della adozione del decreto-legge, e quindi della sua conversione in legge.

Una delle obiezioni che ad esso è stata mossa è che il nuovo regime porrebbe un ostacolo al progresso tecnico, che nel nostro caso sarebbe rappresentato dall'uso dei gas di petrolio liquefatti per l'autotrazione. Ma pare a me che di progresso tecnico o economico in questo campo si possa parlare solo quando si riesca a produrre a costi inferiori un carburante avente lo stesso valore energetico della benzina oppure si riesca a produrre, a costo leggermente inferiore, un carburante dal potere energetico lievemente inferiore. Ma né l'una né l'altra ipotesi si verificano nel caso in questione dato che il gas di petrolio liquefatto non è un carburante migliore della benzina, e dato che la rilevante differenza di prezzo trova la sua causa principale non in un minore costo di produzione del primo carburante ma esclusivamente nel diverso trattamento fiscale, che colpisce severamente la benzina mentre non incide sostanzialmente sul prezzo dei gas di petrolio liquefatti.

Il problema da risolvere non era tuttavia soltanto quello di trovare una motivazione al tributo ma soprattutto quello di dare ad esso una conveniente strutturazione tecnica. Una volta che ci si era posti sulla strada della perequazione fiscale tra il gas di petrolio liquefatto e la benzina occorreva trovare una forma di imposizione tributaria che tenesse conto della larga diffusione del gas di petrolio liquefatto per uso domestico.

Una soddisfacente soluzione di questo problema - almeno così è apparso alla maggio-

ranza della Commissione - la si è trovata con la adozione di uno speciale diritto erariale o sovrattassa di circolazione.

Il criterio che doveva guidare il meccanismo del tributo era quello di perequare, per quanto possibile, il trattamento fiscale della benzina a quello dei gas di petrolio liquefatti impiegati per autotrazione. La adozione di uno strumento tecnicamente idoneo era tutt'altro che facile in quanto non si poteva gravare la misura dell'imposta di fabbricazione, perché in tal caso si sarebbe venuti a colpire il settore delle utenze domestiche, con gravissimo danno dei cittadini e con conseguenze negative non necessarie. D'altra parte difficoltà di carattere tecnico impediscono la discriminazione fra gas di petrolio liquefatto destinato ad uso domestico e ad autotrazione, in quanto sembra impossibile aggiungere al gas di petrolio liquefatto odoranti o coloranti che possano rendere possibile e agevole una distinzione fra i due prodotti; né sarebbe stato possibile esercitare un idoneo controllo sui due tipi di gas dato lo stato fisico degli stessi.

Non si poteva neanche accogliere il suggerimento da qualche parte avanzato, e cioè di far pagare una imposta di consumo attraverso un contatore applicato alle colonnine dei distributori, in quanto questo sistema, per essere efficace, avrebbe richiesto la impossibilità di rifornirsi di gas di petrolio liquefatto in modo diverso che attingendo ai distributori: ma sembra che non sia operazione tecnicamente molto difficile quella di effettuare travasi da un normale recipiente di gas di petrolio liquefatto per uso domestico nel serbatoio delle macchine o in bombole su di esse impiantate.

La soluzione è stata quindi trovata istituendo un diritto speciale erariale in forma fissa forfettaria proporzionata per ogni tipo di veicolo al consumo presunto e che grava direttamente sul proprietario del veicolo stesso; cioè con l'istituzione di una sovrattassa di circolazione per gli automezzi che usano il gas di petrolio liquefatto e sono a tal fine trasformati. La soluzione del problema sembra anche finanziariamente, da un punto di vista tecnico, corretta. Infatti ci troviamo di fronte ad una imposta (sia che la si voglia qualificare come imposta patrimoniale, sia che la si voglia qualificare come imposta che grava direttamente sul consumatore) che incide sul consumatore, né più né meno di quanto avviene per l'imposta di fabbricazione, che è una classica imposta che per effetto della traslazione viene

a gravare direttamente sul prezzo fatto dal produttore al consumatore.

La difficoltà sorge però quando si considera che, mentre l'imposta di fabbricazione viene tralata e quindi incide sul consumatore solo al momento del consumo, una imposta forfettaria fissa di questa natura viene ad essere sganciata dal momento effettivo economico del consumo, e si rende quindi necessario, per perequarla negli effetti all'imposta di fabbricazione, trovare un metodo tecnico che avvicini, per quanto possibile, l'incidenza di questa imposta al momento del consumo. A tal fine si è scelto lo stesso sistema di pagamento che il legislatore ha adottato per la tassa di circolazione e si è permesso il pagamento bimestrale di questa sovrattassa, in modo da avvicinare per quanto possibile il pagamento per tributo al momento del consumo.

Vi era un altro ordine di difficoltà relative alla commutazione di una imposta di fabbricazione, quindi di una imposta che incide proporzionalmente al consumo per effetto della traslazione, in una tassa fissa. A tal fine si sono assunte delle ipotesi medie, e quindi l'ammontare della tassa è stato graduato in proporzione alla potenza di un tipo medio di veicolo ed al consumo medio presunto in base ad una percorrenza normale a quel tipo.

La Commissione ha approvato tutta una serie di emendamenti. Alcuni sono di pura forma o di completamento del testo. Altro è il problema delle esenzioni. Quest'ultimo è stato risolto dal decreto-legge. Gli emendamenti approvati in Commissione mirano a realizzare, per quanto possibile, un certo parallelismo tra le esenzioni o le agevolazioni in materia di uso della benzina e le agevolazioni o esenzioni in materia di uso di gas di petrolio liquefatti per uso trazione.

L'emendamento aggiuntivo all'articolo 2, n. 6, con l'esentare gli autoveicoli fino al 31 dicembre 1950, viene incontro a molte richieste, e rende ormai del tutto infondata la più forte obiezione fatta al provvedimento, cioè che esso colpisce una categoria di utenti marginali, per lo più proprietari di macchine usate (vecchi *camions* americani *Dodge*) che attraverso questo emendamento vengono ad essere esentati del tutto dal nuovo tributo.

Naturalmente questo emendamento (e credo che questo sia stato lo spirito con cui la Commissione lo ha approvato e che ha animato lo stesso presentatore onorevole Servello) dovrà intendersi nel senso che l'esenzione si applica alle macchine già trasformate.

Evidentemente, se così non fosse, si verrebbe a creare una situazione anormale in ordine al mercato dei veicoli usati, facendo beneficiare ingiustificatamente una determinata categoria di proprietari (quella cioè dei proprietari di vetture di vecchia costruzione) e non quelli di utenti del gas di petrolio liquido.

La Commissione, per contribuire alla semplificazione del linguaggio fiscale, ha ritenuto opportuno modificare la denominazione del tributo in «soprattassa di circolazione». Parimenti la Commissione ha ritenuto di dover emendare l'articolo 6 del decreto-legge, nel senso che il provento della nuova tassa non verrà versato indiscriminatamente sul capitolo 72 (imposta di fabbricazione sugli oli minerali) del titolo I dello stato di previsione dell'entrata, ma in apposito capitolo da istituirsi dopo il capitolo 53 (tasse automobilistiche).

Prima di concludere, vi è un altro problema a cui il relatore ritiene di dover almeno accennare: quello cioè della illegittimità costituzionale del decreto-legge. È un problema che ha dato luogo ad una approfondita discussione in sede di Commissione, anche se taluni colleghi sia di maggioranza, sia di minoranza, si sono riservati di riproporlo in aula. A questo proposito, il relatore si permette di sottoporre all'Assemblea le seguenti osservazioni.

Perché si possa sollevare una eccezione di incostituzionalità in senso proprio in sede parlamentare, non vi è dubbio che essa debba essere una eccezione di incostituzionalità in senso tecnico, cioè una eccezione di incostituzionalità che domani potrebbe essere sollevata di fronte a un qualunque giudice e portata davanti alla Corte costituzionale. In altre parole, non si può far passare come eccezione di incostituzionalità quella che può essere una eccezione — naturalmente discutibile — sul merito del provvedimento.

Postici quindi su questo terreno puramente tecnico-giuridico, io ho il dovere di richiamare preliminarmente l'attenzione dell'Assemblea sul fatto che la maggior parte della dottrina e della giurisprudenza affermano non potersi avere praticamente un sindacato sui decreti-legge stessi, sia per il fatto che, dovendo essere convertiti in legge entro 60 giorni, sarebbe veramente ipotetica la possibilità di controllo su un vizio di costituzionalità di un decreto-legge che, come tale, ha una vita così breve; sia anche per un altro fatto: i vizi di cui può essere affetto un decreto-legge sono vizi formali o sostanziali. Se sono vizi formali, essi, pur senza

entrare nel merito dell'argomento, verranno sanati dalla legge di conversione; se invece si tratta di vizi di carattere sostanziale, essi diventeranno senza dubbio vizi della stessa legge di conversione.

Quindi una eccezione di incostituzionalità verso un decreto-legge è ipotizzabile con difficoltà in sede pratica, ma è anche ipotizzabile con estrema difficoltà in sede puramente teorica.

Nella fattispecie si tratterebbe di una eccezione di incostituzionalità per motivi formali, cioè per un difetto di quei requisiti di urgenza e di necessità richiesti dalla Costituzione per l'emanazione dei decreti-legge.

Ora, senza voler affrontare il problema della natura della legge di conversione, non vi è dubbio che la legge, in quanto legge, potrebbe sanare di fatto il difetto del requisito dell'urgenza e della necessità, in quanto non essendovi un limite alla retroattività della legge, salvo che per le disposizioni di carattere penale, la legge potrebbe disciplinare in via originaria la materia cui il decreto-legge si riferisce e con gli stessi effetti.

Ma anche a voler ritenere possibile un sindacato sui vizi del decreto-legge ed anche a voler ritenere che la legge di conversione non ne operi la sanatoria, non vi è neppure in questo caso fondamento alla eccezione sollevata. I requisiti dell'urgenza e della necessità non sembrano infatti poter investire questioni di legittimità, ma solo di merito. La sussistenza dei requisiti dell'urgenza e della necessità, come la dottrina e la giurisprudenza concordemente, anche precedentemente all'entrata in vigore della nuova Costituzione, hanno insegnato, non sono verificabili in base ad un obiettivo criterio di natura giuridica, ma sono verificabili esclusivamente in base ad un metro semplicemente ed esclusivamente di opportunità politica. Solo il Parlamento, come può censurare il comportamento generale del Governo sotto il profilo politico del merito politico, così può censurare il comportamento del Governo anche sotto il profilo della emanazione dei decreti-legge. Anzi il Governo non solo risponde a titolo generale di fronte al Parlamento, ma risponde anche in base al titolo specifico dell'articolo 77.

Se noi riconosciamo in questa sede la possibilità di un sindacato in senso proprio, di un sindacato giurisdizionale, dovremmo ammettere anche la possibilità di un sindacato della Corte costituzionale sulla sussistenza della urgenza e della necessità. Noi apriremmo allora alla Corte costituzionale la

porta ad un tipo di interpretazione delle sue funzioni e della sua competenza che porterebbe ad una modificazione, seppure tacita, dell'attuale ordinamento costituzionale. Se poi si volesse per pura ipotesi ammettere, riconoscere la possibilità di un sindacato giurisdizionale sulla sussistenza dell'urgenza e della necessità anche da parte dell'autorità giudiziaria e, quindi, si volesse ammettere la possibilità di una eccezione di incostituzionalità in senso proprio anche in questa Assemblea, non vi è dubbio, almeno a parere della maggioranza della Commissione e del relatore che ha l'onore di parlarvi, che nel caso specifico sembra ricorrano gli estremi della urgenza e della necessità, sia perché l'imposizione dei tributi anche di questa natura tradizionalmente è sempre stata fatta attraverso l'emanazione di decreti-legge, sia perché il prolungarsi dell'esame di un disegno di legge che prevedesse la istituzione di questa tassa avrebbe avuto certamente delle conseguenze negative, per esempio, nel settore del mercato dei carburanti e in quello dei veicoli usati.

Quindi, vi sono anche nel merito, a parte le altre argomentazioni di carattere formale, le giustificazioni del decreto-legge e nel caso specifico ricorrono fondatamente i motivi dell'urgenza e della necessità. L'opportunità anche sul piano dei principi di far cessare una grave situazione di sperequazione fiscale; la necessità di evitare che di conseguenza si determini un minore gettito erariale per le finanze statali, aggravantesi progressivamente, l'inopportunità di una artificiale espansione del consumo dei gas di petrolio liquidi in relazione alla situazione generale del settore petrolifero: sono questi i motivi ispiratori del provvedimento d'urgenza in esame e questi i motivi per cui il relatore, superata come inammissibile ed infondata l'eccezione di incostituzionalità, a nome della maggioranza della sesta Commissione permanente si onora di proporre all'Assemblea l'approvazione del disegno di legge di conversione del decreto-legge 24 settembre 1958, n. 919. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giovanni Grilli, relatore di minoranza.

GRILLI GIOVANNI, *Relatore di minoranza*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, incomincerò da dove ha finito il collega onorevole Cossiga, cioè dall'esame della necessità di un decreto-legge su questa materia. E vorrei innanzi tutto osservare che il Governo sta abusando dell'istituto del decreto-legge: si è emanato un decreto-legge su questa ma-

teria, un altro è giunto in discussione questa mattina in Commissione finanze e tesoro; un terzo decreto-legge riguarda la disciplina dei mercati generali. Il Governo sta esagerando coi decreti-legge e la Camera non può non rilevarlo ed apporvisi. Un tal modo di procedere è pericoloso, specie se, come nel caso di cui ci stiamo occupando, non vi è affatto la urgenza richiesta dalla Costituzione per ricorrere al decreto-legge. E che tale urgenza non vi fosse è dimostrato dal fatto che venti giorni fa, nell'ultima seduta che tenne la Camera nel mese di ottobre, il ministro delle finanze convenne sul rinvio del pagamento della tassa al mese di dicembre. Dov'era quindi il carattere dell'urgenza?

La realtà è che si vuole mettere il Parlamento dinanzi ai fatti compiuti. Mi rincresce che l'onorevole Fanfani non sia presente a questa discussione; ma sono costretto a rivolgermi a lui, anche se assente, perché del decreto-legge egli è il primo firmatario. Si tratta di un metodo che rientra nella politica dell'onorevole Fanfani, nella politica del « tirare diritto », dell'andare per le spicce, di mettere il Parlamento dinanzi al fatto compiuto.

Ed ecco che, in rapporto con tale politica, ci troviamo di fronte a un decreto-legge che ha suscitato obiezioni incontenibili in tutto il paese e l'opposizione di molti settori del Parlamento e che sta sconvolgendo tutto un settore, sia pure modesto, della nostra economia. Si può quindi parlare, per lo meno, di una misura avventata. Nulla impediva difatti all'onorevole Fanfani e agli altri ministri firmatari del decreto-legge di presentare un normale disegno di legge, di fargli seguire il normale iter legislativo e quindi di avere una buona legge, debitamente meditata e discussa dal Parlamento.

Ma quali sono le ragioni che hanno ispirato il decreto-legge? E perché si è ricorsi al decreto-legge? Ce lo ha detto l'onorevole relatore di maggioranza. Innanzi tutto si è detto essere necessario intervenire per non turbare il mercato di consumo della benzina, minacciato, come ha affermato poco fa l'onorevole Cossiga, dall'aumento dell'impiego di gas liquefatti per uso autotrazione; poi, si è aggiunto, si è inteso difendere il fisco, percettore degli alti gravami imposti ai consumatori di benzina, e infine tutelare la normale attività delle raffinerie di petrolio. L'onorevole Cossiga si è poi richiamato con particolare ardore alla perequazione tributaria. Ma egli mi permetta di dire subito a questo ultimo proposito che ha spezzato una

lancia per una cattiva causa, come brevemente tenterò poi di dimostrare. L'onorevole Cossiga ha affermato che non è ammissibile che prodotti affini destinati a consumi affini siano soggetti a tributi differenziati. Del resto, stando alla relazione che accompagna il decreto-legge, è questa una delle cause che hanno mosso il Governo a prendere il provvedimento.

In realtà il gas liquefatto è un sottoprodotto del petrolio che fino a non molti anni fa andava disperso. Poi si cominciò a utilizzarlo per usi domestici e in seguito per l'autotrazione. Va detto che, in proposito, vi furono incoraggiamenti da parte del Governo con relative circolari del Ministero dei trasporti e di altri ministeri. Una di queste è tirata in ballo dagli utenti del gas liquefatto, i quali — a quanto riferiscono i giornali — stanno addirittura portando dinanzi ai tribunali i ministri che hanno emesso questo decreto-legge, i cui predecessori erano intervenuti a varie riprese per incoraggiare il consumo del gas liquido per uso trazione.

È stato d'altronde, a seguito di questi incoraggiamenti, che sono nati i consumatori di gas liquefatti di petrolio; sono costoro trasportatori che utilizzano vecchie macchine per il trasporto di prodotti poveri; piccoli viaggiatori di commercio che svolgono in molti casi attività marginali (non certo i rappresentanti della Fiat o della Pirelli, ma i viaggiatori di piccole aziende che sbarcano il lunario avvalendosi di tutti i mezzi che consentono loro economia di spese); commercianti ambulanti che si spostano da un mercato ad un altro; medici ed avvocati giovani, all'inizio della carriera e che non possono viaggiare in macchine di lusso.

Vi è, insomma, tutta una categoria di persone che si è orientata verso l'impiego delle macchine azionate con gas di petrolio liquefatti. Vi è da dire, inoltre, che probabilmente molti di loro non sarebbero mai diventati utenti di automezzi se non vi fosse stato un combustibile a prezzo inferiore a quello della benzina. Così, si sono rielaborate e riadattate vecchie macchine, tirate fuori a volte dai fondi di magazzino. E certo, senza la circostanza del combustibile a prezzo inferiore, tali macchine, o almeno parte di esse, sarebbero ancora al mercato dei ferri vecchi, e nessuno le avrebbe mai adoperate. Sono così sorte piccole industrie per predisporre le apparecchiature adeguate, per produrre le bombole per imbottigliare il gas liquido e per distribuirlo; è sorto insomma tutto un modesto settore

economico, che investe gli interessi di molti piccoli e medi operatori economici. Un'attività, ripeto, sorta proprio grazie al basso prezzo del combustibile di cui si serve.

D'altro canto, il Governo ha incoraggiato questa attività e l'hanno incoraggiata anche quei gruppi che producono e vendono a prezzi esosi il gas liquido per usi domestici, tanto è vero che, non molti anni fa, la « Pigigas », azienda, come si sa, compresa nel monopolio « Italgas », ha creato una sua filiale, una piccola anonima, la « Motorgas », appunto per incoraggiare e avviare il consumo del gas liquido per veicoli. Questa è la dimostrazione dell'orientamento, verso questo particolare tipo di consumo, del Governo e anche dei settori economici che oggi si oppongono all'impiego di questo combustibile.

Dopo tutto questo, dopo che ad opera del Governo e delle aziende interessate si è creata una vera e propria piccola e media industria (l'onorevole Cossiga parla di 40 mila autotrasportatori che si avvalgono di questo combustibile, tra automobilisti, camionisti e gente che ha motofurgoni) che dà lavoro a qualche migliaio di operai, ecco all'improvviso questo decreto-legge catastrofico che porta alla rovina e alla morte gran parte di queste aziende e di questi modesti operatori economici.

Detto questo, voglio rispondere ad alcune delle ragioni esposte dall'onorevole Cossiga. Lo faranno poi anche altri miei colleghi ed io quindi sarò molto breve. È vero che il gas liquido di petrolio per uso di autotrazione disturba il mercato della benzina? Può darsi che ciò avvenga in qualche settore marginale e di consumatori poveri; ma ciò è legato all'alto prezzo della benzina. Parlerà su questo, penso, l'onorevole Failla, ed io non voglio portar via le sue argomentazioni. Tuttavia è strano che si voglia l'aumento, ancora una volta, del prezzo della benzina e poi si venga a dire che un prodotto, che fortunatamente si vende a meno, danneggia il consumo della benzina. Se volete non danneggiare il consumo della benzina non alzatene ancora il prezzo. Perché questa contraddizione così evidente? Tuttavia, ripeto, è un intervento, questo dei consumatori di gas liquido, nel mercato della benzina, di carattere marginale, perché solo una parte — badi bene la Camera — degli attuali consumatori di gas liquido avrebbe mai consumato e mai consumerà benzina: sono diventati utenti di mezzi di autotrasporto proprio perché il combustibile di cui si discute oggi era a basso prezzo.

D'altra parte le caratteristiche tecniche e commerciali del gas liquido ne limitano esse stesse il consumo. I motori azionati a gas liquido hanno una minore ripresa e, mi dicono i tecnici, una minore velocità; i posti di distribuzione sono pochi (mi pare 200 in tutta Italia), quando colonne per la benzina ve ne sono ad ogni piè sospinto. Ora, il normale automobilista, non solo quello della *Rolls Royce* o dell'Alfa Romeo, ma anche quello della « 600 », queste remore non le vuole, fa il pieno dove gli capita, non vuole queste difficoltà. Il gas liquido è destinato agli utenti poveri, di un tipo particolare; direi che il loro numero è aumentabile semmai verso il basso, cioè a dire verso le categorie di utenti poveri che non possono diventare consumatrici di automezzi normali azionati a benzina. Con un combustibile a basso prezzo noi aiuteremo altri ad entrare via via fra i consumatori di autoveicoli. Quindi se c'è una estensione del consumo, è verso il basso, non verso l'alto. Si portano via pochi consumatori di benzina con l'impiego del gas liquido ed il mercato della benzina sostanzialmente non ne viene intaccato.

Quanto ai *surplus* nella produzione di benzina, non mi dilungo. Altri ne parleranno. Ma il *surplus* di benzina che esiste è dovuto a ben altra ragione che non alla produzione di gas liquidi di petrolio: è dovuto al fatto che oggi v'è richiesta di quantità enormi di olio combustibile. Ecco perché abbiamo un *surplus* di benzina, non per quella miseria di gas liquido che si può produrre e consumare in Italia.

D'altra parte, tenete conto di alcune cifre: nel 1957 i combustibili consumati in Italia per autotrazione sono stati: benzina un milione e mezzo di tonnellate, gasolio 1 milione 280 mila tonnellate, metano 170 mila tonnellate, gas liquido 30 mila tonnellate. Nel 1957, cioè, coloro che hanno usato veicoli azionati con gas di petrolio liquidi hanno consumato appena l'un per cento di tutti i combustibili per autotrazione consumati in Italia. Ciò dimostra la irrilevanza della questione, e mi stupisce davvero che vi siano stati dei ministri i quali hanno affermato che per normalizzare il mercato della benzina occorre distruggere il consumo di questo 1 per cento. Onorevoli colleghi, mi sembra che si sia proprio esagerato!

D'altro canto mi si dice da molte parti — io non sono un tecnico della materia, come del resto penso non lo sono molti colleghi — che una certa quantità di gas liquido viene di-

strutta in torcia: si parla di 100 mila tonnellate all'anno. Lo affermano i tecnici, l'ho letto in alcune pubblicazioni e non ho difficoltà a crederlo. Del resto le fiamme che vediamo alzarsi ogni notte dai fumaioli delle raffinerie sono alimentate almeno in parte dalla sostanza da cui, volendo, si potrebbe ricavare il gas liquido.

E quanto all'argomento di cui si è valso con tanta passione l'onorevole Cassiga, quello della perequazione tributaria, mi pare che si voglia scherzare. Afferma l'onorevole Cassiga, e sostiene il Governo nella relazione che accompagna il disegno di legge, che i consumatori di prodotti affini debbono subire gli stessi oneri fiscali. Onorevoli colleghi, ma anche l'abitazione è un oggetto di consumo comune, ma non credo vi sia nessuno che voglia obbligare chi abita in una baracca alla periferia di Roma a pagare quanto colui che abita in un palazzo di via del Corso. Così, nel nostro caso, penso che nessuno voglia obbligare chi viaggia in motofurgone, portando castagne dall'alto cuneense a Torino, a sostenere gli stessi oneri imposti al consumatore di benzina che viaggia con la *Packard*, la *Buick* o l'Alfa Romeo. Si tratta, in realtà, di due consumi profondamente diversi e che non hanno nulla in comune. C'è, se si vuole, un loro aspetto esteriore comune, ma la sostanza è diversa. Non possiamo paragonare il poveretto che usa un motofurgone sconquassato o una vecchia macchina rappezzata di 30 anni, con chi viaggia in *Packard*, in *Rolls Royce*, in *Jaguar*, ed assoggettare l'uno e l'altro alla medesima imposizione. La perequazione sostanziale richiede un diverso trattamento fiscale a seconda dell'impiego cui viene destinato un autoveicolo.

Abbiamo d'altra parte un esempio tipico: in ferrovia chi va in seconda classe non paga la metà rispetto a colui che viaggia in prima? Eppure per l'uno e l'altro la trazione è esercitata dallo stesso locomotore, l'uno e l'altro partono ed arrivano alla medesima ora. Il servizio è identico, ciononostante i due viaggiatori vengono assoggettati a tasse diverse. Ancora più tipico è il caso delle merci: vi sono merci povere per cui le ferrovie praticano tariffe differenziate, più basse di quelle applicate per le merci ricche. Lo stesso avviene sui bastimenti. Ora, non vedo perché dovremmo ispirarci ad una diversa concezione quando ci riferiamo ai consumatori di gas liquido; non vedo perché questi ultimi dovrebbero essere paragonati e identificati coi consumatori di benzina che viaggiano con macchine di lusso.

Qual è dunque la ragione vera del provvedimento? Mi son posto la domanda e devo ripetere francamente quanto ho detto all'inizio: che, soprattutto, io la vedo nella mania e nella fretta dell'onorevole Fanfani e di chi gli è intorno: fare senza molto riflettere! Mi perdoni la Camera se parlo così di un assente, ma il fatto che si sia ricorso ad un decreto-legge per una questione simile e per arrivare a queste conseguenze, mi induce a pensare che si è proceduto con troppa fretta, con avventatezza e senza molta riflessione.

D'altra parte, non voglio penetrare troppo nelle intenzioni nascoste di chi ha emanato il provvedimento. Tuttavia, vi è una categoria di operatori economici che sarebbe avvantaggiata dal provvedimento: sono le imprese che producono e commerciano gas liquidi per usi domestici e che, contro l'impiego del gas per autotrazione, hanno alzato la voce alcune volte. Forse vi sono altre categorie; ma non voglio fare una lunga disamina. Sta di fatto che queste aziende, che sono soprattutto quattro (*Liquigas*, *Pibigas*, *Butangas* e *Agipgas*), sono cartellizzate quanto ai prezzi. Esse vendono gas liquidi per uso domestico a circa 8 milioni di consumatori poveri, a 190 lire al chilo, mentre invece il gas liquido per la trazione viene venduto a 110-120 lire al chilo. E che esse vendano con profitto è dimostrato, fra l'altro, da talune cifre (non voglio fare polemiche astiose, ripeto): una delle quattro società cui ho già accennato aveva nel 1952 un capitale nominale di un miliardo e 50 milioni; in quell'anno ha distribuito dividendi per un miliardo e 50 milioni, cioè il cento per cento. Ora le cose vanno un po' diversamente; comunque sono aziende che hanno una buona strutturazione economica e che si trovano bene in sella. Non intendo dire che esse abbiano fatto in modo da dar luogo a questo provvedimento e che il provvedimento si sia fatto per esse; però è certo che da parte di queste aziende vi era e vi è il timore che una parte del gas per uso di trazione venga venduto per uso domestico, contribuendo così a diminuire il profitto di queste aziende cartellizzate e che arricchiscono sulle spalle di 8 milioni di consumatori poveri delle campagne, consumatori di gas liquidi. Cioè, esse temono che si vogliano diminuire i loro profitti.

D'altra parte, il provvedimento adottato è feroce. L'articolo 9 del decreto 24 settembre ne è una prova. Credo che i colleghi l'abbiano tutti sotto mano o l'abbiano

visto: se non l'hanno ancor visto, desidererei che lo leggessero. L'articolo 9 esige anzitutto che entro un anno i 30-40 mila veicoli a gas liquido vengano trasformati in modo da avere il serbatoio inamovibile. Ciò comporta spese in aggiunta a quelle per le tasse. Si tratta di trasformare 40 mila autoveicoli, e non sa nemmeno se ciò sia tecnicamente possibile, dato l'insieme delle attrezzature che oggi esiste in questo settore produttivo. Poi, multe enormi! Chiunque conduce (cioè l'autista) un veicolo a motore non provvisto di serbatoio inamovibile è punito con la multa da lire 100 mila a lire 300 mila. Cioè, un povero autista, che lavora per conto di altri, che magari ha trovato quel posto di lavoro dopo mesi di disoccupazione, che non conosce la legge, subisce una multa di almeno 100 mila lire perchè l'autoveicolo sul quale viaggia non ha il serbatoio inamovibile!

Lo stesso dicasi per le altre norme: milioni di multa all' esercente che contravviene al divieto di cui al comma relativo agli impianti stradali per la distribuzione del gas, ecc. Siamo di fronte a una ferocia che non è spiegabile se non con la volontà di stroncare un ramo di attività e di favorire altri rami di attività.

Finora ho accennato al problema da un punto di vista generale; ma il provvedimento lascia ancora più perplessi quando si voglia esaminare taluno degli inconvenienti che si produrranno, se la Camera consentirà che quel decreto divenga legge dello Stato. In primo luogo scomparirebbero dalla circolazione numerosi autoveicoli di vecchia costruzione, i quali oltre che svolgere una funzione sul mercato dell'automobile, contribuiscono con il loro impiego a tenere bassi i costi e quindi i prezzi di certi prodotti poveri. Difatti, vi sono automezzi usati (e tutti lo sanno) che vengono comperati con 50-100 mila lire e a volte meno. Verrebbero tassati con 180-200 mila lire annue. È chiaro che non verrebbe più comprato l'automezzo vecchio per 100 mila lire per poi dover pagare una tassa di 180-200 mila lire.

Ancora: vi sono automezzi che consumano combustibile per una media annua di 130-150 mila lire. Metteremmo una soprattassa che varia da 100 a 200 mila lire annue. È una pazzia: nessuno più userà questi vecchi automezzi trasformati o che si pensava di trasformare in futuro.

Ancora: in molti casi l'utente colpito dalla soprattassa che si vuole applicare con questo provvedimento, non avrà ancora ammortiz-

zato la spesa dell'impianto. Così avverrà che molti, non avendo i mezzi per pagare quella soprattassa, saranno costretti ad abbandonare il loro povero automezzo trasformato senza essersi neanche rifatti del costo della trasformazione fatta qualche tempo fa.

Inoltre, con il nuovo balzello, l'utente, per ottenere qualche vantaggio dall'impiego del gas liquido, dovrà percorrere annualmente — mi dicono i tecnici — dai 20 ai 33 mila chilometri, cioè dai 70 ai 100-120 chilometri al giorno. Ora, l'attività di molti degli utenti che consumano gas liquido, non fa raggiungere queste percorrenze. Chi porta la merce povera dalla montagna a Torino o a Cuneo, il viaggiatore che gira solo per la città, per Milano o per Torino, non percorre cento chilometri al giorno, ma molto meno.

Ancora: molte aziende artigiane e piccole industrie dovrebbero chiudere, alcune, anzi, hanno sospeso il lavoro e, credo, licenziato degli operai. Ma una volta adottata la misura, il fenomeno si estenderà e saranno colpite non poche di queste aziende artigianali e piccole industrie. È probabile poi che non pochi degli attuali utenti di automezzi a gas liquido saranno costretti ad abbandonare l'auto-trasporto e a ricorrere ad altre forme di trasporto. Non sarebbe da stupirsi se qualche piccolo autotrasportatore delle valli piemontesi o lombarde ritenesse più vantaggioso riprendere il mulo e il biroccio, anziché pagare 200 mila lire di tasse come vuole l'onorevole Fanfani e l'onorevole Preti che lo segue.

E poi, onorevole Cossiga, si mortificherebbe oltre tutto, come mi è stato fatto giustamente osservare, lo stimolo alla ricerca di mezzi economici più moderni che consentano di diminuire i costi di produzione. Ella, onorevole relatore, ha sostenuto che il gas liquido costa più della benzina. Ma non è così. Il gas liquido prima se ne andava in fumo, e non in senso metaforico, mentre oggi viene usato e in modo assai utile. Un giornale di Torino ha scritto che: «risparmiare è un reato», riferendosi al contenuto del provvedimento di cui stiamo discutendo.

La progressività della tassa, poi, a cui ha fatto cenno l'onorevole Cossiga, se non erro, non è attuata in modo da colpire maggiormente i ricchi utenti di macchine ad alta cilindrata; ma è regolata in modo da colpire soprattutto coloro che trasportano merce. È questo il contributo che il Governo vuol dare per impedire l'aumento dei prezzi che peraltro è già in corso? Non voglio, onorevoli colleghi, drammatizzare la cosa, e non sarà

questo provvedimento a determinare un rialzo abnorme dei prezzi. Però tutto serve: servono le sette lire di aumento sul prezzo della benzina, che l'onorevole Preti vorrebbe regalare ai consumatori italiani (quantunque egli dica che si tratta di una diminuzione); serve la sopratassa di cui discutiamo. È inutile, signori del Governo, che voi diciate di voler seguire una politica che impedisca l'aumento dei prezzi, una politica intesa a consolidare il potere di acquisto della lira, quando con i fatti, giorno per giorno, adottate provvedimenti come questo che non possono non contribuire a determinare un aumento dei prezzi. Si badi, in proposito, che la tassa non viene traslata sul consumatore di gas liquido, ma sulle merci trasportate, cioè, in definitiva, sui consumatori poveri.

Penso, perciò, che il Parlamento non possa essere d'accordo col provvedimento che il Governo ha adottato. Non è possibile, per garantire interessi di monopolio o per altri motivi mettere a repentaglio la vita economica di molte migliaia di modesti cittadini e di modesti operatori economici, quando, semmai, si dovrebbe cercare di ridurre il prezzo del gas liquido per uso domestico, andando così incontro ai bisogni di 8 milioni di famiglie di consumatori. A questo proposito è stata presentata un'interrogazione e su questo argomento la Camera sarà chiamata a discutere ancora.

Concludo: non è assolutamente possibile che la Camera approvi il provvedimento del Governo, provvedimento che urta gli interessi di migliaia di modesti lavoratori. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Il primo a parlare l'onorevole Angelino Paolo, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

udite le relazioni di maggioranza e di minoranza della Commissione finanze e tesoro sul disegno di legge n. 326;

constatato che la conversione in legge del decreto-legge n. 919 del 24 settembre 1958, mentre danneggerebbe irrimediabilmente la motorizzazione a gas di petrolio liquido, non apporterebbe alcun vantaggio all'erario.

delibera

di non passare alla discussione dell'articolo unico ».

L'onorevole Angelino ha facoltà di parlare.

ANGELINO PAOLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il dibattito che si è svolto in seno alla VI Commissione ha messo già in rilievo l'insanabile contrasto fra il decreto in esame e la norma della Costituzione per la mancanza di tutti i presupposti che avrebbero legittimato la sua emanazione. Concordo per altro con il relatore di maggioranza allorché dichiarava poc'anzi di ritenere che il giudizio sulla legittimità costituzionale o meno dei provvedimenti per la inesistenza dei requisiti della necessità e della urgenza non sia da demandare alla Corte costituzionale. La valutazione dei requisiti richiesti dall'articolo 77 della Costituzione per l'emanazione da parte del Governo di provvedimenti aventi forza di legge è una valutazione di carattere politico e solo il Parlamento deve dichiarare se effettivamente il decreto legge è contrario al dettame della Costituzione.

Per noi la incostituzionalità è chiara per la mancanza di urgenza, non solo perché il Governo ha accettato in commissione alcuni emendamenti che comprovano chiaramente che l'urgenza non c'era e perché non si tratta della materia propria dei decreti catenaccio che vengono impiegati per evitare accaparramenti o possibilità di evasioni. La stessa commissione ha suggerito al Governo di mutare la denominazione della tassa e, comunque, già il Governo medesimo, rendendosi conto che non poteva tassare il prodotto in base al consumo, l'ha trasformata in una sopratassa la quale poteva per altro essere istituita con una legge normale senza bisogno di ricorrere al decreto.

L'articolo 77, dunque, per noi è stato chiaramente disatteso. Chi voglia sfogliare i resoconti dei dibattiti che si sono svolti alla Costituente in sede di formulazione di questo articolo può rendersi conto di tutte le esitazioni che i costituenti hanno avuto nel concedere al Governo la facoltà di emanare provvedimenti aventi forza di legge. Tale concessione è stata fatta soltanto con molte cautele: deve ricorrere il caso eccezionale di urgenza e di necessità ed il Governo è tenuto a presentare il provvedimento il giorno stesso alle Camere che entro 60 giorni debbono convertirlo in legge, pena la decadenza *ex tunc*.

Tutte queste cautele sono state dimenticate. Forse dieci anni sono troppi per ricordarsi ancora della Costituzione.

Ma non soltanto l'articolo 77 è stato violato in questo caso. Qui si tratta, come è stato rilevato questa mattina in Commissione, del caso tipico della imposizione di un

tributo dopo l'approvazione di una legge di bilancio. Senonché in materia il penultimo comma dell'articolo 81 della Costituzione è chiaro e categorico. « Con la legge di approvazione del bilancio non si possono stabilire nuovi tributi e nuove spese ». È tempo che il Parlamento ritorni alle sue funzioni originarie, precisamente al controllo della imposizione da parte dell'esecutivo.

Se qualche oratore della maggioranza vorrà eccepire che si può, in qualsiasi momento, imporre delle nuove tasse per arrivare a sanare il bilancio, noi rispondiamo che ciò è assolutamente arbitrario. Soltanto nel caso in cui una nuova proposta di legge, a norma dell'ultimo comma dell'articolo 81 della Costituzione, indichi le maggiori entrate per coprire le nuove spese che la proposta di legge comporta, soltanto allora il Parlamento potrebbe consentire delle nuove imposizioni anche dopo l'approvazione della legge di bilancio.

Detto ciò per la questione costituzionale, esaminiamo ora il merito di questo decreto sottoposto all'esame del Parlamento per la conversione in legge.

Il disegno di legge n. 326, secondo la relazione ministeriale che lo accompagna, si propone: 1°) di evitare all'erario la perdita di tre o quattro miliardi all'anno conseguente all'impiego nell'auto-trazione dei gas di petrolio liquefatti, impiego che si aggira sulle 40-45 mila tonnellate, invece che di benzina, la quale assorbe un'imposta di fabbricazione notevolmente più onerosa; 2°) di limitare il consumo di gas liquidi al fine di aumentare il consumo della benzina, la cui produzione in Italia è di gran lunga superiore al consumo; 3°) di evitare, o almeno di ridurre notevolmente l'importazione di gas di petrolio liquefatto al fine di contenere l'esborso di valuta pregiata; 4°) di proteggere l'industria petrolifera italiana.

Ai fini che ho testè elencati, si è escogitata la perequazione del regime fiscale dei gas di petrolio liquefatti. La Commissione, in proposito, ha già suggerito di denominare diversamente questo speciale diritto erariale annuo con la dizione « soprataxa di circolazione sugli autoveicoli a gas di petrolio liquefatto ».

Prima di esaminare il mezzo impiegato, cioè la perequazione del regime fiscale della benzina e del gas di petrolio liquefatto, è da rilevare che il provvedimento contrasta in modo stridente con precedenti provvedimenti governativi volti a favorire l'impiego dei gas di petrolio liquefatti nell'auto-

trazione. Mi limiterò a citare la circolare n. 526 del 1954 del Ministero dei trasporti, che autorizza la circolazione di automezzi a gas di petrolio liquefatto per usare il sottoprodotto delle raffinerie e per limitare l'inquinamento dell'aria col benzopirene che è contenuto nei prodotti di scappamento dei motori a nafta. Esiste la circolare n. 453 del Ministero dei trasporti, quella n. 74 del Ministero dell'interno del 1957, esiste il decreto n. 19 del 1956 e un altro decreto del Ministero dell'industria del 1958: tutti provvedimenti favorevoli all'impiego dei gas di petrolio liquefatti nell'autotrazione. Il precedente atteggiamento del Governo, favorevole ai gas di petrolio liquefatti, ha indotto un notevole numero di piccoli operatori economici a spendere ingenti capitali in officine per la costruzione dell'attrezzatura per l'impiego di gas di petrolio liquefatti, per la costruzione di bombole e per la installazione di distributori stradali; ha indotto altresì parecchie piccole aziende commerciali a investire notevoli capitali e ha incoraggiato molti trasportatori, particolarmente quelli di merci povere, ed acquistare vecchi autocarri residuati di guerra e ad attrezzarli per l'autotrazione a gas di petrolio liquido; ha invogliato migliaia di piccoli utenti ad acquistare autovetture, destinate allo smantellamento per il forte consumo di benzina e per l'eccessiva onerosità della manutenzione, e a trasformarle in gran parte in autocarri.

Parecchie decine di miliardi (dico decine di miliardi) sono state spese da piccoli operatori e nulla è stato fatto dal Governo per scoraggiare investimenti che ora si renderebbero inutilizzabili.

La ragione di questo comportamento è ovvia: l'erario non subiva perdite, ma anzi traeva notevoli cespiti di entrata sotto forma di tassa di circolazione di veicoli che altrimenti non avrebbero circolato; di imposta di fabbricazione sui gas di petrolio liquefatti; di imposte dirette sulle attività industriali e artigiane connesse con tale forma di « autotrazione di complemento ». Anche le raffinerie avevano interesse a vendere un sottoprodotto della raffinazione e le maggiori ditte esercenti il commercio dei gas di petrolio liquidi per usi domestici non erano molestate nella loro posizione privilegiata, di monopolio, dalla attività marginale delle piccole aziende esercenti il commercio dei gas liquidi per l'autotrazione.

Gli alti lai della « Butangas », della « Pibigas » e della « Liquigas » (collegate con le raffinerie); il loro veramente commovente

interessamento per il mancato maggiore introito di tre o quattro miliardi a beneficio dell'erario; i loro patemi d'animo per le sorti della nostra bilancia commerciale e per quella dei pagamenti; gli articoli appassionatamente favorevoli alla perequazione fiscale di giornali economici che per la prima volta invocavano un onere fiscale hanno avuto l'effetto sperato di far mutare l'umore e l'atteggiamento del Governo nei confronti della « motorizzazione di complemento »; così, dall'incoraggiamento, si è passati alla condanna alla distruzione completa del settore della autotrazione a gas di petrolio liquefatti.

Esaminiamo ora la prestata perequazione fiscale, che si vorrebbe introdurre col decreto-legge. Se di perequazione fiscale si vuol parlare, occorrerebbe estenderla a tutti i tipi di carburante, mentre l'onere fiscale dovrebbe essere proporzionale alla energia che l'unità di misura di ciascuno di essi produce.

Attualmente le imposte di fabbricazione e sulla entrata gravano nella seguente misura per chilogrammo: benzina (tenuto conto della riduzione a metà della « sovrimposta Suez ») 158 lire; gasolio 67 lire; gas di petrolio liquefatti 30 lire; metano 7 lire.

Sia chiaro che noi socialisti non chiediamo una maggiore tassazione per i carburanti che attualmente sono meno colpiti; al contrario, ci opponiamo con tutte le nostre forze all'aumento dell'imposizione sui gas di petrolio liquefatti destinati all'autotrazione e proponiamo anche la diminuzione dell'imposta sulla benzina e quindi del prezzo di questo carburante. Solo in linea subordinata noi potremmo accettare una perequazione non col carburante più tassato, che è la benzina, ma col gasolio, di cui il gas di petrolio liquefatto è, per la maggior parte del consumo, il sostituto. Infatti (giova ripeterlo) la maggioranza degli autoveicoli a gas di petrolio liquefatto in circolazione è costituita da autocarri residuati di guerra e da vetture addattate.

Ebbene, ai danni di questa « motorizzazione di complemento » assai povera, in nome di una presunta perequazione fiscale, si propone una grave, gravissima, sperequazione fiscale, aggravata dalla sperequazione dei prezzi dei carburanti colpiti dagli oneri fiscali.

Determinare la sperequazione ai danni di ciascun autoveicolo a gas di petrolio liquefatto o di ciascun tipo di essi è assai difficile (se verrà convertito in legge il decreto-legge che ci viene proposto). Non possiamo che procedere per medie nazionali; in base ai dati forniti dalla relazione ministeriale, in Italia circolano 40-45 mila autoveicoli che

consumano da 30 a 40 mila tonnellate all'anno di gas di petrolio liquefatti, con un consumo medio annuo che va da 750 a 888 chilogrammi. Attualmente la differenza di trattamento fiscale tra un chilogrammo di gas di petrolio liquefatti ed un chilogrammo di benzina è di circa 128 lire. Se prendiamo come consumo medio annuo per gli autoveicoli a gas di petrolio liquefatti chilogrammi 750, la minore imposta assoluta in confronto di quella della benzina è di lire 196 mila, cioè lire $128,8 \times 750$; se prendiamo come consumo medio chilogrammi 888, la minore imposta è di 114 mila lire, cioè lire $128,8 \times 888$.

Di contro a tale minore onere fiscale il disegno di legge propone di imporre uno speciale diritto erariale che per le autovetture fino a 14 cavalli-vapore di potenza è di lire 84 mila, oltre i 14 cavalli-vapore e fino a 20 cavalli-vapore di potenza, è di lire 180 mila, oltre i 20 cavalli-vapore di potenza è di lire 252 mila; e per gli autocarri fino a 10 quintali di portata è di lire 186 mila, da oltre i 10 quintali e fino a 20 quintali di portata è di lire 282 mila, oltre i 20 quintali di portata è di lire 426 mila.

Poiché, come si è detto, la maggior parte degli autoveicoli a gas di petrolio liquefatti è costituita da autocarri, con lo speciale diritto erariale o sovrattassa di circolazione proposta dal Governo, si supera di gran lunga la minore imposta sui gas di petrolio liquefatti rispetto a quella sulla benzina.

A questa sperequazione ai danni di questa motorizzazione povera si aggiunge un'altra sperequazione, quella del prezzo della benzina rispetto al prezzo dei gas di petrolio liquefatti depurato degli oneri fiscali. La sperequazione è ancor più stridente se il confronto si istituisce tra lo speciale diritto erariale ed il minor onere fiscale assolto dai gas di petrolio liquefatti rispetto a quello assolto dal gasolio, perché proprio questo carburante dovrebbe essere assunto a termine di confronto in quanto la maggior parte dei veicoli a gas di petrolio liquefatti potrebbe essere azionata a gasolio, se non a metano.

Assumendo per comodità gli stessi consumi di gasolio in luogo dei gas di petrolio liquefatti, il minore onere fiscale assolto mediamente per un veicolo in un anno sarebbe di lire 27.750 (lire $37 \times \text{Kg. } 750$), oppure di lire 28.850 (lire $37 \times \text{Kg. } 888$) tenendo presente che la differenza dell'onere fiscale tra l'uno e l'altro carburante è di lire 37.

Pertanto la sovrattassa media su autoveicoli a trazione a gas di petrolio liquefatti non

dovrebbe superare le 27 o 28 mila lire annue con la differenziazione per cilindrata o portata a seconda che si tratti di vetture oppure di camioncini.

Se effettivamente il primo fine che il Governo dichiara di voler raggiungere con il decreto n. 919 è di evitare una forte perdita all'erario per il mancato introito dell'imposta di fabbricazione gravante sul quantitativo di benzina sostituito dal gas liquido di petrolio, occorre dire che il provvedimento è imperfetto dal punto di vista fiscale.

Si rende indispensabile un articolo aggiuntivo che faccia obbligo assoluto ai proprietari di autoveicoli a gas di petrolio liquefatti di ripristinare la trazione a benzina. In difetto di un tale obbligo, chi potrebbe impedire la trasformazione della trazione a gas di petrolio liquefatti in trazione a gasolio?

In questo caso, a quanto si ridurrebbe il maggiore introito per l'erario che il Governo si ripromette? Calcoli fatti permettono di affermare che si ridurrebbe ad un miliardo e mezzo, che potrebbe essere incassato con una soprattassa media di circolazione di 27 o 28 mila lire, come sopra ho detto. Per conseguire il maggiore introito ipotizzato in 3 o 4 miliardi, vorrà il Governo dare di piglio al mezzo fiscale per raggiungere la perequazione tributaria fra gasolio e benzina, mettendo in crisi tutto il settore degli autotrasporti e in particolare quello delle merci? Noi ci auguriamo sinceramente di no.

E ancora. In difetto dell'obbligo al quale ho accennato solo per assurdo, chi potrà impedire la trasformazione dei veicoli a gas di petrolio liquefatto in veicoli a metano, i quali assolvono un'imposta in misura ben minore di quella che grava sui primi? In questo caso, in luogo di una maggiore entrata, si dovrebbe prevedere una notevole riduzione di entrata, con le conseguenze prescritte dall'articolo 81 della Costituzione. A meno che, sempre per ragioni di perequazione fiscale, in caso di metanizzazione dell'autotrazione, il Governo non abbia in serbo un altro decreto-legge per colpire anche questo carburante, cioè non abbia intenzione di colpire quegli autotrasportatori che, per sopravvivere, non tengono conto dell'estetica e delle maggiori comodità, in quanto l'importante per i proprietari delle autovetture metanizzate è di poter lavorare per vivere.

L'ipotesi della metanizzazione potrebbe avverarsi per quelle zone del nostro paese dove è possibile un rifornimento di metano in bombole. Ma nelle regioni meridionali e insulari, in cui la metanizzazione non è pos-

sibile, i vecchi autocarri, le vetture di grande cilindrata che sono rimaste in circolazione grazie alla economicità della trazione a gas di petrolio liquefatto, cesserebbero di circolare, per cui l'erario subirebbe la perdita del gettito dell'imposta sui gas di petrolio liquefatti e della tassa di circolazione.

Le ipotesi prospettate non sono frutto di fantasia: il calcolo economico si incaricherebbe di tradurle in realtà, ove il Parlamento convertisse in legge il decreto-legge n. 919. E il risultato prevedibile sarebbe un danno per l'erario, un danno per tante piccole imprese artigiane, commerciali, industriali, un danno per alcune migliaia di lavoratori che da queste aziende dipendono.

Per giungere a questo bel risultato si è avuta tanta fretta di ricorrere a un decreto-legge, la cui costituzionalità è dubbia assai!

Si è parlato di fine fiscale. Ma il maggiore gettito dell'imposta di fabbricazione sulla benzina, che dovrebbe essere consumata in luogo di gas di petrolio liquefatti, non vi sarà perchè, come ho detto poco prima, si verificherà un minore introito tributario. Pertanto il fine fiscale può essere considerato un falso scopo, e come tale va accantonato.

Rimane la preoccupazione per il turbamento che l'impiego del gas di petrolio liquefatto causa nel mercato della benzina.

Occorre tenere presente quali sono i consumi di carburante nel nostro paese: per la benzina, tonnellate un milione e 560 mila, per il gasolio un milione e 280 mila, per il metano 170 mila, per i gas di petrolio liquefatto 40-45 mila tonnellate. Proprio dobbiamo credere che 40-45 mila tonnellate di gas di petrolio liquefatto, che rappresentano una percentuale minore del carburante consumato dall'autotrazione, potrebbero disturbare il mercato della benzina, dato e non concesso che vengano consumate in luogo della benzina?

Il ragionamento fiscale sopra esposto ci porta ad escludere che in luogo di 40-45 mila tonnellate di gas di petrolio liquefatto, si consumerebbe un quantitativo uguale di benzina. Il gas di petrolio liquefatto verrebbe sostituito in gran parte dal metano o non verrebbe sostituito affatto a causa della smobilitazione dei vecchi automezzi. Comunque il pericolo per il settore della raffinazione non è attuale, e per l'avvenire si potrebbe provvedere con altri mezzi.

Per questa ragione ho presentato alcuni emendamenti agli emendamenti Failla perchè

si possa provvedere per l'avvenire, salvaguardando i diritti in certo qual modo quesiti per gli incoraggiamenti che il Governo ha sempre dato a questa forma di autotrazione.

L'impiego del gas di petrolio liquefatto per l'autotrazione ha causato disturbo ed io ne fornirò la prova fotografica, onorevole sottosegretario, non nel mercato della benzina, bensì in quello del gas di petrolio liquefatto per usi domestici, il cui commercio veniva esercitato fino a pochi anni fa in regime di autentico monopolio. Ella conosce bene le quattro sorelle: Pibigas, Butangas, Liquigas e Agipgas, che vendono il petrolio liquefatto in bombole di dieci chili a 1.800-1.900 lire, prezzo che, depurato dall'imposta di fabbricazione e dall'I. G. E, arriva a 150-160 lire il chilo al consumatore. Le piccole aziende sorte da pochi anni che esercitano il commercio del petrolio liquefatto per autotrazione vendono bombole di 10 chili a 1.100-1.200 lire, cioè a 110-120 lire il chilo. Pertanto, il disturbo è divenuto anche più molesto da quando le piccole aziende hanno iniziato la vendita, sia pure su scala modesta, anche per usi domestici a prezzo inferiore a quello del monopolio.

Onorevole sottosegretario, posso consegnarle due fotografie, che attestano la verità di quanto affermo. Una piccola azienda ha messo in vendita il gas di petrolio liquefatto a 1.000 lire per bombola di dieci chili, e a 1.500 lire per bombola di 15 chili, rompendo così il cartello delle quattro sorelle. Immediatamente, una delle quattro sorelle ha pubblicato questo manifesto: « Bombola da chili 10: lire 1.000; bombola da chili 15: lire 1.500; gratis, con ogni bombola, prodotti Trim per l'importo di 30 lire per ogni chilo ». In altri termini: il gas di petrolio liquefatto da 110-120 si riduce a 70 lire. Questo va a confortare tutto il discorso che farò in seguito. Ripeto che le due fotografie sono a disposizione dell'onorevole relatore, per le conclusioni che ne vorrà trarre, e dell'onorevole sottosegretario di Stato, ai fini di una interrogazione che ho presentato insieme ad altri colleghi del mio gruppo. Rimango in attesa di una risposta. Come dicevo, il disturbo vi è stato. Si è iniziata da allora la guerra contro l'autotrazione a gas di petrolio liquefatto; guerra senza quartiere, senza esclusione di colpi, condotta contro le piccole aziende che avevano osato violare il cartello. Ora, quelle piccole aziende hanno dovuto fare marcia indietro; non disturbano più, perché questa è la legge del monopolio. Però, la guerra senza quartiere continua, perché il

monopolio sa che se il decreto legge verrà convertito in legge le piccole aziende concorrenti sono destinate a scomparire. In tal modo i superprofitti, che possono ben dirsi scandalosi, non potranno più correre rischi di essere intaccati. Vi è ora da chiedersi: come mai lo stesso gas di petrolio liquefatto costa, al netto delle imposte, 150-160 lire per uso domestico e 80-90 lire per l'autotrazione? Abbiamo ricevuto tutti alcuni miriagrammi di carta per spiegarci l'inevitabilità di una così enorme maggiorazione dei prezzi del gas di petrolio liquefatto per uso domestico. Nessuno ci potrà convincere, neanche i sostenitori più accaldati i quali ci dicono che è giustificato dal maggior numero di passaggi commerciali, dal trasporto del gas di petrolio liquefatto per usi domestici in località remote.

Non è facile giustificare una spesa di 60-80 lire il chilogrammo, superiore allo stesso prezzo della benzina depurato degli oneri fiscali. Eppure, anche la benzina viene trasportata in tutti i più remoti borghi del nostro paese. Si può concedere che vi possa essere una maggiore spesa, ma non in quella misura. Più difficile ancora è giustificare la differenza fra il prezzo della benzina, che è di 51 lire, e quello del gas di petrolio liquefatto per l'autotrazione, che è di 80-90 lire, e quello per usi domestici. Eppure, come ci dicono i tecnici, il gas di petrolio liquefatto è un sottoprodotto della raffinazione e, come tale, dovrebbe costare meno del prodotto principale, la benzina, non il doppio o il triplo. Dai documenti che ci sono pervenuti risulta che il costo può variare fra le 2 e le 16 lire il chilogrammo per separazione e stoccaggio, a seconda del tipo di benzina che le raffinerie intendono produrre: a più o meno alto numero di ottani. Le differenze fra costi e prezzi è enorme e i superprofitti, quelli oltre il normale profitto industriale e commerciale, ammontano a 20-25 miliardi all'anno.

Insieme con alcuni colleghi del mio gruppo ho richiamato l'attenzione del Governo su questo problema per mezzo di una interrogazione. Ho invitato ed invito ancora il Governo a valersi dell'opera di un organo tecnico, il C. I. P., per accertare costi e prezzi. Può darsi, onorevole Preti, che l'accertamento consenta di aumentare l'imposta di fabbricazione su tutto il gas di petrolio liquefatto prodotto e di diminuire contemporaneamente i prezzi a vantaggio di 8 milioni di famiglie residenti per lo più in centri rurali non forniti di reti per la distribuzione del gas fossile o del metano. Si tratta di famiglie che vivono

in borghi sperduti dove o si consuma il gas di petrolio liquefatto oppure la legna o il carbone di legna. L'erario potrebbe rifarsi della ipotetica maggiore entrata che si ripromette dallo « speciale diritto fiscale » o soprattutto di circolazione e lasciar sopravvivere la motorizzazione di complemento a gas di petrolio liquefatto, senza obbligare alcune migliaia di modesti operatori economici a sopportare maggiori spese per la metanizzazione dei loro automezzi e senza mandare in rovina tante piccole aziende.

Onorevole Preti, vorrei che ella ricordasse l'esempio del suo compagno e collega onorevole Tremelloni, il quale, a suo tempo, non credette ai calcoli che gli venivano presentati dalla Italcementi e da altre ditte consimili ed osò colpire il cemento con una tassa di fabbricazione suppletiva di 50 lire il quintale e nel contempo fece diminuire il prezzo di 50 lire. Allora noi avevamo indicato all'onorevole Tremelloni i costi precisi, che non superavano le 500-525 lire il quintale, mentre il prezzo era fissato in 805 lire. In quella occasione le ditte del settore dissero che sarebbero andate in rovina. La realtà è un'altra. Ho a sua disposizione, onorevole ministro, il numero del 26 ottobre 1958 di *24 Ore*, in cui sta scritto in chiare lettere che gli utili dichiarati e ripartiti dall'Italcementi sono stati di 3 miliardi e 144 milioni di lire per il 1957. A noi non è dato ancora conoscere l'entità degli utili indivisi che saranno distribuiti sotto forma di azioni gratuite o quasi gratuite.

Un altro patema d'animo di queste povere quattro sorelle è quello delle importazioni di gas di petrolio liquefatti, con il conseguente esborso di valuta, come è espresso nella relazione ministeriale e nelle relazioni che, con straordinaria generosità, ci hanno fatto pervenire le raffinerie collegate con la Butangas, la Pibigas e la Liquigas. Io non credo che dobbiamo preoccuparci troppo, anche perché i dati ci dicono chiaramente che le importazioni sono in continuo regresso.

Infatti, nel 1954, quando nell'autotrazione questi gas non venivano impiegati, ne abbiamo importati per 80 mila tonnellate, nel 1955 per 70 mila, nel 1956 per 50 mila e nel 1957 per 37 mila, al netto delle esportazioni.

Tecnici da noi interpellati ci hanno dichiarato che, se le raffinerie spendessero una parte dei loro superprofitti in opere per potere aumentare lo stoccaggio di questi prodotti, evitando così di bruciarne in torcia decine di tonnellate, particolarmente nella stagione invernale, si potrebbero evidentemente im-

magazzinare e potremmo fare a meno di ricorrere alle importazioni.

Per tutte le ragioni qui da me esposte, ho presentato un ordine del giorno di non passaggio agli articoli. Si tratta di un ordine del giorno che è stato approvato all'unanimità dal consiglio provinciale di Torino, la cui maggioranza è di parte democratica cristiana, ed io invito gli onorevoli colleghi democristiani a far proprio questo ordine del giorno e ad approvarlo.

Sul mio ordine del giorno chiederò la votazione a scrutinio segreto. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Failla, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dagli onorevoli Giovanni Grilli, Caprara, Faletra, Bigi, Sulotto, Busetto, Silvano Montanari, Mazzoni, Laura Diaz e Ludovico Angelini:

« La Camera,

considerando che le misure di cui al disegno di legge n. 326 per la conversione in legge del decreto 24 settembre 1958, n. 919, non rispondono alle dichiarate esigenze di salvaguardia del mercato dei combustibili liquidi;

ritenendo che sulla materia riguardante i diritti erariali speciali a carico degli autoveicoli a gas non può deliberarsi che nel quadro di una approfondita discussione su tutto il settore della produzione e del consumo degli idrocarburi e direvati;

rilevando che l'oggetto del decreto-legge n. 919 non può evidentemente classificarsi tra quelli inerenti a casi straordinari di necessità e d'urgenza di cui all'articolo 77 della Costituzione,

delibera

di non passare all'esame dell'articolo unico ».

L'onorevole Failla ha facoltà di parlare.

FAILLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo necessario uno sforzo per riassumere e per parlarci chiaro. È riconosciuto sostanzialmente da tutti, ed è ammesso anche nella relazione governativa, che questo decreto-legge non ha finalità fiscali vere e proprie, non si propone cioè di aumentare le entrate dello Stato attraverso una nuova tassa sulle auto a gas di petrolio liquefatti, ma si propone — e lo dichiara — di scoraggiare l'uso del gas liquido nella trazione, o meglio di impedire puramente e semplicemente quest'uso, attraverso l'imposizione di una tassa così pesante che nessuno degli utenti potrà

pagarla, per cui tutto il settore verrebbe condannato e distrutto.

Ora, gli interrogativi che si pongono sono semplicissimi: quali i motivi che determinano questo provvedimento? quale il loro peso effettivo?

Dichiaro che se fossero allegati motivi realmente validi, che trovassero seria giustificazione in esigenze economiche generali, sarebbe doveroso tenerli in conto, senza aprioristiche prevenzioni.

Poiché di motivi ne abbiamo sentiti elencare parecchi, giova dunque esaminarli partitamente per saggiarne la fondatezza obiettiva e per vedere se è proprio vero che il duro colpo che si vuole infliggere a decine di migliaia di lavoratori e di utenti è reso indispensabile da imprescindibili esigenze dell'economia nazionale.

Inizialmente ci siamo sentiti presentare questa argomentazione: abbiamo in Italia un *surplus* di benzina che non sappiamo come vendere. Le nostre raffinerie sono in crisi, le nostre esportazioni segnano il passo. Per produrre gas liquidi occorre produrre benzina; quindi un aumento della produzione dei gas liquidi comporterebbe un aumento della produzione di benzina. Conclusione: dichiariamo guerra ai gas liquidi, che ci costringono ad aumentare la produzione e quindi il *surplus* della benzina.

Ora è effettivamente vero che in Italia esiste un problema del *surplus* di benzina. È anche vero che questo *surplus* è destinato ad aumentare nel prossimo avvenire perché la stessa produzione della benzina è destinata ad aumentare. Ma non è serio pretendere che tutto ciò dipenda dall'uso dei gas liquidi.

Noi dovremo produrre benzina in misura sempre crescente, perché l'Italia per la sua struttura economica e per le sue caratteristiche naturali, avrà bisogno di oli pesanti in misura sempre crescente. Lo sviluppo dell'industria italiana determinerà una crescente richiesta, una grande sete di questo prodotto.

L'incremento di produzione di energia nei prossimi anni (prima che possa utilizzarsi l'energia nucleare) dovrà essere essenzialmente assicurato da centrali termiche alimentate da olio combustibile. L'Italia dovrà dunque produrre un quantitativo molto notevole e sempre crescente di benzina come risultato dell'unico possibile procedimento di raffinazione attraverso il quale si può arrivare alla produzione degli oli pesanti di cui abbiamo bisogno. I gas liquidi, dunque, non c'entrano: o c'entrano solo nel senso che dovendo aumentare la produzione di olio, au-

menterà proporzionalmente sia la produzione di benzina sia la produzione di gas.

Dobbiamo obiettivamente riconoscere che, arrivati a questo punto anche i fautori del decreto governativo cambiano posizione, rettificano il tiro ed obiettano: no, non si tratta di problemi inerenti alla produzione, si tratta di altro. Poiché voi stessi — ci dicono — riconoscete che avremo sempre più larghe disponibilità di benzina, dovete convenire che occorre aiutarne, facilitarne, proteggerne la vendita. Come? Ma eliminando la concorrenza dei gas liquidi. Pensate — incalzano commossi — con i guai in cui versano i nostri poveri raffinatori, oggi si importano nientemeno che quantitativi di gas liquidi ad uso dell'autotrazione nazionale! La cosa è molto grave — ribadiscono preoccupati — ed è dunque necessario, doloroso ma necessario, eliminare questo grave pericolo, è proprio necessario stroncare il settore dei gas liquidi per autotrazione.

Ma, onorevoli colleghi, le cifre che sono state ricordate dal collega che mi ha preceduto nel suo panoramico intervento, hanno una loro eloquenza. Nel 1957 il consumo di gas liquido per uso trazione ha rappresentato appena l'1,5 per cento del consumo globale di carburanti in Italia. Ed a quei parlamentari che si dicono allarmati dalla tendenza all'aumento registrata nel consumo del gas liquido per uso trazione, possiamo rispondere che l'andamento dei consumi in Italia nel 1955, nel 1956 e nel 1957 conferma che ad una espansione nel consumo del gas — espansione che del resto è stata molto limitata in cifre assolute — ha corrisposto una espansione percentualmente maggiore nell'uso della benzina. Dai dati statistici che sono a disposizione di ciascuno di noi abbiamo dunque la prova che l'aumento del consumo di gas liquefatto non è in concorrenza con l'aumento del consumo di benzina.

Ed a proposito delle importazioni a cui si è accennato, di quali quantitativi si tratta? Nel 1957 sono state importate 37 mila tonnellate di gas liquido, un quantitativo modestissimo; e badate che dal 1954 in poi vi è stata una progressione decrescente: nel 1954, 80 mila tonnellate, nel 1955, 70 mila, nel 1956, 50 mila, nel 1957, 37 mila. Le importazioni di gas liquido, appare chiaro, si vanno contraendo. Le cifre che ho citato tengono conto delle importazioni al netto delle esportazioni che il nostro paese ha effettuato negli stessi anni.

E qui veniamo ad un'altra questione. Mi ero permesso in sede di Commissione finanze

e tesoro di porre una domanda sia al nostro relatore, sia al rappresentante del Governo, ma ancora non ho avuto una risposta.

PRETI, *Ministro delle finanze*. Parliamo domani.

FAILLA. La risposta, intanto, l'aspettavo dal relatore per la maggioranza. La domanda era questa: le importazioni accennate a quale giro di affari si riferiscono? Potete escludere che si tratti di partite di *clearing*? che cioè questi modesti quantitativi di gas di petrolio siano stati importati per motivi inerenti a particolari esigenze del nostro commercio con l'estero, in altre parole allo stesso titolo per cui si importano, ad esempio, sardine sott'olio mentre le nostre restano invendute?

La domanda mi sembra tanto più fondata ed importante in quanto, per quello che mi risulta, è stato principalmente l'ente di Stato, l'« Agip », che ha dato luogo a questo tipo di importazioni; e voi avete l'obbligo di dirci se l'ente di Stato si sia prestato ad effettuare importazioni non corrispondenti all'interesse del nostro paese.

La questione invece è un'altra, ed è precisamente quella questione di fondo che proprio stamane abbiamo affrontato in sede di Commissione finanze e tesoro. Non vedo il nostro giovane collega Tantalò, incaricato di far da relatore sulla conversione in legge di un altro decreto, quello concernente il mantenimento di metà della sovrimposta addizionale sulla benzina. E mi dolgo che egli non sia presente, perché gli ho promesso di non far uso qui degli argomenti che egli stamane mi forniva, ma gli ho chiesto di informarne lui stesso la Camera nel corso di questa discussione, di ripetere in questa sede gli argomenti con cui stamane ha scartato, negandola, l'esigenza di diminuire il prezzo della benzina. Mi dispiace che non sia presente il collega Tantalò, perché io non posso davvero ripetere le sue argomentazioni. Stamane tutto era roseo in Commissione finanze e tesoro, stasera, qui, tutto è nero: qui abbiamo la crisi della benzina, abbiamo il *surplus* e abbiamo il terribile nemico del consumo della benzina che è rappresentato da questo 1,5 per cento di gas da petrolio liquefatto. Stamane, quando dicevamo che la motorizzazione in Italia — tenuto conto del numero degli abitanti e delle macchine in circolazione — vede il nostro paese agli ultimi gradini dell'Europa occidentale (dopo di noi vengono soltanto la Spagna e la Grecia), quando dicevamo che vi è una tendenza alla contrazione perfino nel ritmo di sviluppo normale e modestissimo della nostra motorizzazione, quando dicevamo

che lo stesso consumo unitario della benzina rispetto alle macchine in circolazione è in costante diminuzione, il collega Tantalò opponeva il più roseo degli ottimismo. E nemmeno dei *surplus* stamane si è parlato. Il panorama offertoci, per conto del Governo, dal relatore di maggioranza era stamane un panorama di piena tranquillità.

Non posso far mie (già l'ho accennato) le ragioni dell'onorevole Tantalò; rinunzio ad avvalermene polemicamente in questa discussione. Io devo invece affermare che effettivamente vi sono preoccupazioni molto serie riguardo alla vendita dei prodotti petroliferi raffinati in Italia. Ma questo problema non si risolve stroncando il settore del gas di petrolio liquefatto; si risolve rivedendo tutta la politica petrolifera e della raffineria da una parte, e, dall'altra, la politica fiscale del Governo. Questa politica fiscale (ho avuto già l'onore di accennarlo ieri) deve essere urgentemente riconsiderata da tutti noi alla stregua, tra l'altro, dei risultati che il Governo sta ottenendo.

Abbiamo appreso che le entrate tributarie dello Stato nel trimestre luglio-settembre risultano inferiori di 10 miliardi rispetto alle previsioni. Sappiamo inoltre che l'onorevole Fanfani, davanti al consiglio nazionale del suo partito, occupandosi dei piani o pretesi piani che egli ha presentato per lo sviluppo di alcuni settori, ha dichiarato che le maggiori spese dovrebbero essere coperte esclusivamente dalle tasse sulla motorizzazione, dalle tasse sulla benzina e sui gas (perché questo decreto è intimamente legato all'altro sull'aumento delle tasse sulla benzina), e, poi, dalla speranza nella divina provvidenza, dalla speranza negli aumenti ordinari delle entrate dello Stato.

Su questo argomento ritornerò fra poco, perché ora vorrei occuparmi di un'altra obiezione dei nostri contraddittori: quella che assume il carattere della perorazione finale, che dovrebbe costituire la classica mozione degli affetti, che dovrebbe avere l'effetto demagogico decisivo.

Ci si dice dunque: ma ci pensate a quello che state facendo? Otto milioni di consumatori di gas per uso domestico voi li avete dimenticati. Si tratta, in massima parte di famiglie di lavoratori, di utenti poveri, meritevoli della vostra attenzione e della vostra difesa e voi invece — così ci dicono — li state tradendo: otto milioni di consumatori di gas in bombole per usi domestici sparsi nei più sperduti villaggi di montagna come in quella maggioranza di centri italiani che non sono

serviti dalle condutture di gas, verrebbero gravemente danneggiati dalla mancata conversione di questo decreto.

Del gas per usi domestici si parla molto in questi giorni ed anche con termini che dovrebbero stimolare la fantasia: lo si definisce il gas viaggiante, portatore di progresso. Ed in realtà porta il progresso. Effettivamente occorre difenderne e diffonderne l'uso. Ma il problema è un altro. Voi sostenete che, consentendo l'uso del gas liquefatto per trazione, mancherebbe la disponibilità di gas per uso domestico e i prezzi salirebbero alle stelle.

Onorevoli colleghi, questa tesi l'abbiamo letta, formulata con parole veramente toccanti, nei molti opuscoli e nelle molte memorie che abbiamo trovato in questi giorni nelle caselle postali.

Già, dei poveri utenti, degli otto milioni di famiglie, sono preoccupati innanzi tutto i petrolieri, i raffinatori, le grandi aziende manipolatrici di gas per uso domestico.

Vi è il pericolo, secondo costoro, che, respingendo il decreto-legge governativo, possa aumentare il prezzo del gas per uso domestico.

Visto che siamo tanto preoccupati, vogliamo vedere di fare una analisi su quanto costa questo benedetto gas? Io penso che ella, onorevole ministro, farebbe bene ad interpellare il C.I.P. È facile, del resto, che, nel suo noto dinamismo, ella abbia già provveduto, e che il C.I.P. l'abbia documentato a proposito delle componenti dei prezzi sia del gas per uso domestico sia del gas per uso trazione.

Io parto da una constatazione che mi è stata confermata da tutti i tecnici che ho potuto interpellare e che, del resto, è comprensibile anche empiricamente a chi, come la più parte di noi, non è un esperto in materia di raffinerie. Per liberare benzina da una parte, gasolio ed olio pesante dall'altra, è indispensabile che si liberi un certo quantitativo di gas: questo gas, che fino a qualche tempo addietro veniva distrutto, viene ora imbottigliato ed utilizzato o per gli usi domestici o per quelli dell'autotrazione.

Il processo di produzione, dunque, costa zero; l'onere per le raffinerie è costituito dalle sole spese per stoccaggio, cioè dalle spese cui si va incontro per immagazzinare il gas che prima veniva bruciato.

Ebbene, tutti sono concordi nell'affermare che operazioni di questo genere non costano molto: calcolando anche un'alta percentuale di concorso agli utili ed una adeguata per-

centuale di concorso in ammortamento degli impianti si arriva alla conclusione che il gas in raffineria potrebbe essere venduto ad un prezzo non superiore a lire 2-2,50: 3 lire se vogliamo ulteriormente largheggiare.

Ebbene, a quanto viene venduto? Esaminiamola questa parte. Il costo dei trasporti dalla raffineria alla stazione di imbottigliamento oscilla fra poli alquanto distanti. Vi è oggi la tendenza a costruire stazioni di imbottigliamento nelle immediate vicinanze delle raffinerie, appunto per evitare oneri di trasporto. Ma altre stazioni di imbottigliamento sono più distanti dalle raffinerie. Il trasporto può incidere da un minimo di venti centesimi ad un massimo di cinque lire. Conteggiamo dunque mediamente, ma con grande larghezza, quattro lire al chilo per il trasporto dalla raffineria alla stazione di imbottigliamento; teniamo conto che vi sono lire 29,10 di tasse, tra imposta di fabbricazione e I.G.E., arrotondiamo a 30 lire: noi vediamo che il gas, posto in stazione di imbottigliamento, dovrebbe costare 37 lire al chilo, comprese tutte le tasse, le spese ed un largo margine di profitto per coloro che lo producono. Invece, viene venduto fra le 63 e le 65 lire. E poiché, come dichiarano nelle loro stesse pubblicazioni, le raffinerie italiane collocano sul mercato 390 milioni di chilogrammi annui di gas, arriviamo alla conclusione che in questo settore, assolutamente marginale ai fini della loro produzione, le grandi raffinerie italiane realizzano ogni anno 11 miliardi di superprofitti.

Andiamo avanti. È un fatto che l'esame delle altre componenti del prezzo del gas per uso domestico ci portano a concludere che questo gas può essere posto in vendita a non più di 94 lire al chilo, cioè 940 lire la bombola. Ciò dicendo, si tien conto delle spese di imbottigliamento, delle spese di trasporto dalla stazione di imbottigliamento al rivenditore, delle spese generali, delle spese per le assicurazioni, dell'ammortamento degli impianti e delle bombole; ed inoltre si calcolano utili del 10 per cento per le aziende imbottigiatrici e del 20 per cento per le aziende che distribuiscono le bombole al pubblico. Poiché il gas per uso domestico è venduto invece a 1.900 lire per ogni bombola di 10 chili, e poiché se ne vendono oltre 300 milioni di chili all'anno, ci troviamo di fronte ad altri 20-25 miliardi di superprofitti all'anno, realizzati a carico del consumatore.

Poco fa un collega riferiva che a Tivoli, come ci segnala l'Associazione tecnica italiana per la motorizzazione a gas liquido, il

gas per uso domestico era stato posto in vendita da una piccola azienda romana al prezzo di 1.000 lire alla bombola e che, ad un certo momento, si è assistito a una vera e propria operazione di *dumping* nei confronti di questa ditta. Ciò conferma pienamente i miei calcoli. Ma in questa faccenda l'elemento più grave e doloroso, onorevole ministro, è che l'operazione di *dumping* sia stata compiuta dall'« Agip ». Voi sapete come da questa parte, ogni volta che si è trattato di difendere gli interessi nazionali nei confronti delle grandi società del cartello petrolifero straniero, non abbiamo mai esitato a sostenere l'impegno dell'ente di Stato contro le pretese dei grandi monopoli italiani e stranieri. Ma che fa oggi la direzione delle aziende di Stato? La linea politica che viene imposta dalla democrazia cristiana ai capitali di Stato, è quella del compromesso e dell'allineamento con il campo monopolistico. Anche nel caso del gas, l'« Agip » sta agendo a danno dell'utente, a danno dei lavoratori e dei cittadini italiani che finanziano l'azienda di Stato. Noi non siamo dei feticisti. Sappiamo che i capitali di Stato possono avere una funzione democratica e propulsiva e una funzione strumentale rispetto alla politica del grande capitale monopolistico: dipende dalla loro direzione politica. Per questo il nostro sostegno all'E.N.I. è sempre stato un sostegno vivacemente critico nei confronti della sua attuale politica. La questione del prezzo del gas non è che un aspetto, non certo il principale, dell'involuzione clericale e fanfaniana della direzione dell'E.N.I.

Vorrei che i colleghi della destra, della destra, come suol dirsi, politica e della destra economica, quei colleghi che, quando si discute la legge per le ricerche petrolifere, non mancarono di portare anche l'argomento del gas liquido contro l'ente di Stato ed a sostegno dei monopoli stranieri, non dimenticassero quelle loro posizioni ora che si tratta di difendere non la causa dei monopoli, ma quella dei consumatori, ora che l'E.N.I. si sta scandalosamente allineando con la speculazione monopolistica interna ed internazionale.

Si tratta di portare avanti, oggi, un'azione politica, perché la linea dell'ente di Stato si differenzi sostanzialmente da quella delle grandi società e dei grandi gruppi monopolistici italiani e stranieri, con i quali l'E.N.I. stipula invece inammissibili compromessi.

Sollecitando anch'esso la conversione di questo decreto-legge, l'E.N.I. si mette contro gli interessi del paese e del consumatore ita-

liano e conferma la fondatezza delle riserve che la nostra parte avanza da quando l'ente di Stato fece il suo ingresso anche nel settore dei gas liquidi. Se quell'intervento ebbe inizialmente qualche risultato, esso si concluse tuttavia con l'accettazione e l'imposizione di un prezzo di monopolio che, mentre nega ai consumatori italiani la possibilità di acquistare i gas liquidi al prezzo di cento lire al chilo per gli usi domestici e di sessanta lire per quelli dell'autotrazione, permette nello stesso tempo, ed avalla, gli scandalosi profitti dei raffinatori e degli imbottigliatori.

La stessa politica di autofinanziamento dell'E.N.I., se è cosa che va considerata con obiettiva serietà, non può essere spinta a conseguenze del genere, ossia, nel solo caso del gas, a consentire gli 11 miliardi di superprofitti delle raffinerie ed i 20 miliardi di superprofitti degli imbottigliatori di gas liquidi per uso domestico, senza tener conto della aliquota di superprofitto (minore solo per il più modesto quantitativo di carburante venduto) realizzato dalle aziende manipolatrici del gas per autotrazione.

Così stando le cose, si può affermare che ci si sta veramente preoccupando dei poveri consumatori? Ci si sta preoccupando, semmai, di mantenere inalterate, anzi di consolidare alcune posizioni di inammissibili superprofitti, cercando in ogni modo di impedire la rottura del prezzo di monopolio che viene imposto al paese.

Se fosse vero che preoccupazione del Governo è quella che non vi sia sufficiente disponibilità di gas liquidi per soddisfare nello stesso tempo i bisogni delle utenze domestiche e dell'autotrazione, occorrerebbe preoccuparsi d'altro, affrontando innanzitutto la questione dello stoccaggio.

È vero o non è vero che le nostre raffinerie sono attrezzate per lo stoccaggio del gas prodotto al massimo in un periodo di sette giorni? E non sarebbe possibile, attraverso investimenti che non dovrebbero comportare un costo astronomico, giungere alla costruzione di impianti di stoccaggio della produzione in un periodo fino a trenta giorni? Il problema è serio perché è un fatto che in certi mesi dell'anno il gas viene distrutto, bruciato in torcia proprio per l'impossibilità di immagazzinarlo.

Vi sono mesi dell'anno in cui il consumo per uso domestico è inferiore a quello degli altri mesi. Specialmente d'inverno, nelle regioni più fredde del paese, non si fa uso di gas in bombole, in quanto si preferisce accendere il camino o la cucina economica, che

sopperiscono anche alle esigenze di riscaldamento dell'ambiente. Vi è, in quei mesi, una flessione nella richiesta di mercato e tale flessione, mancando i recipienti di stockaggio, porta alla distruzione di un quantitativo notevole di gas liquefatto. Ho sentito parlare di 100 mila tonnellate annue di gas che verrebbero così bruciate; accetto una cifra più modesta, quella di 50 mila tonnellate annue. Ed allora, agli estensori dei memoriali che ci richiamano alla necessità patriottica di difendere la valuta italiana stroncando il settore del gas per auto, in quanto ci costringerebbe ad importarlo, potremmo semplicemente rispondere: voi patrioti distruggete in un anno non meno di 50 mila tonnellate di gas, mentre ne importiamo soltanto 37 mila (cifre che si riferiscono al 1957). Se nel 1957 le raffinerie italiane fossero state dotate di impianti di stockaggio sufficienti a contenere la produzione non di sette giorni, come attualmente, ma di almeno trenta giorni, avremmo potuto evitare anche questa modestissima importazione, ammesso che non si sia trattato di una operazione di *clearing*, come ho accennato prima.

Inoltre, è poi vero che il rapporto tra la produzione di gas di petrolio, la produzione della benzina e quella dell'olio pesante è fisso ed immutabile? È vero, se accettiamo come fissa ed immutabile la condizione che il gas debba costare zero e debba permettere 11 miliardi all'anno di superprofitti; ma se consideriamo che le necessità dell'economia nazionale possono indurci anche a produrre un quantitativo superiore di gas, allora sappiamo che la produzione stessa può essere percentualmente raddoppiata. Soltanto che il costo del gas, in quel caso, verrebbe ad essere di 16 lire al chilo. Oggi — non dimentichiamolo! — le raffinerie realizzano un superprofitto di 28 lire per ogni chilo di gas.

Nel caso si avesse un grande sviluppo nel consumo di questo prodotto, si potrebbe anche raddoppiare la produzione senza ricorrere all'importazione e senza aumentare i prezzi attuali, anzi potendoli sempre ridurre. La sola differenza sarebbe che, invece che a 94, il gas per uso domestico potrebbe venderci a 115 lire al chilo. Oggi, è bene ripeterlo, si vende a 190.

Se poi volessimo approfondire l'indagine circa la crisi delle raffinerie e l'interesse nazionale, dovremmo affrontare problemi complessi che interessano lo sviluppo della nostra economia, le prospettive del nostro commercio con l'estero, tutta intera la politica petrolifera e delle fonti di energia.

Credo però che i pochi dati riferentisi ad un settore marginale come quello dei gas liquidi, abbiano già di per sé eloquentemente dimostrato che i raffinatori vogliono continuare a fare i loro comodi senza essere minimamente disturbati, senza nulla cambiare e nulla sacrificare, senza alcuna effettiva preoccupazione per l'interesse nazionale, per gli interessi dei consumatori, per i problemi del nostro commercio con l'estero.

Pur di venire incontro ai raffinatori e ad alcune grosse aziende imbottigliatrici di gas per uso domestico, il Governo non esita ad adottare misure che incidono su tutto il settore dei prezzi al consumo. Si continua così una politica di protezionismo dell'ozio parassitario di alcuni grossi complessi, a scapito delle più modeste aziende marginali, dei lavoratori e dei consumatori.

Chi si colpisce infatti con questo decreto? Innanzi tutto parecchie decine di migliaia di utenti: artigiani, piccoli commercianti, professionisti, esercenti, modestissimi camionisti, gente che, con l'entrata in vigore di questo provvedimento, sarebbe costretta non a cambiare la macchina con un'altra, ma a venderla come ferro vecchio, a tornare pedoni, o a riesumare il triciclo e il carrettino di antica memoria, o, come nel caso dei camionisti più poveri, ad affrontare la disoccupazione.

Questo provvedimento colpirebbe anche un numero rilevante di piccole industrie addette alla trasformazione delle autovetture per l'uso del gas liquido; colpirebbe migliaia di lavoratori addetti a questi piccoli complessi come a numerose piccole aziende del gas per autotrazione. Anche gli industriali ed imprenditori più piccoli dovrebbero fare le spese dei profitti dei più grossi. Migliaia di operai già sono sotto la minaccia dei licenziamenti.

In questi giorni sono venute a trovarci numerose delegazioni. Si son fatte ricevere dai deputati di tutti i gruppi. Sappiamo che molte di queste delegazioni sono qui ad assistere dalla tribuna a questo nostro dibattito. In esse vi sono certamente gli operai, gli artigiani, i nostri elettori, ma vi sono anche e soprattutto i piccoli industriali, i piccoli imprenditori, i commercianti, vostri elettori. Abbiamo ricevuto, oltre ai costosi volumetti redatti dai petrolieri, centinaia di lettere e di telegrammi di gente che teme di essere buttata sul lastrico. Anche ella, onorevole Preti, ha ricevuto sicuramente di queste lettere, di questi telegrammi. Alcuni portano la firma di personalità che certo non militano nei partiti di sinistra...

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1958

PRETI, *Ministro delle finanze*. Ho ricevuto naturalmente i telegrammi degli interessati, e si sono fatti vivi sia gli interessati in un senso, sia quelli interessati nel senso opposto...

FAILLA. Non so se il sindaco di Torino, Amedeo Peyron, sia interessato personalmente in aziende addette al gas per autotrazione. Se lo è, la prego di dirmelo, ché allora farei altre citazioni. Il sindaco di Torino, democristiano, a nome della unanimità di quel consiglio comunale, si è rivolto a lei chiedendole di non insistere per la conversione in legge di questo decreto. Ho citato, tra i mollissimi, questo messaggio perché proviene dalla capitale dell'automobile e mi pare assuma particolare valore.

È stato un bene che i vostri ed i nostri elettori siano venuti qua, abbiano parlato con voi e con noi, abbiano esposto le loro gravi preoccupazioni economiche, abbiano avuto fiducia nel Parlamento.

Ma, oltre a porvi, a porci, problemi di carattere economico, questi cittadini vi pongono, ci pongono, anche questioni più di fondo, quali il rispetto delle regole democratiche, il rispetto della nostra Costituzione, la fiducia che il Parlamento deve meritarsi da parte degli italiani.

L'onorevole Cossiga, altro giovane e simpatico collega, proviene da una scuola che non può non insospettire quando si pongono certe delicate discussioni. Prima in Commissione e adesso in aula, egli è venuto a sostenere che non può proporsi eccezione alcuna di incostituzionalità contro questo decreto-legge.

Secondo l'onorevole Cossiga, non vi sarebbe neppure da discutere sulla potestà del Governo di emettere decreti-legge secondo un proprio criterio discrezionale, non soggetto — sempre secondo l'onorevole Cossiga — né al controllo del Parlamento né a quello della Corte costituzionale. Giovane, senza dubbio, combattivo, l'onorevole Cossiga si è formata una sua esperienza politica e una certa sua *forma mentis* nel comitato regionale della democrazia cristiana in Sardegna, dove ha fatto il segretario regionale per conto della corrente fanfaniana. Probabilmente alcuni... non volevo dirlo, alcuni di questi colleghi — non cito l'onorevole Gullotti perché so che è assente in quanto occupato, lontano da qui, per qualche cosa che gli è caduto sulle spalle — si sono potuti formare questa mentalità all'interno del loro partito, nella lotta per l'imposizione del predominio di una corrente sulle altre. Veda, onorevole Cossiga, una tale mentalità, un tale metodo può averla portato avanti all'interno

del suo partito, la avrà anche fatto diventare deputato; ma qui è altra cosa; qui esiste un ostacolo molto serio costituito dalla nostra difesa della Costituzione, qui esiste un articolo della Costituzione dal quale nessuno può derogare. Il Governo può ricorrere al decreto legge soltanto in gravi, comprovati, eccezionali casi di urgenza e di necessità.

Qual è questa urgenza? Qual è questa necessità nel caso in esame? Non si tratta di un decreto fiscale, di uno di quei decreti-catenaccio cui ci si può ritenere autorizzati se non altro dalla prassi e che sono giustificati dall'esigenza di evitare certi squilibri e certe speculazioni. Non vi era e non v'è alcun altro motivo di urgenza e ciò è dimostrato anche dal testo dello stesso decreto. Pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* del 2 ottobre, i suoi articoli fissavano per il 2 novembre la data della sua entrata in vigore. È bastata poi una prima battaglia parlamentare, il 31 ottobre scorso, perché l'onorevole ministro delle finanze riconoscesse ancor più clamorosamente che non vi era nessuno dei pretesi motivi di urgenza e di necessità, e con un procedimento abbastanza nuovo e, diciamo così, originale, diramasse una circolare telegrafica che prorogava di un altro mese l'entrata in vigore di queste norme. Ora, dopo questa interessante quanto paradossale vicenda, come potete pretendere di giustificare la costituzionalità di questo decreto?

Bene ha fatto il relatore di minoranza, il compagno onorevole Grilli, a sottolineare che oggi ci troviamo di fronte al primo di una serie di decreti governativi che non possono non destare la nostra preoccupazione. Onorevole Preti, mi ha veramente colpito questa mattina — nel discutere in Commissione del secondo di questi decreti-legge — il sentir dire, non solo dai giovani attivisti della corrente fanfaniana, ma anche da lei, che il ricorso al decreto-legge, in definitiva, è reso necessario dal fatto che per presentare un disegno di legge si perderebbe troppo tempo: il ministro più direttamente interessato — ella ci ha detto — deve concertarsi con altri ministri. Mi pare, onorevole Preti, che anche per la presentazione di un decreto-legge i ministri devono concertarsi. Bisogna poi — ella ha aggiunto — presentare il disegno di legge al Presidente della Repubblica. Mi pare che anche questo decreto, come tutti i decreti-legge, l'avete dovuto presentare al Presidente della Repubblica. Anzi, a seguire attentamente l'*iter* di questo provvedimento, si può rilevare che esso si è fermato lungamente alla Presidenza della Repubblica. Non sappiamo bene il perché;

probabilmente avrà sollevato dei dubbi tutt'altro che infondati. Infine — ella ha detto — il disegno di legge costringe a portare la questione alla discussione preliminare delle Commissioni parlamentari, poi nelle aule della Camera e del Senato. E con ciò, onorevole Preti? Questa è la via, queste sono le cautele imposte dalla Costituzione per l'elaborazione delle leggi. Il Governo non può scavalcarle.

Siamo stati e siamo d'accordo sulla necessità di rendere sempre più efficiente l'azione del Parlamento e più rapida possibile la discussione dei progetti di legge, ma l'argomento che voi portate per giustificare il ricorso sistematico all'emanazione dei decreti è la negazione del metodo parlamentare, delle garanzie costituzionali, dell'essenza stessa della nostra democrazia. Meno fretta, signori del Governo, meno iattanza e più rispetto della legge! Il vostro metodo non può essere accettato, non dico da noi, che oggi siamo all'opposizione, ma nemmeno da quelli dei vostri amici che abbiano a cuore veramente la vitalità, la continuità e la dignità delle nostre istituzioni democratiche e repubblicane. Avete creato o tentato di creare alcuni fatti compiuti per mettere il Parlamento di fronte a una situazione che — non bisogna sgomentarsi se la parola può sembrare forte — è una situazione di ricatto. Discutiamo con l'acqua alla gola, dobbiamo preoccuparci delle scadenze, da voi arbitrariamente fissate, dobbiamo ricorrere al telegramma del ministro ai prefetti perché si rimandi l'applicazione di un decreto-legge cui si era fatto ricorso col motivo di una urgenza che il giorno dopo viene smentita.

Queste argomentazioni contiene l'ordine del giorno che, insieme con altri colleghi di questa parte, ho avuto l'onore di presentare il 30 ottobre e che invita a non ratificare il decreto.

Ella, signor Presidente, mi permetterà di rivolgermi per un momento a lei, pregandola di considerare che il nostro gruppo, nell'intento di rendere possibile l'espressione di un voto della Camera che respinga una ingiustizia e sani questa situazione di arbitrio costituzionale, vuol compiere un ulteriore sforzo per facilitare la confluenza delle posizioni di una maggioranza che qui esiste e che è contro la conversione del decreto-legge. Poiché le motivazioni sono varie e poiché alcuni accettano una motivazione e non le altre, pur mantenendo l'ordine del giorno, la prego, signor Presidente, di considerarlo emendato nel senso che, ritirate le premesse, resta soltanto il dispositivo, diventa cioè un ordine del

giorno puro e semplice di non passaggio alla discussione dell'articolo unico.

Ciascun deputato, al di là di ogni meschina preoccupazione di parte, decida secondo coscienza. Sarà certo necessario riesaminare tutta la materia, ma non sotto l'incubo del decreto-legge, non sotto l'incubo di una scadenza arbitrariamente imposta dal Governo. Negando la conversione del decreto, la Camera si riserva il più approfondito e responsabile esame di tutta la questione, con riguardo alla produzione, al consumo, alla importazione, alla esportazione delle fonti di energia e in particolare degli idrocarburi e dei loro derivati. Negando la conversione e votando il nostro ordine del giorno, la Camera eviti di avalare una pesante ingiustizia e non dia la sua approvazione ad un provvedimento che costituisce un anello della disastrosa politica imperniata sul caro-vita e sulla protezione di alcuni privilegi, cui fanno riscontro la smobilizzazione di piccole aziende marginali, i licenziamenti, l'ulteriore aggravamento della già preoccupante disoccupazione operaia. La Camera soprattutto difenda le sue prerogative, rafforzi il suo prestigio, non deluda le aspettative di alcune centinaia di migliaia di lavoratori, utenti, produttori, che in questi giorni ci hanno dimostrato fiducia, si sono rivolti a noi e aspettano la nostra decisione. Mi auguro veramente dal profondo del cuore che il Parlamento non dia spettacolo di disinteresse, né di impotenza.

Noi comunisti ci battiamo qui, come ci siamo battuti nel paese, nelle grandi manifestazioni di massa contro questo e contro gli altri decreti fanfaniani, perché prevalga non l'interesse di questa o quella parte, ma l'interesse economico della nazione. La sconfitta del Governo rappresenterà la vittoria di un minimo di giustizia, della legalità costituzionale, del prestigio e dell'autorità del Parlamento. (*Vivi applausi a sinistra — Congratulazioni*).

Presentazione di un disegno di legge.

VIGORELLI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIGORELLI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Norme per l'attribuzione di efficacia generale ai contratti collettivi esistenti per garantire un minimo di trattamento economico e normativo ai lavoratori ».

Chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.
(È approvata).

Si riprende la discussione.

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

« La Camera delibera di non procedere alla conversione in legge ».

L'onorevole Daniele ha facoltà di parlare.

DANIELE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il decreto-legge 24 settembre 1958 n. 919, apparentemente è un provvedimento che non danneggia vasti interessi perché si riferisce, come è detto anche nella relazione governativa che lo accompagna, a soli 40-45 mila autoveicoli per i quali si usano gas di petrolio liquefatti, di fronte a circa due milioni di autoveicoli in circolazione; perché riguarda circa 30-40 mila tonnellate di gas liquido consumato per l'autotrazione, di fronte a circa 400 mila tonnellate dello stesso gas consumate per uso domestico e a ben 1 milione e mezzo di tonnellate di benzina, oltre la nafta, che si consuma all'interno. Inoltre, per quanto riguarda gli interessi dell'erario, non è certamente da prevedersi per il suddetto decreto un gettito tale da giustificare l'interesse che per esso hanno dimostrato alcuni settori della Camera.

Analizzando, però, meglio l'argomento, si deve dedurre che in effetti il problema della tassazione degli autoveicoli trasformati per l'uso dei gas di petrolio liquefatti, ha invece una grandissima importanza, in primo luogo, perché, se è vero che i 40-45 mila utenti di autoveicoli trasformati hanno, in rapporto agli interessi generali, interessi complessivamente assai limitati, è anche vero, come è emerso dal corso della discussione, sia in Commissione finanze e tesoro e sia in quest'aula, che in realtà per tutti o quasi tali utenti si tratta di interessi veramente vitali, in quanto, con l'applicazione della tassazione che è prevista dal decreto-legge, molti di essi dovrebbero cessare dalla loro attività di autotrasportatori, oppure non servirsi più dell'automobile nella loro modesta attività, per esempio, di professionisti, di viaggiatori di commercio, di rappresentanti, e così via.

Che poi sussistano altri interessi individualmente e collettivamente molto più grossi, ci è stato dato di rilevare da alcuni episodi che si sono verificati dalla data di presentazione del decreto-legge, o meglio dalla sua data di pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale*, fino ad oggi, perché credo che ognuno di noi avrà ricevuto una grande quantità di pubblicazioni che costituiscono un fenomeno veramente strano, dato che in base ad esse si rileva che vi è un certo numero di grandi operatori i quali non pensano di tutelare i propri interessi chiedendo allo Stato di diminuire gli aggravii eccessivi a cui sono sottoposti, ma passano invece all'offensiva e si scagliano contro un manipolo di povera gente che non ha quella possibilità economica di difendersi che essi hanno, tanto che fino a questa mattina abbiamo visto molti grandi quotidiani di informazione ed anche grandi quotidiani economici battere il tasto, con un'evidente univoca ispirazione, della giustificabilità, della razionalità, della opportunità del presente decreto-legge.

Ma si è verificato anche un altro piccolo episodio — ed io mi permetto di rilevarlo in questa aula — che fa vedere quali siano i grossi interessi che contrastano con gli interessi vitali dell'autotrazione a gas di petrolio: nella Commissione finanze e tesoro il partito di maggioranza, oltre che con l'onorevole relatore, il quale molto egregiamente ha sostenuto la sua parte di difensore d'ufficio, si è fatto vivo con l'intervento di un solo collega del centro, il quale, non so se per fortuita circostanza o no, è notoriamente collegato con la più grossa società petrolifera italiana, per cui è stato detto che durante la campagna elettorale tutte le colonnine di tale società versavano gratuitamente nella sua circoscrizione fiumi di benzina per la sua propaganda personale.

Dato perciò un così forte contrasto di interessi, penso che noi dovremmo abbandonare l'asprezza della lotta politica ed esaminare obiettivamente e profondamente tutto il provvedimento rivolgendoci innanzi tutto la domanda, non se esso sia o no costituzionale e nemmeno se l'iter che è stato seguito sia o no politicamente giusto, ma semplicemente se sia stato conveniente ed opportuno adottare la forma del decreto-legge, tenendo presente che esso si compone di due parti, di cui una di carattere fiscale e l'altra che tende a garantire la sicurezza degli utenti degli autoveicoli ed anche, in linea molto generale, la sicurezza pubblica.

Ora a me pare che non basta il semplice carattere fiscale perché una legge possa essere emanata sotto forma di decreto. Sorvolo sulle questioni di carattere costituzionale che sono state poste e voglio soltanto ricordare che i parlamenti all'origine si sono formati proprio per difendere i contribuenti dalle oppressioni ingiuste oppure dai provvedimenti non bene calcolati del potere assoluto per cui tanto più in un regime democratico debbono essere le leggi a carattere fiscale quelle per cui deve essere consentita la massima possibile discussione, la massima possibile chiarificazione dei problemi. Si potrà obiettare che alcune iniziative tributarie non possono essere attuate senza il decreto-legge, senza il cosiddetto decreto catenaccio; ma, anche se sono perfettamente convinto di ciò, a me non pare che il caso del decreto catenaccio ricorra per il provvedimento su cui stiamo discutendo, anche se è stato detto che la tassazione con esso applicata vuole essere un sostituto di quell'imposta di fabbricazione per cui appunto si suole comunemente seguire la procedura dell'emanazione del decreto-legge. Mi permetto a tal proposito di far rilevare che il Governo, successivamente alla pubblicazione del decreto-legge del 24 settembre, ha presentato al Senato il 21 ottobre un disegno di legge, che porta il numero 180, il quale stabilisce una vera e propria imposta di fabbricazione sul « rettificato B », cioè sull'olio proveniente dalle sanse di oliva, ed io non comprendo perché nei riguardi di coloro che usano gas liquidi per i loro autoveicoli si sia voluta adottare una procedura così drastica e così limitativa come quella del decreto-legge mentre poi per l'olio di oliva, per la cui difesa tante sono le richieste, tanto pressanti sono i reclami avanzati da tutte le categorie agricole al Governo, si sia preferito seguire l'iter normale delle leggi. Io ritengo che sia stato giusto non emanare un decreto legge sull'olio di oliva, malgrado l'istituzione di una imposta di fabbricazione, dato che il problema è molto complesso e richiede una lunga discussione: ma perché tanta fretta per gli autoveicoli a gas, per i quali l'imposta di fabbricazione è stata molto empiricamente sostituita con una sovrattassa di circolazione?

PRETI, *Ministro delle finanze*. L'imposta sull'olio di oliva è solo il punto di partenza per giustificare l'azione della finanza.

DANIELE. Ho letto il disegno di legge e me ne rendo perfettamente conto. Per quanto minima, si tratta però sempre di una imposta di fabbricazione, e per tale imposta, secondo la prassi sin qui seguita, si suole adoperare di

solito il decreto-catenaccio. Ho già detto che approvo la procedura adottata per l'olio, ma debbo anche ripetere che non mi spiego perché la stessa procedura non sia stata adottata per la tassazione degli autoveicoli a gas liquido di petrolio, per i quali certamente non sussiste alcun motivo di maggiore urgenza.

Esaminata così e risolta in senso del tutto negativo la prima questione pregiudiziale, vorrei ora entrare nel merito dell'argomento, sul quale intendo però soffermarmi assai brevemente, anche perché esso è stato già ampiamente svolto dagli altri colleghi che mi hanno preceduto.

Innanzitutto, poiché il decreto-legge è stato giustificato con la necessità di impedire che vi siano evasori virtuali — chiamiamoli così — i quali usando il gas liquido riescano a non pagare buona parte dell'imposta sulla benzina, io vorrei ora prospettare quale è la reale situazione di coloro che usano autoveicoli a gas di petrolio. Si tratta, ed è stato già detto e dimostrato, in grandissima parte di povera gente, la quale non ha la possibilità di comprare una macchina nuova e di sopportare un costo di esercizio molto alto per cui ricorre ad automobili di vecchio tipo ed alla trasformazione a gas liquido, che certamente presenta molti inconvenienti: il motore non ha la stessa ripresa, il portabagagli è ingombrato dalle bombole, per di più ogni determinato numero di chilometri occorre rifornirsi, con il pericolo anche di non trovare il rifornitore al momento opportuno, e così via.

Per tutte queste ragioni l'uso del gas liquido rappresenta in effetti un surrogato nei confronti dell'uso della benzina, e il Governo, emanando il presente decreto, avrebbe dovuto considerare che i surrogati, se sono soggetti a tassazione, lo sono in misura molto inferiore a quella delle merci che essi servono a sostituire e basta a tale proposito portare l'esempio del caffè e della cicoria. Non mi sembra quindi si possa chiedere che tutti gli automobilisti, solo perché circolano con un autoveicolo — sia esso nuovo di fabbrica e di gran marca e a benzina, o sia sconquassato ed antidiluviano e a gas di petrolio — debbano pagare la stessa imposta.

È necessario poi tenere presente un altro fatto. Il Governo — ed io veramente non so con quanta opportunità — pare che voglia attuare una politica di alti prezzi per la benzina, ma è evidente che tale politica non potrà essere eseguita se non si lascia aperta una via di uscita a coloro i quali con la ben-

zina ad alto prezzo non possono circolare e d'altra parte di circolare hanno assoluto bisogno, sia pure con mezzi modesti e ricorrendo a sotterfugi e a ripieghi.

Sebbene possa sembrarlo, non è un paradosso l'affermazione che una tassazione dei gas liquidi inferiore notevolmente a quella della benzina e che tenga conto del suo uso di ripiego è indispensabile se si vuole seguire una politica di alti prezzi della benzina, per evitare che tutto il nostro mercato automobilistico, tutta la nostra circolazione subiscano dei tremendi contraccolpi: altrimenti molte vetture a grossa cilindrata non potrebbero più trovare acquirenti, perchè è noto che oggi esse sono acquistate per pochi mesi dai privilegiati della fortuna che possono spendere grandi somme e poi vengono svendute a coloro che se ne servono usando gas liquido, mentre anche l'uso di vetture con vecchie targhe di circolazione subirebbe una drastica contrazione, per cui si avrebbero anche in Italia cimiteri di macchine, come avviene in America. E questo lusso noi non ce lo possiamo permettere!

Si è parlato, infine, della necessità di stabilire una perequazione fra tutti i contribuenti di una stessa categoria, perchè si è detto non essere giusto che coloro che usano benzina debbano pagare tante lire di tassa ogni cento chilometri e quelli che usano gas di petrolio debbano per lo stesso percorso e con la stessa potenza di motore pagare molto di meno. Ma, senza ritornare su quanto già in precedenza ho detto sulla tassazione che deve essere riservata ai surrogati, io vorrei domandare all'onorevole ministro se veramente crede che tale perequazione sia stata ottenuta con l'applicazione della tabella annessa al decreto-legge. Perché non mi so spiegare, ad esempio, come per un'autovettura di 14 cavalli si debbano pagare 84 mila lire e per un'autovettura da 15 cavalli (cioè un solo cavallo in più) si debbano pagare 180 mila lire, cioè oltre il doppio. Almeno si riscontrasse nella tabella una certa proporzione, come avviene per quella relativa alla tassa ordinaria di circolazione in cui le tariffe sono commisurate alla effettiva potenza del motore!

Inoltre io non so quale perequazione sia stata attuata con coloro che usano autovetture azionate a nafta, per i quali dalla tabella A della tariffa sulle tasse di circolazione del 1955, è accordata una riduzione di tassa di circolazione del 20 per cento. Quindi, ci troveremmo, con l'approvazione del decreto-legge, di fronte a questo assurdo:

che per le autovetture a nafta si accorderà una riduzione sulla tassa normale di circolazione, mentre gli autoveicoli a gas di petrolio liquefatti dovranno pagare una sovrattassa che, secondo calcoli approssimativi da me fatti, potrà essere anche decupla della tassa di circolazione normale.

Infine, mi sia consentito affermare che con il decreto-legge in esame è stata compiuta non una perequazione, ma una nuova grave ingiustizia di carattere territoriale, di carattere geografico, per così dire. Si sono colpiti così crudelmente gli autoveicoli a gas di petrolio liquefatti che possono circolare in tutta Italia; ma perchè non si è colpito anche il metano, il cui consumo si è tanto diffuso per l'autotrazione nelle zone in cui esso può essere usato a tale scopo? Ella, onorevole ministro, è di una zona in cui si produce metano e, quindi, potrà eventualmente essere tranquillo se coloro che usano gas liquido saranno costretti dalla esosa tassazione ad abbandonare tale carburante, perchè essi potranno benissimo e con gli stessi vantaggi sostituirlo con il metano. Ma in tutta l'Italia meridionale, dove per tanti motivi il metano non può essere usato (perché le bombole sono molto più pesanti, perchè non si produce il gas sul luogo, ecc.), reso impossibile il ripiego del gas liquido, i più modesti autotrasportatori ed i più poveri possessori di autovetture saranno costretti a cessare la loro attività. Nell'Italia centrale e settentrionale, invece, dove per giunta sono di molto maggiori le possibilità di lavoro e di guadagno, questo non si verificherà, e a me, come meridionale, basterebbe soltanto questo motivo per votare contro la conversione del decreto-legge.

Ho esaminato finora la parte fiscale del decreto-legge, che contiene però, come ho già detto, una seconda parte costituita specialmente dall'articolo 9, il quale prescrive che a partire dal 1960 i veicoli a motore azionati con gas di petrolio liquefatti dovranno essere dotati di serbatoi inamovibili, e cioè riforniti soltanto dalle apposite colonnine di distribuzione.

Ora, a prescindere dall'opportunità o meno di includere in un decreto-legge una disposizione che avrà applicazione soltanto tra oltre un anno, anche questa seconda parte dovrà essere molto considerata, se si vuole impedire che, sotto il pretesto della sicurezza degli utenti e del pubblico, essa possa servire in un secondo tempo a far cessare dalla loro attività anche quei pochi che eventualmente potranno sopravvivere alla applicazione della

feroce tassazione prevista dalla prima parte del decreto.

So che qui sono stati prospettati problemi assai gravi per la sicurezza degli automobilisti e anche dei privati cittadini in relazione all'uso dei gas liquidi per autotrazione, ma debbo confessare che, se fino ad ora molte volte son venute a conoscenza, o direttamente, o a mezzo di giornali, di incidenti che si son verificati per automobili in cui si è incendiata la benzina, di incidenti che si son verificati in appartamenti in cui si usavano le bombole di gas liquido, mai, fino a poco tempo fa, io ho avuto conoscenza, di gravi incidenti verificatisi in autoveicoli azionati a gas. Soltanto in questi ultimi giorni abbiamo ricevuto delle fotografie con delle automobili avvolte da nuvole di fumo come le famose automobili degli antichi film di Ridolini, delle fotografie che devono essere costate molto, per cui non so chi abbia potuto avere interesse a mandarcele, e soltanto in questi giorni abbiamo letto di uno scoppio che si sarebbe verificato a Torino su un autoveicolo a gas liquido e che è stato messo molto in evidenza sui giornali che ci hanno mandati. Non nascondo che quando ho ricevuto questi giornali vistosamente listati di rosso ho in un primo tempo pensato di non aver reso un buon servizio agli utenti e al paese col difendere l'automobilismo a gas liquido se questo può dar luogo a così gravi disastri. Ma poi, ho avuto la pazienza di leggere l'articolo in cui si parlava di un crollo, di esplosioni, ecc. ma anche del fatto che l'automobilista, portato in ospedale, vi era stato trattenuto soltanto in osservazione. Quindi, in sostanza, niente di grave, ed io con ciò non voglio affermare niente, né in un senso né nell'altro, né che l'uso del gas liquido sugli autoveicoli sia più pericoloso della benzina, né che non lo sia.

Esprimo soltanto una mia opinione, e cioè che approvare adesso, senza un ponderato esame, norme che poi andranno in vigore soltanto nel 1960 per ottenere maggiore sicurezza nell'uso degli autoveicoli a gas mediante l'abolizione dei serbatoi mobili, può dar luogo a gravi inconvenienti economici e persino a grosse sperequazioni. Con l'applicazione di sovrattasse così elevate, infatti, una buona parte degli autoveicoli con motori a gas liquido dovrebbero inevitabilmente scomparire ed anche gli esercenti di colonnine, non avendo possibilità, con un numero limitato di clienti, di andare avanti, dovrebbero smantellare i propri impianti, per cui nel 1960, quando i pochi automobilisti

che saranno riusciti a sopravvivere dopo la sovrattassa sui gas liquidi, sarebbero costretti anch'essi a fermarsi perché non troverebbero più le colonnine a cui essi invece per legge dovrebbero necessariamente rifornirsi. In fatto di petrolio, poi, si deve pensarle tutte e chi ci dice che quando, con la scomparsa della massima parte degli utenti, le colonnine gradualmente saranno tolte, non potrà esservi qualche grande società petrolifera con molti capitali, magari non suoi, la quale si metta ad impiantare in pura perdita nuove colonnine a gas liquido in tutti i centri fino ad arrivare al 1960, quando l'uso delle colonnine dovrebbe essere obbligatorio e quando, eliminati tutti i concorrenti, potrebbe anche essere conveniente per detta società di provocare una nuova politica di favore per i gas di petrolio adoperati nell'autotrazione? Sono queste certamente delle ipotesi, ma sono ipotesi che bisogna prospettarsi, se non si vuole involontariamente contribuire a che grandi manovre possano essere realizzate a danno di tanta povera gente.

Non voglio diffondermi oltre sull'argomento. Ho cercato di non sfiorare alcun aspetto del problema che possa turbare i colleghi che devono decidere sulla ratifica o meno del decreto-legge, e cioè non ho voluto considerare gli argomenti di carattere politico, perché non si deve fare politica sulla povera gente, e noi su tante altre cose possiamo avere opposti pareri e seguire diversi indirizzi di partito, ma quando dobbiamo imporre un nuovo aggravio fiscale dobbiamo deliberare in piena indipendenza e con la massima serenità. Ho anche cercato, a tale scopo, di conciliare i diversi punti di vista, quelli del Governo e quelli dell'opposizione, e ho perciò presentato degli emendamenti. Devo dire, però, che io stesso non ne sono soddisfatto, perché con essi non tutti i legittimi interessi che ho sin qui difesi restano salvaguardati, per cui ritengo che eventualmente si potrà ricorrere ad essi soltanto nel caso estremo che per il decreto-legge la Camera dovesse malauguratamente decidere il passaggio alla discussione degli articoli.

Per evitare ciò, ho anche presentato, ancor prima dei colleghi di parte comunista, un ordine del giorno a titolo personale, che non impegna quindi nessuno schieramento politico, ordine del giorno puro e semplice e senza motivazione con cui si chiede la non conversione del decreto e che, a norma di regolamento, dovrà avere la precedenza nella votazione in modo da dare a tutti la possibilità di votare in piena libertà, dopo aver

esaminato obiettivamente la vera portata del provvedimento. E se eventualmente qualche parte di questo si ritenesse giusta, vi sarà sempre occasione (in sede di conversione del decreto-legge sulla tassa della benzina o in sede di apposite disposizioni eventualmente da presentare) di sopperire ad effettive deficienze che dovessero esservi nel trattamento fiscale dei carburanti in Italia.

Ed è con questo invito e con questa preghiera che io voglio terminare la mia breve esposizione, augurandomi che da quest'aula esca una parola di speranza, anzi, una parola di vita per tutti coloro che così ansiosamente attendono il nostro verdetto. (*Applausi a destra*).

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

BIGNARDI. Signor presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, sulla conversione in legge del decreto-legge 24 settembre 1958, n. 919, è stato praticamente detto tutto il dicibile, o pressoché tutto il dicibile, non senza un aspetto significativo: che è stato detto tutto il dicibile in senso contrario alla conversione del decreto-legge in esame, mentre da parte dei rappresentanti di quei partiti che presumibilmente sono chiamati a confortare del loro voto il disegno di legge che andiamo esaminando, a parte la difesa d'ufficio per altro brillante del relatore di maggioranza, noi non abbiamo sentito indicare alcun argomento, ma ci pare piuttosto di assistere a un atteggiamento di rassegnazione, a un atteggiamento di fatalistica accettazione di qualcosa di cui essi stessi per primi, nel loro intimo, non paiono veramente convinti.

Tema importante questo in discussione, come giustamente hanno rilevato molti degli oratori che mi hanno preceduto: infatti il decreto-legge governativo ha determinato incertezze e preoccupazioni in un importante settore economico del nostro paese, che sino a ieri aveva ricevuto incentivi ad espandersi e che oggi si trova di fronte a un brusco arresto.

Il mio intervento, data anche l'ampiezza della discussione svoltasi, si limiterà a poche osservazioni di carattere generale, che verranno più dettagliatamente (anche con argomentazioni di carattere tecnico) riprese dal collega Marzotto, che già in sede di Commissione ha valorosamente sostenuto il punto di vista del gruppo liberale.

Non posso tuttavia rinunciare ad accennare, sia pure brevemente a due profili di carattere generale che si riferiscono all'argomento ora in discussione. Il primo profilo

è di carattere costituzionale. Delle obiezioni di carattere costituzionale non è, a mio modesto avviso, possibile sbarazzarsi con troppo comoda agevolezza, poiché è quanto meno opinabile che ricorrano nel caso in questione quegli estremi di necessità e di urgenza previsti dall'articolo 77 della Costituzione. Tanto è vero che nella seduta del 31 ottobre scorso, a quanti sollecitavano la discussione immediata del decreto-legge sui gas liquidi, proprio da parte della maggioranza si rispose che non v'era alcuna necessità di tale discussione immediata e che l'esame del provvedimento avrebbe potuto benissimo essere rinviato di quindici giorni o di un mese.

A parte questo aspetto costituzionale del problema, anche sotto il profilo politico non posso non avanzare riserve: mi sembra che sia veramente pessima la strada, imboccata da questo Governo, del ricorso continuo ai decreti-legge, che vengono poi a gonfiarsi lungo la via della conversione di una valanga di emendamenti. Più corretta dal punto di vista parlamentare sarebbe la via normale della presentazione e della discussione in Parlamento di un disegno di legge.

Si pretende di giustificare questo sistema sostenendo che l'*iter* parlamentare è troppo lungo e faticoso, ma io ritengo che siffatta giustificazione non possa assumersi per suffragare l'adozione di un sistema che, dubbio dal punto di vista costituzionale, è certamente non corretto dal punto di vista politico.

I sostenitori della conversione del decreto legge e dei criteri cui esso si ispira, affermano che si è voluto introdurre una giusta perequazione fiscale tra i consumatori di benzina e i consumatori di gas di petrolio liquefatti. Ma, a mio modesto avviso (ed è concetto sul quale noi liberali ci siamo chiaramente espressi già nella breve relazione introduttiva alla proposta di legge che abbiamo presentato per la totale abolizione della sovrimposta di Suez sulla benzina), questo criterio di perequazione fiscale andrebbe meglio ricercato nella riduzione della enorme pressione fiscale sulla benzina, attuando la totale abolizione della sovrimposta di Suez e non quelle mezze misure che il genio del compromesso pare abbia suggerito al Governo. Né può tacersi il pesante interrogativo sul diverso trattamento eccezionalmente mantenuto a favore del metano carburante.

Non può neppure disconoscersi che gli utilizzatori dei gas da petrolio liquefatti appartengono ai più modesti ceti di automobilisti: in prevalenza piccoli commercianti e

rappresentanti di commercio, agricoltura e professionisti, onde un criterio di moderato favore fiscale nei loro confronti può bene accettarsi in considerazione dell'impiego dell'autoveicolo per finalità essenziali di lavoro. Un altro concetto conforta in questo senso, quello esposto dall'onorevole Daniele, che persuasivamente argomentava sulla diversità del trattamento fiscale dei surrogati rispetto al prodotto che essi vengono a surrogare.

Il decreto-legge, di cui attualmente si discute la conversione, arreca gravi pregiudizi a nuove branche dell'industria meccanica indirizzate, alla produzione delle necessarie apparecchiature di consumo di veicoli normali. Importanti settori produttivi e commerciali vedrebbero radicalmente limitate le loro possibilità di sviluppo con negative ripercussioni economiche e sociali. Costruttori di bombole, venditori di carburante, officine installatrici o riparatrici delle apparecchiature, fabbriche di elementi per le apparecchiature sono oggi in una situazione di grave crisi. Crisi tanto più ingiusta quando viene dopo un non breve periodo di tempo in cui questa attività pareva vista con favore, pareva avviata all'incremento. Per quanto mi risulta, signor ministro, nella mia città, che è anche la sua città di adozione, già sono intervenuti licenziamenti nelle fabbriche che operano in questo settore.

Procedendo in questo brevissimo esame, ritengo di poter affermare che il decreto-legge non apporta sostanziali benefici neppure in sede di entrate fiscali. Crediamo sia facile profezia dire che tale provvedimento, con l'elevata misura di tassazione ivi prevista, provocherà fatalmente la stasi e l'involuzione del consumo del gas liquido ad uso automobilistico, ottenendo il risultato di contrarre i proventi che già all'erario provenivano dalle varie voci fiscali (bollo, I. G. E., imposta di fabbricazione, ecc.).

Credo che a un certo momento si dovrebbe parlare chiaramente. Nella relazione a pagina 2, leggo che tra i moventi del decreto sarebbe quello di risanare la situazione dell'importante settore « esclusa la possibilità di adottare provvedimenti di natura drastica nel senso di inibire, per legge, l'impiego dei gas di petrolio liquefatti nell'autotrazione ». È vero che si è operata questa esclusione, che si è inteso escludere questa finalità, o non è piuttosto vero che, volendosi arrivare proprio a questa misura drastica di limitare decisamente l'uso dei gas di petrolio liquefatti per l'autotrazione, si è

ricorsi a una via traversa, a un espediente di apparente natura fiscale per operare quel divieto, per conseguire quella limitazione che non si osava raggiungere apertamente ?

Mi risulta (e in proposito credo che sia stata presentata una interrogazione) che da parte dei vigili del fuoco di Milano è stato proibito il ricovero promiscuo di veicoli funzionanti a gas di petrolio liquido con altri funzionanti a benzina. A parte che venga naturale chiedersi a quali criteri sia ispirato questo divieto intervenuto da parte dei vigili del fuoco di Milano — se sia cioè un criterio discrezionale rimesso al locale comando dei vigili del fuoco, o se non sia invece una direttiva di massima partita dal centro — quando ci si trova di fronte a fatti di questo genere vien fatto di chiedersi: l'espediente fiscale è un espediente che tortuosamente vuole arrivare a strozzare il settore, o risponde veramente a un'esigenza fiscale ?

Si adduce da taluno l'elemento della pericolosità: si dice che l'uso dei gas di petrolio liquefatti sia particolarmente pericoloso. Non ho cognizioni tecniche per esprimere un giudizio se tale pericolosità sussista o meno; ma posso logicamente argomentare che quell'ampliamento dei casi di esenzioni cui assistiamo in sede di emendamenti, pare contraddire singolarmente a un giudizio di pericolosità. Infatti, se questo giudizio di pericolosità fosse condiviso dagli organi di Governo, certamente questi non potrebbero, non dovrebbero aderire al concetto di aumentare le classi di autoveicoli esenti da una certa tassazione che avesse il fine di limitare la circolazione dei veicoli azionati a gas di petrolio liquefatti. E sempre logicamente mi pare di poter argomentare che, se pericolosità non vi è per gli usi domestici dei gas di petrolio liquefatti, non si possa parlare di una particolare pericolosità dei gas di petrolio liquefatti adibiti ad uso di autotrazione.

Avviandomi alla conclusione, dirò che non posso ritenere consistente la considerazione che il progressivo utilizzo dei gas liquidi per usi automobilistici sia incompatibile con le possibilità produttive delle raffinerie, apparendo per altro attendibile, per giudizio di tecnici eminenti, che gli indici di resa dei gas di petrolio liquefatti nella lavorazione del greggio siano suscettibili di aumento.

Ho presentato due emendamenti: uno che chiede di sopprimere l'articolo 9 (il cui disposto non può considerarsi che vessatorio e mirante a porre difficoltà intollerabili, ed oltretutto inapplicabile in via di fatto data l'attuale mancanza di colonnine di riforni-

mento), ed un secondo emendamento che chiede la riduzione a una misura più equa della tassazione prevista dal decreto-legge.

Ma considero questi emendamenti in via del tutto subordinata, o subordinatissima, poiché ritengo di dovere preliminarmente accedere alla proposta avanzata a titolo personale dall'onorevole Daniele, che mi pare la più giusta conclusione dopo l'esame degli elementi molteplici che sono venuti in discussione in questa sede.

Non so se il Governo, approvando il decreto-legge di cui oggi si chiede la conversione, prevedesse di scatenare la marea di sentimenti e risentimenti che abbiamo sentito ribollire nel paese di fronte ad un argomento che poteva apparentemente giudicarsi di limitato interesse. Il paese ha sentito profondamente l'importanza di questo problema perché, come ho avuto l'onore di dire esordendo, è problema che interessa profondamente vaste classi di utenti, che sono classi umili, classi che solo attraverso il favore fiscale sono potute giungere all'utenza automobilistica, classi umili che del mezzo automobilistico si servono, voglio ribadirlo, per esigenze di lavoro e che dalla conversione del decreto-legge in esame vedrebbero definitivamente compromessa la possibilità di continuare nell'uso del mezzo di locomozione.

Sono questi i concetti che brevemente ho voluto esporre a commento dell'atteggiamento che la mia parte ha assunto fin dall'inizio, fin da quando questo problema è stato portato alla conoscenza del Parlamento e del paese; sono questi i concetti che inducono a quella linea di franca opposizione alla quale sopra ho fatto riferimento. (*Approvazioni*).

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

ROSELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho l'impressione che nell'esaminare questo provvedimento occorrerebbe porsi in una posizione di serenità forse in misura superiore a quella che contraddistingue l'attuale atteggiamento dell'opinione pubblica e la nostra stessa sensibilità.

Certamente ci troviamo di fronte ad un onere impreveduto, repentino, di una rilevante incidenza per la categoria che esso ha colpito. Tuttavia dovremmo inserire, ritengo, il nostro esame e le nostre osservazioni in un quadro generale che tenga maggiormente conto della situazione obiettiva di certi dati. Se affrontiamo in genere l'andamento della situazione automobilistica, dei consumi della

benzina, in Italia, in relazione ai paesi della Comunità e con i quali siamo legati da interessi oltre che da patti precisi, ho l'impressione che non possiamo rivolgere, come di frequente si rivolgono alla politica italiana, alla situazione italiana, quelle critiche così gravi che quasi pongono i responsabili della politica nazionale in posizione di ostilità verso lo sviluppo dell'automobilismo e dei consumi dei carburanti destinati all'automobile.

I consumi della benzina, onorevoli colleghi, dal 1948 al 1956 in Italia, in un crescendo piuttosto proporzionale anno per anno e costante, sono passati dall'indice cento all'indice 375.

FAILLA. E il consumo unitario?

ROSELLI. Ho qui i dati statistici ed ella potrà controllarli.

FAILLA. Sono contro la sua tesi!

ROSELLI. Il suo è un ragionamento un po' diverso da quello che sto facendo.

Nella Comunità si è passati dall'indice 100 all'indice 320 nel 1956. Pur non sopravvalutando i dati così nudi come li ho presentati e dovendoli collegare con le condizioni dell'economia e della geografia italiana, si può supporre tuttavia che gli sviluppi del consumo della benzina in Italia non sono eccessivamente inceppati rispetto all'insieme dei consumi della Comunità. (*Interruzione del deputato Marzotto*). È chiaro che il considerare i dati in un certo insieme non è solo conveniente alla mia tesi. Una Comunità non è fatta soltanto di nazioni floridissime, ma anche di nazioni che hanno un differente livello di vita, di benessere, di produzione, ecc.

La media dei consumi della Comunità mi consente di dire che l'Italia non può certo vantarsi di prevalere nell'andamento dei consumi della benzina, ma di seguire in modo uniforme l'incremento avutosi nei consumi nell'insieme della Comunità.

GREZZI. Bisogna, però, tener conto del punto di partenza.

ROSELLI. Ho qui le statistiche relative alle auto in circolazione, con il confronto tra la situazione italiana e quella comunitaria. In Italia, nel 1949, vi erano in circolazione circa 260 mila auto e oggi si è arrivati ad oltre un milione; nella Comunità vi erano 2 milioni e mezzo e, nel 1956, 7, 6 milioni. Questi dati dimostrano che vi è stato un incremento approssimativo dall'indice 100 all'indice 350 e che in Italia l'automobilismo si sviluppa coerentemente con quello della Comunità.

Vi è un andamento, quello del consumo dei gas di petrolio liquefatti, che si diversifica.

Tale consumo in tutta la Comunità è in notevole ascesa. Mentre in altri settori gli indici nel corso di dieci anni passano da 100 a 200 o 300, per quanto riguarda i gas di petrolio liquefatti gli indici, dato 100 il consumo del 1948, passano nel 1957 a 2420 per la Comunità e a 4.500 per l'Italia, dove quindi si è avuto uno sviluppo relativo notevolmente superiore all'insieme dello sviluppo medio comunitario. Ma non è soltanto su queste considerazioni che voglio fondare il mio intervento. Esse costituiscono soltanto una specie di prefazione al fine di invitare me stesso a un equo esame del provvedimento.

È chiaro che, se il congegno fiscale fosse stato espresso sotto l'aspetto di una imposta di consumo nettamente individuabile per chilometraggio di gas di petrolio liquefatto destinato alla autotrazione, nella misura di 80, 90, 100 lire, probabilmente, anzi direi certamente, se potessi così affermare in sede ipotetica, il provvedimento sarebbe stato riconosciuto equo. Tenendo conto che l'onere fiscale per chilogrammo di petrolio liquefatto è di 30 lire rispetto alle 140 lire per chilogrammo di benzina, se avessimo tutti insieme sancito che i gas di petrolio liquefatti potevano essere colpiti con una imposta di consumo di 80 lire, per un ordine di grandezza di questo genere, per chilogrammo, la cosa sarebbe passata senza particolari obiezioni, anche perché avremmo tenuto nella giusta considerazione l'incremento delle entrate dello Stato, e così via.

Noi qui dobbiamo porci in una condizione di fiducia, di fiducia negli accertamenti tecnici, che mi auguro siano irrefutabili, da parte del Ministero delle finanze, i quali ci ammoniscono come non sia possibile differenziare quella aliquota del 10 per cento destinata all'autotrazione dall'altra ben maggiore, che ci preme per interessi sociali evidenti, destinata all'uso domestico, del 90 per cento.

Non esiste un congegno tecnico, non esiste possibilità di bollo, non esiste possibilità di controllo, non esistono possibilità di sagomature o coloriture o indicazioni delle bombole, non esiste possibilità di registrazione: insomma, dobbiamo avere fiducia ed io spero che questa fiducia non sia mal posta, poiché evidentemente, se per caso potesse ravvisarsi la possibilità di un congegno tecnico atto ad istituire una imposta di consumo specifica, direi veramente che quello che stiamo compiendo è un grave errore. Ma non esiste una possibilità tecnica, quindi questa imposta di consumo si è tradotta in una im-

posta di tipo patrimoniale, di ammontare piuttosto rilevante (e lo vedremo dopo), con incidenza media sull'entrata di patrimonio sottoposto ad imposta, poiché evidentemente le vecchie macchine non costano certo moltissimo, ma hanno un valore dell'ordine di centinaia di migliaia di lire, e la imposta è dell'ordine, sia pure tendenzialmente ridotto rispetto all'ammontare del valore delle macchine, proprio di centinaia di migliaia di lire.

Questa è la vera difficoltà psicologica, oltre che tecnica, che il Governo e noi dobbiamo affrontare: certo, una grave difficoltà psicologica!

Non ci troviamo di fronte ad una imposta di fabbricazione che risponda a criteri economici di regolazione di un settore o alla caratteristica di aumentare il gettito fiscale; non ci troviamo di fronte ad una imposta di consumo che corrisponda ai requisiti di semplicità nell'accertamento e nella riscossione, che corrisponda ai requisiti di immediatezza di riscossione all'atto del consumo e di coincidenza della riscossione col consumo e che corrisponda a materia esattamente e rapidamente individuabile. In un certo senso, l'imposta che proponiamo, con i conti di cui parleremo poi rapidamente, è regressiva. Bisogna in un certo senso, ammesso che sia pagata all'inizio dell'annata e per tutta l'annata, considerare anche il non consumatore del prodotto stesso.

O la impossibilità di cui sopra esiste, e non resta che orientarci, come in altri luoghi si è fatto, su un tipo di imposta di questo genere; o la possibilità esisteva, ed allora bisognava evidentemente non adottare un congegno di questo genere. Ma, così come è, nel suo valore interno, cosa si poteva fare altro per commisurare un tale congegno se non istituire un paragone con una percorrenza annua media, che io auspico sia tenuta modesta, cioè di 15 mila chilometri, che corrisponda al livello medio minimo, se si può dire così, delle percorrenze per le auto private, e su questa percorrenza calcolare la differenza tra i consumi e quindi i gettiti fiscali inerenti al consumo di benzina o di gas di petrolio liquefatti e, se si vuole andare ancora oltre, per accertamenti cautelativi e per una conoscenza meglio informata, al consumo del metano e al consumo del gazolio, attribuibile prima alla categoria delle autovetture e in secondo luogo alla categoria degli autocarri?

Questo il procedimento. Ora noi dobbiamo chiedere che questo procedimento sia

esposto chiaramente (il relatore lo ha illustrato abbastanza diffusamente), che esso sia congruo; e dobbiamo chiedere, semmai, che in questo procedimento e nel risultato che esso porge vengano inserite quelle cautele moderatrici che rendano più accettabile il risultato stesso: per esempio, venga inserita la cautela della considerazione che il consumo di gas di petrolio liquefatto è frammisto, sia pure in minima quantità, col consumo della benzina e che quando si computa un consumo globale di 15 mila chilometri, tutti percorsi con gas di petrolio liquefatti, si dimentica che una certa quota, sia pur minima (si può computare in linea mediana da parte dei consumatori che sperimentalmente mi porgono i loro dati, del 2, 3, 4, 5 per cento) di questo percorso viene effettuato a benzina, poichè spesso il consumatore dell'auto a gas di petrolio liquefatto deve utilizzare il combustibile liquido per recarsi a rifornirsi, per tenere una scorta di garanzia nel caso di cessato rifornimento.

Si deve tener conto, nel moderare il risultato di quel calcolo, del costo del denaro anticipato: ci troviamo di fronte ad un consumatore che non ha ancora consumato ma che versa l'ammontare dell'imposta riguardante un consumo non ancora effettuato. Dobbiamo e possiamo essere moderatamente indulgenti verso questo consumatore. Dobbiamo tener conto di quel tanto di mancato rendimento rispetto alla benzina che il gas di petrolio liquefatto pone, anche se riconosciamo che la curva di potenza energetica del gas di petrolio liquefatto rispetto alla benzina è pressappoco omogenea. Gli onorevoli Daniele ed altri ci hanno ricordato che l'ingombro delle bombole, il disturbo del recarsi a riempirle, la minore autonomia delle vetture, tutte queste considerazioni incidono, sia pure moderatamente, sulla esatta validità del risultato precedente computabile soltanto sul consumo del gas di petrolio liquefatto rispetto al consumo della benzina.

Cosa ne ricaviamo? Non certo una detrazione che infirmi la validità del provvedimento, che ha intenti perequativi, ma una moderazione che dimostri all'opinione pubblica che la Camera si è resa sensibile a queste ragioni. E mi pare che le discussioni che si sono svolte in Commissione ci conducano a questa intelligente moderazione.

La XII Commissione (Industria) ha approvato il provvedimento, ma ha chiesto, e nell'esprimere il mio consenso mi appoggio a quel voto, che esso venga attuato con gradua-

lità perché si eviti una incidenza turbativa su un insieme di attività economiche, dagli installatori ai montatori, alle stazioni di riempimento, alle fabbrichette di adattamento meccanico, che può rappresentare patrimonialmente e come giro di affari qualcosa come 10, 15, 20 miliardi. Non si tronchi drasticamente questo insieme di attività economiche. Si applichi fermamente il congegno perequativo, ma lo si introduca con una certa gradualità. Il congegno entri in vigore immediatamente, ma con una certa possibilità di scaglionamento del peso totale in un limitato periodo che renda possibile ai consumatori di adeguarsi alla nuova situazione. Mi pare che, nei limiti ragionevoli con cui questa proposta può essere accolta senza annullare il valore del decreto ma contemperando certe esigenze economiche, si tratti di decisione molto saggia.

La seconda richiesta e la seconda osservazione della Commissione industria consisteva nella richiesta di rateazione, che mi pare sia stata accettata appunto per evitare il pericolo che il consumatore paghi il contributo sul consumo non effettuato: possibilità di rateazione bimestrale, per esempio, del tributo stesso; che venga semplificata la procedura e che il tributo venga collegato come multiplo magari al bollo di circolazione o, se non proprio come multiplo, con procedura semplificata. Certamente anche attraverso gli articoli 5, 6 e 7 (molto dipende dalla possibilità di attuarli) l'accertamento e la riscossione del tributo potranno essere semplificati notevolmente.

Infine la Commissione industria ha chiesto, solo per ragioni economiche, quella tale riduzione cui accennavo, nel senso che si tenga conto di determinate considerazioni che ho già esposto, che poi si osservi con attenzione tecnica e si accerti la validità dell'articolo riguardante il serbatoio inamovibile, gli inconvenienti del serbatoio movibile o di quello inamovibile, non solo di carattere fiscale, ma anche quelli riguardanti la sicurezza e l'igiene, e quindi in sostanza la pubblica salute ed il pubblico bene.

Queste considerazioni a me sembrano molto sagge, e non dubito che, come la Commissione finanze e tesoro ha accolto alcune di queste osservazioni, anche il Governo e la Camera vorranno prenderle in adeguata considerazione.

In relazione a questa impostazione sostanziale di perequazione fiscale, mi pare che le altre siano, sì, opportune, ma assumano un aspetto veramente marginale.

Assume così un aspetto marginale il ricordare come la importazione di gas di petrolio liquefatto costituisca un esborso di valuta estera, in quanto è chiaro che noi, che siamo venditori di prodotti distillati, non possiamo certo chiudere la porta al commercio di prodotti distillati, gassosi o liquidi, anche importati, i quali attivano in sostanza gli scambi con la nostra industria di raffinazione. Non possiamo, direi, esasperare i problemi della sicurezza, degli antincendi, ecc., anche se essi meritano adeguata considerazione, in relazione pure ad incidenti che si sono verificati proprio in questi giorni.

Di maggior rilievo, ma non certo risolvibili soltanto con un testo sui gas di petrolio liquefatti, sono i dati ricordati dal relatore riguardo al minor rendimento di benzina delle raffinerie italiane, che ammonterebbe a circa il 14-15 per cento rispetto al 20 per cento ed oltre della Comunità europea e degli altri paesi che producono prodotti distillati dal greggio: e questo mi sembra un dato economico importante.

Nè ritengo si possa affrontare con il provvedimento sui gas di petrolio liquefatti la questione della flessione delle esportazioni di benzina, o la questione, anche più grave ed importante, a cui si è accennato, della perequazione in genere dei carichi fiscali sull'energia. Questioni che non riconosco, come quella riguardante il mancato gettito, determinanti. Il mancato gettito si configura soltanto o per evasione o per disapplicazione di legge. Evidentemente, deve esistere anche un'adeguata considerazione di questi problemi, ma non si può certo riconoscere loro un carattere determinante nell'argomento attuale. Anzi, si dovrebbe riscontrare se esattamente vi sia corrispondenza, se questa corrispondenza non sia soltanto formale se in effetti non esista qualche altro fenomeno al disotto del mancato gettito di circa 5 miliardi riscontrato negli ultimi 6 mesi da parte del Ministero per quanto riguarda l'imposta di fabbricazione sulla benzina.

Sono, comunque, tutti problemi collaterali. Il principale è proprio quello della perequazione fiscale. Ora, scomodare per questo problema parziale, che segue un itinerario ed una esperienza legislativa che ci conduce proprio ad un provvedimento particolare di questo genere, il complesso della situazione fiscale dell'energia e dei prezzi dell'energia mi pare eccessivo, non perché questo secondo problema non sia gravissimo in sé e non meriti di essere riscontrato, ma perché, se abbiamo avuto dei pregevoli studi sugli

oneri fiscali riguardanti la monodopera o la retribuzione operaia, mancano ancora su questo grave problema degli studi che affondino veramente la loro indagine in questo intreccio tra fiscalità e prezzi, tra costi e prezzi, che approfondiscano le influenze finanziarie di questo genere sul processo produttivo e distributivo. Quindi, non perché questo problema non sia grave; ché, anzi, mi pare proprio che questa occasione marginalmente possa servire a trovarci in concorde posizione di spirito, in quanto è interesse comune che questo problema venga affrontato prima in sede di studio che non in sede di legge, data la grandissima e vera complessità di questa materia.

Però, ripeto, scomodare questo problema per incidere su questa perequazione, che tende soltanto ad evitare che da una maglia troppo larga si evada ad un certo impegno che caratterizza purtroppo (si può dire purtroppo, sottolineandolo tre volte) la situazione del consumo dei combustibili liquidi e gassosi e anche solidi, mi pare che sia eccessivo.

Sotto questo aspetto, quindi, mentre un consenso generale può essere dato alla impostazione del problema generale, non può esser accettato come un elemento critico agli effetti dell'attuale provvedimento. Una certa rassegnazione ai tentativi diversificati ci viene dalla nostra esperienza di legislatori che in tanti anni abbiamo insieme compiuto. Siamo intervenuti occasionalmente o, direi, particolaristicamente, sui problemi più diversi e sulle materie più diverse nel campo delle imposte di fabbricazione: dal mercurio agli zuccheri, al cemento e agli alcoli nelle loro disparate diversificazioni, dagli alcoli estraibili dai datteri rispetto a quelli estraibili dall'uva passa ed a quelli estraibili dal vino, ecc.; abbiamo legiferato in senso particolaristico ponendoci una preoccupazione di panorama generale, diciamo così, di carattere fiscale e di moderazione economica, ma non abbiamo mai affrontato nel suo complesso, per esempio, il problema delle imposte di fabbricazione, non dico nel suo insieme, ma nemmeno settore per settore. Basti vedere la serie innumerevole di leggi che caratterizzano gli alcoli, appunto, e l'applicazione di questo sistema fiscale ai vari prodotti.

È colpa politica? V'è da imputare questa situazione a noi stessi, al Governo, alla situazione — diremo — di volontà di alcuni uomini? Onorevoli colleghi, ci siamo tutti trovati di fronte ad un sistema di imposte dirette che fruiva di una elasticità molta ridotta, per non dire di una rigidità molto chiara. Ci siamo

trovati di fronte ad un sistema di spese che doveva necessariamente adeguarsi elasticamente alle crescenti esigenze di spesa dello Stato per i vari settori; e il sistema più elastico è stato quello delle imposte indirette e l'abbiamo consensualmente adoperato, come qualsiasi altro Stato del mondo lo avrebbe adoperato se si fosse trovato in questa costretta espansione e nelle difficoltà che insieme abbiamo superato dal dopoguerra ad oggi.

Orbene, se la rimediazione a proposito di tempi particolari ci consiglia di affrontare con spirito più pacato un insieme di situazioni fiscali, sia pure settore per settore, ben venga questa rimediazione, rimediazione consensuale, nell'interesse della nazione; ma non imputiamo a noi stessi qualche volta la fretta, qualche volta l'occasionalità, qualche volta il particolarismo, comunque la molteplicità dei nostri interventi e dei nostri provvedimenti, poiché non dobbiamo dimenticare che, se essi da un parte avevano qualche valore per moderare economicamente l'uno o l'altro settore, dall'altra avevano sostanzialmente di mira il fine di arricchire le entrate dello Stato onde consentire allo Stato stesso di sostenere, per esempio, quell'industria meccanica che oggi mi pare proprio che potrebbe meno elevare in questa materia il grido contro il Governo attraverso le sue organizzazioni, quando si pensi alla protezione doganale ed ai premi che diamo all'esportazione di prodotti meccanici per farne una branca potente e vivace della vita nazionale, e quando si pensi al denaro che spendiamo per tali industrie attraverso gli enti pubblici!

Quindi, meno polemiche e maggiore obiettività e pacatezza, come del resto mi pare che abbiano dimostrato anche alcune categorie di consumatori e di produttori, le quali si sono rivolte ai parlamentari con i loro memoriali, nei quali ponevano, quasi in coincidenza con la discussione parlamentare, quegli emendamenti che, in fondo, o la Commissione ha accettato, o nelle varie Commissioni si sono discussi e sono, direi, allo stato emergente per essere approvati poiché raccolgono facilmente il consenso di tutti i colleghi o, quanto meno, della maggior parte dei colleghi.

I difetti che questo provvedimento presenta sono stati anch'essi illustrati. Noi possiamo considerarli con la dovuta attenzione, ma non dimenticando il fine fondamentale che ci muove. Mi pare che se da una parte sul piano dell'esposizione obiettiva e del giudizio in sede di esame possiamo dare ad ogni voce che si levi la dovuta, legit-

tima e necessaria considerazione; dall'altra, non dobbiamo dimenticare che se questo provvedimento non si attuasse, originerebbe attraverso questo problema (che accetto come piccolo nel suo insieme: il 2 e mezzo del totale del distillato del greggio, il dieci per cento del totale consumato in combustibili liquidi e, meno ancora, 0,001 per cento, o cifre del genere, per il totale consumo di combustibili gassosi) una situazione in progressivo aggravamento di disordine fiscale ed economico.

Se per questa rilevanza minore consentissimo che nell'insieme si trascurasse il proposito di provvedere a spronare e nelle nostre raffinerie e nella osservanza del dovere fiscale noi stessi ed i nostri cittadini all'adempimento del nostro dovere e nella ricerca d'un equilibrio adeguato, ritengo che se indebolissimo questa nostra volontà faremmo del male. Indebolimento della nostra volontà non vi deve essere. Il consenso a questo provvedimento deve essere dato, sia pure attraverso le considerazioni di moderazione che la maturata esperienza può proporci ed alle quali auguro il successo, insieme con l'auspicio di approvazione integrale del provvedimento. (*Applausi al centro - Congratulazioni*).

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

MARZOTTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, avrò rispetto dell'ora tarda e del poco tempo che rimane; ormai tutto è stato detto sull'argomento dai colleghi sia in Commissione sia in aula.

È ben vero quello che è stato detto da un mio collega poco fa: che tutti hanno parlato, salvo i colleghi della maggioranza democratici cristiani e socialdemocratici. Invero, proprio da questi vi è stata una debole difesa di ufficio, volenterosa da parte del relatore ed appassionata, come al solito, da parte dell'onorevole Roselli. Proprio l'onorevole Roselli, sempre così preparato, sempre così documentato, questa sera si è lasciato prendere dalla passionalità dicendo che voleva essere pacato e nella prima parte del suo intervento, molto equilibrata, ha pronunciato una requisitoria contro la legge quale forse non ci era dato di aver sentito neanche dalla più accanita opposizione. Nella seconda parte ha detto pacatamente, ma appassionatamente, che bisogna assolutamente votare il provvedimento, ingoiando anche quelle cose che forse anche per lui sono rospi.

FAILLA. L'onorevole Roselli è un abile avvocato delle cause perse.

MARZOTTO. Appunto per questo dico che il suo è stato un intervento equilibrato, perché nella prima parte si è dichiarato contrario al provvedimento e nella seconda favorevole. Avremo piacere di sentire dal relatore quello che domani avrà da dire in polemica con l'onorevole Roselli.

Mi limiterò ai punti essenziali del provvedimento, senza badare a tutto quello che è il contorno, che pur sarebbe interessante, dato anche che molti colleghi hanno accennato ai problemi che sono connessi con quelli del petrolio, della benzina, del gas, e via di seguito.

Vi è un fatto fondamentale, e cioè che dal 1954 a oggi vi è stata un'espansione nell'uso di gas liquidi per trazione dovuta a una differenza di trattamento fiscale tra gas liquidi e benzina: la benzina paga 135 lire al chilo di tassa, il gas liquido ne paga 30.

Ora, sebbene questa espansione sia stata quasi incoraggiata dalle circolari del Ministero delle finanze, è indubbio che oggi questa espansione deve essere frenata, altrimenti nel giro di pochi anni ci troveremo con un enorme parco di automobili, che marceranno a gas liquido. Il quale non è una grande scoperta, perché in parte è un recupero e per il resto una utilizzazione diversa di petrolio, che va lavorato in un certo modo anziché in un altro, tant'è vero che il gas liquido ha un costo di produzione di 80 lire il chilo, la benzina di 51. E tutti i paesi dove non esistono storture fiscali usano benzina anziché gas liquido.

Lasciamo stare le altre considerazioni sulla pericolosità, addotte dall'onorevole Roselli. Noi abbiamo ricevuto in merito alcune fotografie: in alcune vi erano raffigurate automobili avvolte da fumo; per altre si è sostenuto che, urtando contro i paracarri, purché si abbiano le bombole, non si verificano esplosioni. Il Governo vorrebbe porre come limite il 1960 per l'installazione di serbatoi inamovibili. Si fa questo ragionamento: siccome vi è questo grave pericolo, almeno per il 1960 mettiamo i serbatoi; non importa se vi saranno dei morti fino al 1960.

Lasciamo stare anche la crisi della benzina, che è completamente indipendente da questo fatto. Non siamo qui per difendere la benzina; siamo dei parlamentari che difendono semmai i consumatori, e non i consumatori della benzina o del gas. A prescindere che la crisi della benzina è completamente indipendente dal consumo o meno del gas liquido, lasciamo anche stare la necessità di importazione del gas liquido,

che riguarda una cifra di poca rilevanza. Quello che è vero è che l'espansione del gas è in proporzione con l'espansione del consumo della benzina: tanto è cresciuto il gas in questi anni, tanto è cresciuta la benzina.

Quello che è anche vero è che in questi anni si sono costituiti determinati interessi. Vi sono innanzitutto gli interessi di 40 mila utenti, i quali hanno trasformato la loro vecchia macchina a gas perché vi erano determinate garanzie da parte del Ministero delle finanze, con la famosa circolare del 1954. Questi interessi in molte città sono importanti; e lo sa benissimo anche il ministro delle finanze, il quale è a conoscenza che una grossa ditta di Bologna ha dovuto in questi ultimi tempi ridurre il suo personale. Vi sono centinaia di aziende piccole e medie che occupano probabilmente qualche centinaio di dipendenti e che comunque hanno iniziato la loro attività con certe garanzie date proprio a quel tipo di attività. Vi sono poi le aziende di distribuzione.

Un Governo non può cambiare le carte in tavola da un momento all'altro. Se le cambia oggi, le cambierà domani, le cambierà sempre, e farà sì che imprenditori e privati si trovino sempre sulle sabbie mobili, senza sapere come orientarsi.

Come giustamente ha detto l'onorevole Roselli, oggi si parla di andare a rivedere i settori della nafta, dell'olio combustibile, del petrolio. Se ci mettiamo su questa strada, è chiaro che bisognerà procedere ad un esame completo di tutti i carburanti. E allora il povero autotrasportatore, che si è fortemente impegnato per comprare un camion a nafta, come si troverà tra un anno, quando il Governo si accorgerà finalmente che vi è una sperequazione tra gli automezzi azionati a nafta e quelli a gas liquido? Si sa benissimo come vanno a finire certe cose: si comincia con i gas liquidi, poi ci si accorge (come si è accorto l'onorevole Roselli) che forse il metano paga troppo poco, e si finisce con il concludere che anche la nafta e il petrolio sono insufficientemente tassati. Uno dopo l'altro si vengono così a tassare tutti i carburanti, disturbando ulteriormente tutto il settore della motorizzazione.

L'approvazione del decreto-legge arrechierebbe danni gravissimi a centinaia di aziende ed ai 40 mila utenti, nella grande maggioranza poveri. È un danno ingiusto che da parte dello Stato si arreca a questa categoria. Se proprio una perequazione è neces-

saria, la si faccia al basso, e non come, con assoluta mancanza di fantasia, sempre si è fatto, all'alto.

FAILLA. È il colmo che queste cose ve le debba dire un deputato liberale, signori del Governo!

PRETI, *Ministro delle finanze*. Non faccia della demagogia, onorevole Failla! Di queste cose parleremo, semmai, in privato.

FAILLA. Sarebbe più interessante parlarne in questa sede.

PRETI, *Ministro delle finanze*. Troppo lunga sarebbe una polemica sul punto di vista dei liberali e dei socialdemocratici. In questa sede occorre discutere problemi concreti.

MARZOTTO. Che siano da scoraggiare nuovi impianti per l'impiego di gas di petrolio liquefatti per autotrazione, siamo perfettamente d'accordo, come ho già rilevato in Commissione, perché una espansione di questo particolare consumo dei gas liquefatti non è certo augurabile. Siamo per altro convinti che occorra tutelare gli interessi di quanti hanno già investito denaro ed energie nel settore dei gas liquidi, almeno per il tempo necessario all'ammortamento dei loro impianti.

In Italia il prezzo dei carburanti è fra i più alti del mondo e molte cose sono da farsi per potenziare la motorizzazione. Milioni di italiani aspirano a procurarsi una vettura e quanti già dispongono di un'automobile vorrebbero poter acquistare la benzina a un prezzo inferiore, per poter usare più largamente i loro mezzi a scopo di lavoro o di diporto. Possiamo noi oggi, di fronte ad una politica di prezzi del carburante esorbitantemente alti, portare un mattone alla curva ascensionale dei prezzi? Mi domando, e domando al signor ministro, se sia questo il modo col quale il Governo intende combattere il caro-vita, e i prezzi dei carburanti sono una componente del livello generale dei prezzi.

Non mi pare che l'operato del Governo in materia dei prezzi dei carburanti sia conciliabile con la conclamata volontà di attuare il mercato comune. Le aziende italiane devono essere poste in grado di produrre autoveicoli a buon mercato, senza essere costrette a compiere veri e propri lavori di orologeria per contenere al massimo la cilindrata e, conseguentemente, il consumo di quella benzina che nel nostro paese è così fortemente tassata.

A parte le automobili americane, le automobili tedesche e quelle francesi pesano nor-

malmente più delle nostre, sono più confortevoli e hanno gli stessi nostri costi. Tutto questo perché il nostro sistema fiscale tassa di più la 6 cilindri della 4 cilindri, secondo concetti che in Italia sono stati instaurati dal 1912. Di tale stato di cose risentono coloro che hanno bisogno di passare dalla « 600 » alla « 1100 » e che esistono in grande numero in Italia.

Credo sia il tempo di dare qualche soddisfazione, diremo così, alla circolazione in Italia che quest'anno paga 500 miliardi e che l'anno scorso ne ha ricevuti 138 tra stanziamenti ordinari e straordinari.

Credo anche che sia il tempo di cambiare questa concezione eccessivamente fiscale ed ormai tradizionale del nostro Ministero delle finanze, che tende a individuare soltanto i « conti fermi ». Vale a dire tende a scartare *a priori* ogni possibilità di muoversi, perché ciò può diventare una perdita di entrata, mentre talvolta una mossa al ribasso può rappresentare anche un maggior gettito ed una maggiore entrata per il bilancio.

Anch'io sono d'accordo che vale la pena di fare il tentativo per trovare l'*optimum* del gettito di tutte le tasse che possono venire dalla circolazione italiana. Se il Parlamento deciderà di ridurre, nel corso delle prossime discussioni, la tassa sulla benzina, la perequazione si avrà egualmente. L'onorevole Roselli diceva poco fa che la perequazione è necessaria. Ebbene, questa la dobbiamo ottenere in un altro senso; cercando di ribassare il prezzo della benzina. Sono convinto che il gettito fiscale potrà essere uguale o superiore, in un primo tempo uguale e poi superiore.

ROSELLI. Nessuno ancora, nonostante tante proteste, ha fatto uno studio serio sulla elasticità dei consumi della benzina in Italia rispetto ai prezzi per un andamento cinquantennale, ciò che costituirebbe una base seria di indagine.

MARZOTTO. Allargando la circolazione dei consumi non si aumenta soltanto il gettito fiscale, ma l'occupazione, il lavoro e la sfera di benessere, ciò a cui dobbiamo tendere. Un certo sviluppo dei trasporti determina anche uno sviluppo nell'economia; non a caso i paesi che hanno uno sviluppo maggiore nei trasporti hanno un'economia più avanzata ed anche una vita democratica e sociale più evoluta.

Per questo noi deputati del gruppo liberale voteremo contro questo nuovo balzello, rifiutando la conversione del decreto-legge, e cercheremo nei prossimi giorni, in Commissione ed in aula, di determinare un nuovo e

più basso prezzo della benzina in Italia. Con ciò crediamo di contribuire ad allargare il sentimento diffuso nel paese di ritrovarsi con la lira in tasca che valga un poco di più di quello che vale oggi. La ringrazio, signor Presidente.

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

SULOTTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non mi soffermerò sul vizio procedurale in cui è incorso il Governo nel presentare il decreto-legge, in quanto questa procedura (che è in netto contrasto, secondo me, con l'articolo 77 della Costituzione) è stata ampiamente sottolineata da parte di diversi oratori. D'altra parte, la stessa discussione, come è stata impostata e che ha aspetti estremamente rigidi, sottolinea che se il Governo, anziché servirsi di un decreto-cate-naccio, avesse affrontato il problema in modo aperto, attraverso la presentazione di un disegno di legge che avesse dato al Parlamento la possibilità di discutere il problema con la massima serenità sulla base di precisi dati di fatto, certamente non avremmo avuto una discussione di tipo rigido come è quella attuale.

Ma, a parte la questione procedurale, vorrei venire al merito.

Si afferma (e in particolare questo aspetto è stato sottolineato dal relatore per la maggioranza e dall'onorevole Roselli) che vi è una sperequazione fiscale fra la benzina e il gas di petrolio liquefatto, sperequazione che occorre sanare. Ebbene, la perequazione fiscale tra il gas di petrolio liquefatto e la benzina, caso mai, si deve realizzare eliminando totalmente il sovrapprezzo Suez di 14 lire e riducendo ulteriormente il prezzo della benzina, affinché l'Italia perda almeno questo primato negativo, di essere tra le nazioni dove la benzina è più cara e maggiormente tassata. Questa è la strada per addivenire veramente ad una perequazione fiscale fra la benzina ed il gas di petrolio liquefatto, questo piccolo concorrente della benzina.

Sta di fatto, però, che il basso prezzo del gas di petrolio liquefatto ha creato un mercato particolare, ha fatto sorgere una classe di utenti ed una industria particolare. Secondo me, è da questa realtà che bisogna partire per cercare di arrivare a una conclusione obiettiva.

Innanzitutto, questa realtà non è nata per caso, ma è stata ampiamente autorizzata da parte del Governo: basti ricordare la circolare n. 526 del 17 dicembre 1954, attraverso la quale l'onorevole Andreotti dava disposi-

zioni precise relativamente alla utilizzazione del gas di petrolio liquefatto nella autotrazione. Siamo quindi di fronte ad una realtà che deve essere considerata e che è costituita da un mercato prevalentemente composto di vetture usate, medie e grosse, che diversamente non avrebbero avuto possibilità di utilizzazione o per lo meno avrebbero avuto una scarsa utilizzazione.

Abbiamo circa 40-50 mila autoveicoli funzionanti a gas di petrolio liquefatto, su una circolazione automobilistica italiana di un milione e 650 mila veicoli, cioè pari al 2,42 per cento. Siamo, cioè, di fronte ad un mercato di consistenza numerica non indifferente, ma che non può per niente preoccupare i cosiddetti difensori della benzina. Caso mai, questo mercato è la dimostrazione più concreta di come la motorizzazione potrebbe e dovrebbe ulteriormente svilupparsi, se veramente vi fosse in Italia una seria spinta in tale direzione, verso l'uso di massa dell'autoveicolo come strumento indispensabile di lavoro. Spinta che si ottiene, onorevole Roselli, agendo su due fattori fondamentali: il primo è quello rappresentato dal basso costo dell'autoveicolo (e in questo caso ci troviamo di fronte ad autoveicoli usati, che hanno prezzi oscillanti fra le 40 mila e le 200 mila lire); il secondo fattore è quello del basso costo del carburante e, quindi, di un basso costo di esercizio e di trasporto delle cose e delle persone. Ebbene, questo mercato particolare è nato, si è sviluppato e può anche ulteriormente svilupparsi proprio per la felice confluenza e composizione di questi due fattori.

L'onorevole Roselli si è dichiarato soddisfatto, ad esempio, citando alcuni dati statistici dello sviluppo della motorizzazione in Italia in riferimento alla Comunità, affermando che nella Comunità si è passati dall'indice 100 all'indice 320, mentre in Italia siamo arrivati all'indice 350. È ancora poco, onorevole Roselli, perché il punto di partenza era estremamente basso e ancora oggi siamo relegati tra le nazioni meno motorizzate dell'Europa e del mondo.

Ma ciò che è grave è che lo sviluppo degli indici della motorizzazione in questi ultimi anni stanno diminuendo e rallentando notevolmente. Si sta già registrando una certa saturazione per cui occorrono provvedimenti di carattere straordinario. Secondo me, l'esempio di questo mercato, di questi utenti particolari rappresentati dalla utilizzazione del gas di petrolio liquefatto nella autotrazione, dovrebbe insegnarci, onorevole Roselli, la via giusta da seguire proprio quando ella ac-

cenna, a proposito del consumo della benzina, che siamo passati, dal punto di vista della circolazione automobilistica, dall'indice 100 all'indice 350, mentre, per quanto riguarda l'utilizzazione del gas di petrolio liquido siamo passati dall'indice 100 all'indice 4.000. Questo dovrebbe indicarci che occorre agire proprio in quella direzione, e cioè da una parte richiedere a quelle aziende produttrici di automobili, che, come ella giustamente ricordava, sono altamente protette da barriere doganali e da ogni sorta di protezioni, una politica di bassi prezzi di vendita affinché sia possibile, in questo modo, allargare e sviluppare la motorizzazione in Italia, mentre da parte nostra compete un'azione seria per vibrare un colpo deciso alla pressione fiscale, veramente enorme, che colpisce la benzina.

Questo è l'insegnamento che noi dovremmo trarre dall'esperienza della utilizzazione del gas di petrolio liquefatto nell'autotrazione, esperienza che non dovrebbe, ripeto, portarci alla conclusione di distruggere questo mercato formato da utenti poveri che utilizzano la macchina essenzialmente per motivi di lavoro: come piazzisti, dettaglianti, ambulanti, i quali proprio attraverso questa felice combinazione del basso prezzo di acquisto e del basso costo di esercizio realizzano un basso costo nei trasporti.

Inoltre, in relazione a questo mercato, si è creata, come dicevo prima, una industria particolare composta per la generalità di piccoli e medi imprenditori ed artigiani. Ma esistono anche delle grosse aziende interessate a questa produzione. Abbiamo, ad esempio, una grande azienda italiana di carburatori, la *Weber*, che aveva impostato una lavorazione di parti adatte alla carburazione e che oggi pare abbia sospeso questa produzione con notevole danno anche per quanto riguarda l'occupazione. Si è così formata una industria che garantisce lavoro a diverse migliaia di operai in tutta Italia e non si può giungere a questo punto con un intervento fiscale così drastico, che colpisce bruscamente questa classe di utenti e l'industria collegata. E mi si permetta di osservare che questo ragionamento è ancora più valido per motivi congiunturali.

Noi ci troviamo in una situazione di depressione produttiva che colpisce anche in una determinata misura il settore automobilistico. Riusciamo, infatti, a mantenere un certo sviluppo della produzione di autoveicoli soltanto perchè vi è un aumento delle esportazioni, mentre sul mercato interno si registra una certa saturazione. Tale situazione di depressione produttiva coincide

inoltre con un movimento di rialzo dei prezzi al consumo. Ebbene, il mantenimento della sovrattassa Suez sulla benzina, come la sovrattassa sul gas di petrolio liquido, agisce in senso esattamente opposto perchè deprime la produzione, colpisce i settori interessati e spinge al rialzo dei prezzi al consumo in quanto determina un aggravio dei costi di trasporto e di rappresentanza. Si tratta quindi di una imposizione fiscale di assoluta inopportunità economica e anche anticongiunturale proprio perchè, addirittura, distrugge l'oggetto che si vorrebbe tassare. Colpendo nel modo che si vorrebbe colpire l'autoveicolo che funziona a gas di petrolio liquefatto, infatti, significa distruggere questa utenza.

Mi si permetta un esempio relativo alla vettura «1100». Come è già stato fatto dall'onorevole Roselli, che, dalle sue premesse, pensavo avrebbe concluso dichiarandosi contrario alla sovrattassa, assumo come percorrenza base annua media 15 mila chilometri (che è già elevata per questo tipo di utenza). Il maggior costo dovuto alla sovrattassa prevista dal decreto-legge per ogni chilometro sarebbe di lire 5,60. Con un chilogrammo di gas di petrolio liquefatto si percorrono 11-12 chilometri e perciò l'aumento di costo su tale percorrenza sarebbe di 67-70 lire. Ora, la differenza di prezzo tra un chilo di benzina e un chilo di gas di petrolio liquido è di circa 70-80 lire.

Chi avrebbe ancora la convenienza a trasformare la propria macchina, sostenendo delle spese e limitandone le prestazioni, se il costo di esercizio della macchina a benzina coincide con quello della macchina a gas di petrolio liquefatto? Per questo insisto nell'affermare che la sovrattassa sulla utilizzazione del gas di petrolio liquefatto per l'autotrazione distrugge l'oggetto che vorrebbe tassare. L'onorevole relatore ha sostenuto, forse perchè qualche tecnico glielo avrà suggerito, che a parità di tassazione, avendo il gas di petrolio liquefatto un potere calorifico superiore del 16 per cento a quello della benzina, vi è sempre una certa convenienza alla utilizzazione dello stesso per autotrazione.

Onorevole relatore, dica a quel tecnico che le ha consigliato di fare questa affermazione che essa non regge. È vero che il gas di petrolio liquefatto ha un potere calorifico superiore, ma bisogna tener presente che le automobili italiane sono costruite per essere azionate a benzina e, perciò,

nel momento che vengono trasformate danno un rendimento inferiore a quello che si avrebbe se il motore fosse stato costruito per essere azionato con gas di petrolio liquefatto. Quindi, il maggior vantaggio, dovuto al potere calorifico più rilevante, non vi è. Infatti, le macchine trasformate a gas di petrolio liquefatto non hanno la ripresa, la potenza e la velocità delle macchine azionate a benzina. È, quindi, assurdo arrivare alla conclusione che pur operando una perequazione fiscale, l'utilizzazione del gas di petrolio liquefatto è adeguatamente vantaggiosa in quanto detto carburante ha un potere calorifico maggiore della benzina. Applicare questa sovrattassa significa liquidare completamente questa utenza, spingere al rialzo dei prezzi, accentuare la disoccupazione. Nella sola città di Torino sono già stati licenziati 250-300 operai e questi sono i licenziamenti controllati; ma tutti quegli operai che lavorano nelle botteghe artigiane o nelle piccolissime aziende non possono essere controllati, per cui nella realtà il numero dei licenziamenti è ben maggiore.

Da qui dobbiamo trarre la conclusione che, nel caso in cui questa sovrattassa fosse approvata, avremmo migliaia di licenziamenti nel nostro paese.

Anche sul piano fiscale i risultati sarebbero nulli. Infatti, è utopistico pensare che l'utenza dei gas di petrolio liquefatti rimanga tale o si sposti sulla benzina. È utopistico pensare ad una soluzione di questo tipo, proprio perché si tratta di utenti poveri che utilizzano la macchina essenzialmente per lavoro e la utilizzano proprio perché hanno la possibilità di comprarla a basso prezzo e di avere un basso costo di esercizio.

È per queste considerazioni che riteniamo inopportuni, antieconomici ed antisociali sia il sovrapprezzo sulla benzina sia il grave balzello sui gas di petrolio liquefatti.

Qualcuno potrebbe chiedersi come mai nelle città dell'Italia settentrionale, e a Torino in particolare, siano state sollevate così aperte proteste in questa direzione. Si può rispondere che particolarmente per Torino questo provvedimento rappresenterebbe un duro colpo, tenendo anche conto di quanto ha affermato (afferma, secondo me, molto grave) l'onorevole Roselli circa l'eventualità che la cosiddetta perequazione fiscale ad un certo punto tocchi anche il metano e la nafta. Questo sarebbe un durissimo colpo per tutto il settore produttivo fondamentale dell'industria automobilistica e di quelle

collegate, industria che per Torino rappresenta la spina dorsale della sua economia.

Non a caso il consiglio comunale e il consiglio provinciale di Torino hanno preso una unanime posizione contro il grave balzello sui gas di petrolio liquidi e sulla sovrattassa Suez sulla benzina. Infatti, il consiglio provinciale di Torino si è espresso in modo molto chiaro a questo riguardo. E non è a dire che lo abbiano fatto solo i comunisti o i socialisti o i liberali, ma tale posizione è stata assunta dallo stesso presidente, che è democratico cristiano, e dalla stessa maggioranza democratica cristiana di quel consesso.

L'ordine del giorno votato all'unanimità al consiglio provinciale di Torino suona testualmente: « Rileva, inoltre, come il nuovo tributo sugli impianti di gas di petrolio liquefatti installati sugli automezzi sia estremamente gravoso e tale da colpire inesorabilmente attività economiche appena sorte e da rendere antieconomici gli impianti appena installati; fa appello ai due rami del Parlamento perché vogliano respingere questo nuovo tributo che, nella forma in cui è stato realizzato, viene a distruggere la stessa attività economica, fonte della prevista entrata fiscale ».

La stessa posizione è stata presa dal consiglio comunale di Torino e certamente ciò risulta dai documenti a disposizione del Governo e dello stesso onorevole Preti, cioè da quel telegramma del sindaco democratico cristiano di Torino che, a nome del consiglio comunale, ha preso una posizione apertamente contraria sia alla sovrattassa Suez sia al provvedimento sui gas di petrolio liquefatti.

Nel consiglio comunale di Torino siedono, come me, colleghi della maggioranza (mi riferisco in particolare agli onorevoli Curti, Donat-Cattin e Secreto) che hanno, come me e unitamente a tutti gli altri membri, votato all'unanimità l'ordine del giorno dianzi citato, che è stato poi stilato in un telegramma inviato al Governo, contrario all'imposizione di questi balzelli.

Spero che questi colleghi siano più coerenti, me lo consenta l'onorevole Roselli, di questo loro collega e che nel momento di votare si ricordino di aver preso già una posizione contraria che occorre mantenere.

Oltre a queste manifestazioni del consiglio comunale e del consiglio provinciale vi sono state altre manifestazioni clamorose, e non di parte, contro tali balzelli, a Torino, a Milano ed in molte altre città. Le categorie più svariate si sono pronunciate contro; solo i mo-

nopoli petroliferi e quelli dei gas di petrolio liquefatti si sono schierati col Governo. Questa è la realtà e ciò dovrebbe dirci molte cose. La « Romana Gas », la « Pibigas », l'« Italgas » esternano preoccupazioni per il consumo di gas di petrolio liquido per usi domestici che, secondo questi monopoli, col tempo avrebbe a soffrire per il consumo di questo combustibile per autotrazione. La manovra è troppo scoperta. Costoro sanno che non ha alcuna giustificazione l'elevato prezzo di vendita del gas di petrolio liquefatto per uso domestico, che potrebbe e dovrebbe essere ridotto e, quindi, temono per i loro esosi profitti.

Per tutti questi dati di fatto, nell'interesse dell'industria e di una lotta concreta per l'aumento della occupazione e contro l'aumento del costo della vita, io invito i colleghi a pronunciarsi contro la sovrattassa governativa sui gas di petrolio liquefatti per autotrazione ed a votare l'ordine del giorno Failla, di cui sono cofirmatario, affinché non si passi alla discussione degli articoli.

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

Il seguito della discussione è rinviato alla seduta antimeridiana di domani.

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

CAVERI, Segretario, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, ministro degli affari esteri, per conoscere se non ritenga giunto il momento di abolire l'ufficio di collegamento del Ministero degli esteri con il Commissariato generale del Governo di Trieste, cui sembra venga invece preposto addirittura un ambasciatore.

« La notizia di questa designazione ha suscitato naturale allarme nella opinione pubblica triestina, che non si può capacitare come ancora, non solo non si arrivi alla normalità amministrativa, con la soppressione del Commissariato generale del Governo, ma si designi per un modesto ufficio un ambasciatore, destinato per suo naturale incarico ad elevata rappresentanza dello Stato presso nazioni estere.

« Questo fatto fa intuire cose non chiare e preoccupanti, sulle quali l'opinione pubblica triestina ha diritto di avere chiarimenti ed assicurazioni.

(665)

« **GEFTER WONDRICH** ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, ministro degli affari esteri, per conoscere quale fondamento abbia la notizia della esistenza di trattative per la cessione alla Jugoslavia di una striscia di territorio di confine sita fra la zona di Monrupino (territorio di Trieste) e quella di Sesana (attualmente Jugoslavia), diminuendo così la già esigua area di Trieste.

« Non nasconde la gravissima impressione che può dare, se vera, la notizia, che, lungi dal cercare un miglioramento della situazione territoriale di Trieste, ancora una volta si facciano concessioni a chi invece dovrebbe restituire terre non sue.

(666)

« **GEFTER WONDRICH** ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale, per sapere:

1°) se sono a conoscenza del fatto che il prefetto di Bologna, pur non misconoscendo che la C.C.D.L. ha più organizzati e raccoglie più voti nelle elezioni delle commissioni interne di tutti gli altri sindacati messi insieme, ha ignorato il diritto di rappresentanza proporzionale fissato dalla Costituzione, al punto che:

a) nella commissione provinciale per la tutela del lavoro a domicilio ha nominato tre rappresentanti della C.I.S.L., uno rispettivamente della U.I.L. e della C.I.S.N.A.L. e due soli della C.G.I.L.;

b) nella commissione provinciale per il personale domestico ha nominato tre rappresentanti fra C.I.S.L. e U.I.L. contro uno solo della C.G.I.L.;

c) nella stessa commissione per il personale domestico ha incluso i rappresentanti dell'O.N.A.R.M.O., delle A.C.L.I. e dell'Ente di patronato della C.I.S.L., escludendo l'I.N.C.A. che, da solo, assiste più lavoratori che non i tre patronati prescelti, nonostante che l'articolo 12 della legge n. 339 del 2 aprile 1958, preveda la inclusione di un rappresentante dei tre enti di patronato più rappresentativi;

2°) per conoscere se non ritengano opportuno richiamare il rappresentante locale del Governo alla giusta attuazione delle leggi, e perciò di: porre fine alle discriminazioni ed alle prepotenze in atto nei confronti delle organizzazioni democratiche sindacali ed assi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1958

stenziali dei lavoratori bolognesi; ripristinare anche a Bologna, e specificatamente nel campo delle rappresentanze sindacali-assistenziali, il principio della proporzionalità, non sulla base del colore o delle simpatie, ma sulla consistenza numerica di ognuna di queste.

(667) « DEGLI ESPOSTI, ARMAROLI, BORGHESE, NANNI, BOTTONELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere se non ritenga opportuno promuovere un provvedimento inteso ad estendere ai sottufficiali del corpo degli agenti di custodia l'indennità di riserva che attualmente viene corrisposta ai sottufficiali dell'arma dei carabinieri, della guardia di finanza e della pubblica sicurezza.

« Ciò in considerazione della delicatezza dei compiti e del gravoso servizio che essi svolgono.

(668) « CAVALIERE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se risponde a verità che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha recentemente approvato il progetto S.I.T. di costruzione della centrale Corbara-Baschi (Terni).

« In particolare, gli interroganti chiedono di sapere se il ministro intenda, prima di adottare ogni decisione al riguardo, valutare e tenere conto della impostazione, delle obiezioni e condizioni avanzate dalle amministrazioni provinciali di Terni e Perugia, che, pur dichiarandosi favorevoli in linea di massima alla costruzione di centrali, hanno presentato proposte efficaci, dirette ad impedire che i monopoli, sconvolgendo le possibilità di irrigazione nelle altre zone, si impadronissero delle residue ricchezze naturali della regione, senza creare *in loco* fonti durature di reddito, capaci di assorbire permanentemente la manodopera disoccupata ed imprimere un moto di sviluppo sociale ed economico nell'Umbria.

« Per altro, per incrementare la produzione di energia, l'Umbria offre e si batte per l'utilizzazione dei vasti e ricchi giacimenti di ligniti che la società Terni, associata nella S.I.T., vorrebbe abbandonare smobilitando le miniere di Morgnano.

(669) « GUIDI, CECATI, CAPONI, ANGELUCCI, ANDERLINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri di grazia e giustizia e dei lavori pubblici, per conoscere il loro pensiero relativamente al crollo — il secondo dopo quello del-

l'agosto 1958 — verificatosi il giorno 17 novembre 1958 nel vetusto palazzo di via del Governo Vecchio, ove ha sede la pretura civile di Roma;

per conoscere quali provvedimenti intendano prendere per garantire l'incolumità di quanti, magistrati, avvocati, cancellieri e pubblico, affluiscono e sostano quotidianamente, per motivi di lavoro, nel palazzo;

per sapere infine quanto si ritiene di dover fare per accelerare la costruzione dei nuovi uffici giudiziari a piazzale Clodio, considerata l'urgenza dell'opera anche in relazione alla necessità di scongiurare nuovi prevedibili disastri.

(670) « SILVESTRI, BUZZELLI, NATOLI, NANNUZZI, CIANCA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere le ragioni che hanno consigliato o imposto il definitivo allontanamento da Roma del piccolo superstite reparto di bersaglieri, e se per caso il provvedimento non rientri nell'azione intesa a far dimenticare la data del XX settembre 1870.

(671) « CAVALIERE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere come intende intervenire, tenute presenti le gravi condizioni economiche di Volterra, l'aumento della disoccupazione malgrado un esodo continuo dei suoi abitanti, e la preoccupante depressione economica di tutta la zona affinché la società « Larderello », dipendente dal Ministero dei trasporti, attui il progettato stabilimento chimico in Saline di Volterra entro il più breve tempo.

(672) « RAFFAELLI, PUCCI ANSELMO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se siano a conoscenza della grave situazione venutasi a creare a seguito del licenziamento di 40 operai del saccherificio di Cavanella Po, frazione del comune di Adria da parte della società Eridania.

« Tale provvedimento è ingiustificato, poiché quest'anno la produzione è stata più alta degli anni precedenti.

« L'interrogante chiede di conoscere da parte dei ministri interrogati quali provvedimenti intendono adottare con urgenza per fare recedere questo nuovo e grave provvedimento, che, oltre i lavoratori e la popolazione del

comune di Adria, colpisce l'economia di tutta la provincia di Rovigo, già tanto duramente colpita in questi ultimi anni.

(673)

« CAVAZZINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri dell'industria e commercio e dell'agricoltura e foreste, per sapere se sono a conoscenza delle preoccupazioni che si sono diffuse tra i produttori agricoli, specialmente meno abbienti, a seguito dell'atteggiamento assunto dai gruppi monopolistici produttori dei concimi chimici, i quali, mentre chiedono che il C.I.P. aumenti i prezzi del solfato di rame, fanno sì che il prodotto di cui trattasi scarseggi sul mercato con evidenti intenti speculativi; e per sapere se non intendono intervenire per modificare tale stato di cose, dando luogo ad una inchiesta che accerti le cause della rarefazione sul mercato del solfato di rame e prendendo le opportune misure perché il C.I.P. si pronuncii contro gli aumenti dei prezzi richiesti dagli industriali.

(674) « TOGNONI, COLOMBI ARTURO, GRIFONE, MICELI, BARDINI, MAGNO, FOGLIAZZA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere, nell'imminenza della campagna olearia nelle regioni meridionali che vedrà, come ogni anno, impegnate decine e decine di migliaia di donne in un lavoro che, per le condizioni retributive, per l'inadeguata assistenza, per la carenza di salvaguardie igienico-sanitarie, pone al paese problemi gravissimi la cui soluzione non può essere ulteriormente differita, quali provvedimenti il Governo intenda prendere per assicurare alle raccoglitrice di olive condizioni di vita e di lavoro degne di un paese civile.

« Gli interroganti sottolineano la grande importanza sociale, che, nel quadro dell'economia meridionale, tale lavoro riveste, per cui un'ulteriore negligenza a provvedere in tale settore assume carattere di eccezionale gravità.

(675) « DE LAURO MATERA ANNA, SCARONGELLA, MINASI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se è a conoscenza del preannuncio del licenziamento di 126 operai nello stabilimento Officine meccaniche fonderie A. Bosco di Terni, il cui proprietario ha esplicitamente ammesso che la misura non è dettata da dif-

ficoltà di ordine finanziario o da preoccupazioni suggerite dall'andamento delle commesse di lavoro, ma unicamente dall'intento di conseguire un più elevato profitto.

« L'interrogante chiede di sapere quali iniziative il ministro intenda intraprendere per impedire che un nuovo colpo sia inferto all'economia di Terni prostrata dal licenziamento di 3.000 operai e che in questi ultimi anni ha visto accrescere progressivamente il numero dei disoccupati, malgrado il considerevole flusso emigratorio e precipitare il reddito *pro capite* sensibilmente al di sotto del livello nazionale.

« Tanto più insopportabile per l'economia della provincia di Terni appaiono gli effetti dei preannunziati licenziamenti — che non trovano del resto nella realtà della fabbrica alcuna giustificazione — in quanto s'impongono attualmente, nella provincia di Terni, indirizzi produttivi volti ad allargare le basi di occupazione nelle industrie esistenti e a rendere adeguatamente operante il piano quadriennale I.R.I. che non prevede i necessari investimenti nei settori siderurgico, meccanico, chimico ed elettrico della società Terni.

« In particolare l'interrogante chiede di sapere a quali provvedimenti il ministro del lavoro intenda ricorrere perché sia rispettata la norma precettiva di cui all'articolo 41 della Costituzione che prescrive che « l'iniziativa privata non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale » e che prescrive « opportuni controlli perché l'attività economica possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali ».

(676)

« GUIDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, in ordine all'iniziativa recentemente assunta dal prefetto di Novara per ottenere dalle associazioni degli imprenditori agricoli l'impegno di una azione di convincimento perché siano avviati al lavoro durante l'inverno i braccianti disoccupati iscritti negli appositi elenchi, che verranno segnalati all'ufficio provinciale del lavoro dai sindaci dei comuni interessati.

« L'interrogante rileva che tale iniziativa conferma l'esistenza di una situazione di disoccupazione agricola nel novarese e minaccia che essa diventi eccezionalmente grave durante l'inverno.

« Ma proprio per combattere simili gravi situazioni il decreto-legge 16 settembre 1947, n. 929, indica la necessità della istituzione di imponibili di mano d'opera, che d'altro canto

sono stati costantemente applicati nella provincia di Novara fino all'annata agraria 1956-57.

« L'iniziativa del prefetto che elude una precisa disposizione di legge, oltreché risultare incomprensibile tenta di legalizzare quell'atteggiamento caritativo di buona volontà degli agrari che è stata nel decorso anno la base delle azioni di discriminazione e della creazione ricattatoria di zone di sottosalarario.

« L'interrogante chiede pertanto di sapere se il ministro, in applicazione dell'indirizzo espresso dal Governo in sede di dibattito del bilancio dell'agricoltura ed in attuazione del voto espresso dalla Camera il 31 ottobre 1958 su un ordine del giorno relativo agli imponibili di mano d'opera in agricoltura, non intenda attribuire alla iniziativa del prefetto di Novara il carattere di esplicito riconoscimento della esigenza di ripristinare l'imponibile e non ritenga perciò di rivolgere al detto prefetto un urgente invito ad inviare alla commissione centrale della massima occupazione in agricoltura la richiesta di autorizzazione all'emissione del decreto istitutivo dell'imponibile di mano d'opera in provincia di Novara per l'annata agraria 1958-59.

(677)

« SCARPA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per conoscere i criteri in base ai quali è stato rinnovato dalla S.T.I.P.E.L. il servizio telefonico nella provincia di Bergamo.

« Con il nuovo sistema, infatti, viene sensibilmente ridotta l'area della rete urbana del capoluogo, arrecando un notevole danno economico a numerosi utenti: e ciò in contrasto con l'affermata finalità di favorire la diffusione dell'uso del telefono, soprattutto nei centri minori.

« Gli interroganti chiedono, inoltre, di essere ragguagliati sui provvedimenti che verranno adottati per eliminare il lamentato inconveniente e per garantire che il rammodernamento dei servizi — in atto nella provincia — favorisca anche l'espansione delle utenze.

(678) « BIAGGI NULLO, COLLEONI, RAMPÀ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere quali provvedimenti urgenti intende adottare per porre il comune di Torino — che ha acquistato le attrezzature e le concessioni della Ferrovia secondaria del Canavese, già Società Torino Nord — in condizione di procedere sollecitamente alla realizzazione del suo programma

di ammodernamento o di trasformazione della linea, oramai ridotta in tale stato di vetustà e di logoramento, da non poter più svolgere il suo servizio con un minimo di efficienza e di sicurezza.

(679)

« CASTAGNO ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo, per conoscere se — in ottemperanza alla legge 6 ottobre 1950, n. 835 — le amministrazioni dello Stato abbiano effettivamente commesso una quota non inferiore ad un quinto delle forniture e lavorazioni di ciascun anno finanziario agli stabilimenti industriali, comprese le piccole industrie e quelle artigiane, dell'Italia meridionale ed insulare.

« Per conoscere altresì se — in base all'articolo 2 della precitata legge — la percentuale esclusa per forniture e lavorazioni tecnicamente non frazionabili è stata recuperata col proporzionale aumento delle lavorazioni e delle forniture che le ditte delle regioni meridionali e insulari sono in grado di offrire, fino a raggiungere una quota non inferiore al quinto delle forniture e delle lavorazioni di ciascun anno finanziario.

(2761)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri della pubblica istruzione, della sanità e del tesoro, per conoscere se non ritengano opportuno completare la notevole opera intrapresa nel recente Consiglio dei ministri, circa la riforma scolastica, inserendo nel programma didattico delle scuole medie superiori e specie in quelle dei licei e degli istituti magistrali:

1°) l'insegnamento della scienza igienica per la difesa contro le epidemie, come scienza di azione e di pratica individuale e sociale della vita, indipendentemente da quello impartito nei laboratori universitari;

2°) l'insegnamento dell'organizzazione delle Nazioni Unite, che, nel loro programma di massima, mirano all'eliminazione della guerra, residuo di barbarie, riportando nella sfera della ragione e del diritto tutte le competizioni nazionali, illustrando agli studenti delle scuole medie superiori i precedenti storici che prepararono tale organizzazione, i motivi ideali ed umanistici cui si ispirano le sue finalità ed estendendo all'insegnamento universitario tale importante argomento, all'intento di predisporre le condizioni necessarie alla formazione di una nuo-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1958

va coscienza, destinate alla costruzione ed allo sviluppo di una nuova civiltà, più umana, più solidale e più spirituale;

3°) l'insegnamento comparato delle religioni, sotto l'aspetto storico ed etico-morale, allo scopo di rendere attraente, suggestiva e formativa la coscienza religiosa, diffondendo comprensione e tolleranza, col mutuo rispetto delle varie religioni, allo scopo di evitare che il semplice insegnamento della religione, posto recentemente dal Consiglio dei ministri al primo posto, nell'ordine di insegnamento delle scuole medie superiori, coll'aggiunta della storia dei dogmi, della dottrina, dei riti cattolici, determinino la formazione di bigotti intolleranti o di atei per azione interiore di rivolta od anche di coscienze inquiete e dubitose, liberando gli spiriti dall'angusta confessionalità e preparando le coscienze alla pratica della vita democratica in un regime di libertà, di civile convivenza e di solidarietà sociale.

(2762)

« ALLIATA DI MONTEREALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se non creda di intervenire, perché siano una buona volta liquidati a Manzo Felice, residente in Duroina (Campobasso), i danni da lui sofferti in Africa orientale a causa degli eventi bellici, essendo egli seccatissimo di sentire dal 1947 soltanto promesse.

(2763)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se non ritenga opportuno introdurre all'articolo 12 del decreto legislativo 17 ottobre 1958, n. 937, recanti « norme sul commercio all'ingrosso dei prodotti ortofrutticoli, ittici e delle carni » la possibilità di esercitare il servizio di cassa nell'ambito dei predetti mercati, oltre che agli istituti di credito di diritto pubblico ed alle banche di interesse nazionale, anche alle casse di risparmio che, come ad esempio quella di Treviso, già svolgono da numerosi anni, e con piena soddisfazione delle autorità comunali e dei clienti, il servizio di cui trattasi.

(2764)

« PAVAN ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se è stato dato corso all'ordine del giorno, presentato durante il dibattito sul bilancio del Ministero della difesa dell'esercizio 1953-54, e accettato come raccomandazione, con il quale si invitava il

Governo ad attuare anche nell'amministrazione della difesa le provvidenze assicurative già attuate dal Ministero dell'interno. Il Ministero dell'interno, infatti, si è da tempo garantita la copertura, almeno parziale, degli oneri derivanti dal pagamento - a titolo di responsabilità civile - delle somme necessarie per risarcire i danni arrecati a terzi dai conducenti (civili e militari) di automezzi dell'amministrazione.

(2765)

« INGRAO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere per quale motivo ai professori di educazione fisica incaricati non di ruolo non viene corrisposto normalmente lo stipendio a data fissa.

« Il rinvio del pagamento, che in alcuni casi si protrae di 15-20 giorni quando ci sono i fondi, mentre se non ci sono i fondi si protrae anche di 2 o 3 mesi, determina disordine nella situazione familiare dei suddetti incaricati.

« Gli interroganti chiedono, pertanto, quali accorgimenti il ministro della pubblica istruzione intende prendere per giungere ad una normalizzazione del pagamento dello stipendio, secondo quanto disposto dalle norme vigenti che prevedono il pagamento stesso non oltre la fine del mese.

« Sarebbe, infatti, auspicabile che il pagamento dello stipendio ai professori di educazione fisica avvenisse con gli stessi criteri e modalità adottati per tutti gli altri insegnanti non di ruolo dell'ordine medio, e cioè tramite l'accreditamento dei relativi fondi, da parte del Ministero, direttamente alle scuole presso le quali i suddetti professori di educazione fisica prestano servizio. Risulta, invece, che questi ricevono il loro stipendio attraverso la macchinosa procedura dell'amministrazione dei provveditorati agli studi, che è causa principale di tutta la disfunzione amministrativa e della confusione che ne deriva.

(2766)

« FRANCAVILLA, DE GRADA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione della strada da San Giovanni in Galdo a Matrice in provincia di Campobasso, essendo stati da tempo rimessi dalla segreteria generale dell'amministrazione provinciale di Campobasso, gli atti richiesti dal comune predetto per la regolarizzazione di essi.

(2767)

« COLITTO ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1958

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non intenda provvedere con urgenza alla istituzione del nuovo ufficio postale in Borgata Leona di Torino come si è da tempo assicurato.

(2768)

« BOVETTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quale somma è stata assegnata nel Mezzogiorno d'Italia alla Centrobanca per finanziamenti alle attività zootecniche, di cui alla legge 8 agosto 1957, n. 777, essendosi diffusa la voce che anche questa volta il Governo abbia rivolte le sue amorevoli cure più che al settentrione al Mezzogiorno.

(2769)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali sono i motivi che ostano al trasferimento della sede dell'Ente provinciale per il turismo da Novara a Verbania e quali provvedimenti intende adottare perché tale ente venga tolto dalla pianura risiera novarese e costituito nella zona del Lago Maggiore dove è presente un reale interesse turistico.

(2770)

« MOSCATELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se la questura di Napoli ha disposta la impossibilità di tenere comizi sindacali a Capri.

(2771)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali difficoltà ancora ostino alla rapida liquidazione dei danni di guerra in Istria del signor Livio Gobbo (Tesoro S.B.I.E. n. 593135/13993/16025/TC) la cui pratica risulterebbe da tempo definita.

(2772)

« DE MICHELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali motivi ancora ostino alla rapida liquidazione dei danni di guerra in Africa del signor Grassi Antonio (25954) la cui pratica risulterebbe da tempo definita.

(2773)

« DE MICHELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritiene possibile ed opportuno rinviare di pochi giorni il termine utile fissato al 19

novembre 1958 per la presentazione dei titoli e documenti per la partecipazione al concorso per l'abilitazione all'insegnamento, dato che sono in corso gli esami di laurea, onde il rinvio darebbe la possibilità a centinaia di giovani laureati di parteciparvi.

(2774)

« SFORZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere lo stato della pratica relativa alla concessione del contributo statale ai sensi degli articoli 1 e 4 della legge 9 agosto 1954, n. 645, per la costruzione di un asilo infantile nel capoluogo del comune di Lagosanto (Ferrara).

(2775)

« BIGNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica riguardante la concessione di un contributo statale per la sistemazione del secondo tronco della strada provinciale bivio Pampano-Ariano, opera di notevole interesse per lo sviluppo economico e sociale della Bassa ferrarese.

(2776)

« BIGNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione di un edificio scolastico in comune di Formignana (Ferrara) da destinarsi a sede della scuola professionale di avviamento; in particolare per conoscere lo stato della pratica relativa alla concessione del contributo statale del 5 per cento per il finanziamento di detta opera.

(2777)

« BIGNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione di un fabbricato scolastico in località Ponte Pallazzone di Guarda Ferrarese, per cui è stato richiesto il contributo previsto dalla legge 9 agosto 1954, n. 645, essendo già intervenuta l'approvazione del relativo progetto.

(2778)

« BIGNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato delle pratiche relative all'ampliamento e miglioramento dell'acquedotto comunale e alla costruzione della rete principale di fognatura nel comune di Vigarano Mainarda (Ferrara).

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1958

« L'interrogante fa presente che l'acquedotto esistente in detto comune non risponde più alle esigenze della popolazione per vastità delle tubazioni e insufficiente disponibilità di acqua, tant'è che nel periodo estivo talune frazioni e borgate restano prive di rifornimento idrico; fa altresì presente che la mancanza di una adeguata rete di fognatura comporta gravi conseguenze di ordine igienico-sanitario, per cui l'esecuzione di ambedue le opere segnalate appare di indiscussa urgenza.

(2779)

« BIGNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione dell'acquedotto per le frazioni Chiesa Nuova e Case Vitali del comune di Poggio Renatico (Ferrara).

« L'interrogante fa presente che è già stato approvato il progetto generale dell'opera ed eseguito il primo lotto di lavori, mentre rimane da eseguire il secondo lotto che interessa la zona di più alta densità demografica; fa altresì presente che, malgrado la riconosciuta urgenza del completamento di detta opera, non è stato possibile includerla tra le spese previste negli esercizi 1956-57 e 1957-58, onde si sottolinea l'opportunità di includerla nelle spese dell'esercizio in corso.

(2780)

« BIGNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se l'A.N.A.S. non ritenga di preminente interesse e di particolare urgenza, in vista della preannunciata sistemazione del tracciato della strada statale n. 4 « Salaria », l'allargamento ed il miglioramento generale, mediante opportune opere d'arte, dell'angusto tratto che si svolge lungo le caratteristiche gole del Sigillo, tra gli abitati di Antrodoco e Posta, dove la strada anzidetta presenta aspetti di pericolosità che costituiscono un gravissimo intralcio all'intenso traffico commerciale e turistico della zona e dell'intera arteria, destinata a collegare, tra il versante adriatico e quello tirrenico dell'Italia centrale, numerose località non servite dalla rete ferroviaria né da alcun'altra via di comunicazione.

(2781)

« RADÌ ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei trasporti, sulle ragioni della mancata entrata in funzione della funicolare di Capri sul previsto periodo di ripristino.

(2782)

« MAGLIETTA, NAPOLITANO GIORGIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere i motivi per cui la Gestione governativa di navigazione sui laghi di Garda, Como e Maggiore, dopo aver adottato con successo l'aliscafo *Freccia del Garda* per il servizio di navigazione sul lago omonimo, non ha ancora provveduto a completare con uno stesso tipo di natante anche i ranghi della flotta di navigazione del Lago Maggiore; e se, allo scopo di migliorare il servizio celere tra Locarno e Laveno e di favorire, con felice coincidenza ferroviaria, l'afflusso turistico verso Milano, non ritenga di provvedere all'acquisto del suddetto battello, tenendo conto degli utili di bilancio che la Navigazione Lago Maggiore ha presentato alla chiusura degli ultimi esercizi.

(2783)

« MOSCATELLI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere perché con telecircolare n. 269/2URC/CHI del 21 ottobre 1958, si sia disposto il pagamento del conguaglio del premio di maggior produzione agli ufficiali dell'Albo nazionale, per il nuovo loro grado di equiparazione - ex XII C - soltanto dal 1° gennaio 1958.

« L'articolo 10 della legge 27 febbraio 1958, n. 120, infatti, stabilisce che « a partire dal 1° luglio 1957, agli ufficiali è attribuito lo stipendio corrispondente al coefficiente 193° e, di conseguenza, sembra agli interroganti, che tutte le altre indennità debbano essere corrisposte nella misura spettante al personale che fruisce di stipendio pari a quel coefficiente con effetto dalla data stabilita dalla legge e non da quella posteriore, nel caso di ben sei mesi, che si è voluta fissare con una circolare ministeriale.

(2784)

« CANESTRARI, ARMATO, BIANCHI GERARDO, LIMONI, DAL FALCO, ZANIBELLI, PERDONÀ, CASATI, CALVI, PREARO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non ritenga di dover elevare il numero delle unità di scorta negli uffici locali dal 10 al 20 per cento del personale ivi in assegno, bandendo all'uopo un concorso per un adeguato numero di posti a ufficiale dell'Albo nazionale.

« Il competente servizio II del dicastero pur riconoscendo la inderogabile necessità di aumentare le unità di scorta, sarebbe dell'avviso di limitare la elevazione di tali unità

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1958

soltanto al 15 per cento dell'assegno del personale.

« Gli interroganti ritengono di dover far presente che tale limitazione, od altra che non raggiunga la percentuale richiesta (che, sulla scorta dei dati che seguono, è da ritenersi corrispondente alle reali necessità degli uffici locali) non sanerebbe la difficile situazione in cui essi si dibattono per la insufficienza del personale.

« Sebbene gli uffici siano aumentati da 4.900, quanti erano nel 1954, a 6.300, e l'entità del lavoro che in essi si svolge sia aumentata al punto da richiedere numerose revisioni degli assegni stabiliti per ciascun ufficio, tuttavia ciò che determina la precarietà della situazione è, principalmente, la esiguità degli elementi di scorta.

« Dagli accertamenti effettuati risulta che solo per malattia ciascuna unità si assenta per 20 giorni all'anno. Tale media è destinata ad aumentare notevolmente in seguito alle recenti disposizioni che consentono la concessione del congedo straordinario per motivi di salute prima del collocamento in aspettativa.

« Alle assenze del genere debbono aggiungersi quelle per congedo, in quanto, a differenza del passato, oggi tutti fruiscono dei 30 giorni che la legge concede. Data poi la elevatissima percentuale del personale femminile che presta la sua opera negli uffici locali, e cioè il 65 per cento circa, si ha un considerevole numero di unità assenti per gravidanza e puerperio, nonché di unità aventi diritto all'orario ridotto per allattamento. Da ciò si può dedurre che la media delle assenze è di 50 giorni all'anno per ogni unità, per cui, se 10 elementi in assegno restano fuori servizio ogni anno per complessive 500 giornate, non può essere sufficiente a ricoprire tali assenze, con l'attuale misura, l'opera di una sola unità di scorta, le cui prestazioni sono limitate ad una media annuale di 260 giornate lavorative, tolte le domeniche ed i giorni di assenza per congedo e malattia.

« L'erogazione delle ore di straordinario, cui si ricorre normalmente negli uffici principali per sopperire alle assenze del personale, non può avere la sperata efficacia negli uffici locali, sia perché in questi, a differenza di quelli, il personale è in massima parte, il 90 per cento, adibito agli sportelli e sia perché i 5/6 degli uffici locali, e cioè n. 5.450 uffici, hanno un assegno di personale che va da 1 a 3 unità.

« Pertanto l'aumento delle unità di scorta se venisse limitato al 15 per cento del perso-

nale in assegno, non eliminerebbe la precarietà della situazione che ha bisogno di essere affrontata con senso realistico, elevando ora l'aumento al 20 per cento.

(2785) « CANESTRARI, ARMATO, BIANCHI GERARDO, LIMONI, DAL FALCO, ZANIBELLI, PERDONÀ, CASATI, CALVI, PREARO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se e come intenda rendere più sollecito il rimborso delle spese di gestione e riscaldamento ai direttori degli uffici locali postali e telegrafici.

« Questi direttori di uffici, infatti, tenuti, con una norma di legge per lo meno assurda, ad anticipare le dette spese alla amministrazione postale e telegrafica, debbono poi attendere il rimborso per alcuni anni finendo per venire a trovarsi creditori, verso la loro detta amministrazione, per somme rilevanti dell'ordine, anche di centinaia di migliaia di lire.

« Poiché detto personale non percepisce che il normale stipendio di impiegato dello Stato, dal quale non dovrebbe essere consentita alcuna distrazione di somme essendo esso stipendio corrisposto per il sostentamento dell'impiegato stesso e della di lui famiglia, sembra agli interroganti che, in attesa che la relativa norma di legge venga modificata, debbano essere prese tutte le necessarie ed opportune disposizioni perché, le somme anticipate dai detti direttori di ufficio locale, vengano, quanto meno, loro rimborsate con la massima sollecitudine possibile, anche prima dei necessari e giusti controlli e con riserva di provvedere a quei conguagli e recuperi che in seguito ad essi controlli risultassero dovuti.

(2786) « CANESTRARI, ARMATO, BIANCHI GERARDO, LIMONI, DAL FALCO, ZANIBELLI, PERDONÀ, CASATI, CALVI, PREARO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se ritenga regolare l'operato di alcune direzioni provinciali delle poste e telegrafi della Repubblica le quali rifiutano il pagamento del sussidio, previsto dall'articolo 66 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1952, n. 656, modificato con la legge 27 febbraio 1958, n. 120, ai ricevitori ed ai portalettere in caso di malattia di durata non superiore a giorni 10.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1958

« Nel detto articolo 66 modificato, infatti, non sussiste più la condizione della durata minima della malattia per avere titolo al pagamento del sussidio per cui, il mantenimento in vigore di essa durata minima alla distanza di ben otto mesi dalla promulgazione della legge che la abolisce, costituisce danno agli interessati che urge rimuovere.

(2787) « CANESTRARI, ARMATO, BIANCHI GERARDO, LIMONI, DAL FALCO, ZANIBELLI, PERDONÀ, CASATI, CALVI, PREARO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere come intenda venire incontro ai coadiutori di agenzia, nominati prima dell'entrata in vigore della legge 27 febbraio 1958, n. 120, e sprovvisti del titolo di studio superiore richiesto dalla legge medesima.

« Questi coadiutori infatti, in caso di passaggio di gestione nella agenzia dove prestano servizio, non vengono riconfermati in servizio in quanto si dovrebbe far luogo ad una nuova nomina per la quale non è più sufficiente il titolo di studio posseduto.

« Sembra agli interroganti che si dovrebbe, con una norma in deroga alla legge suscitata, permettere il mantenimento in servizio di questi elementi, che per la maggior parte hanno già dato ottima prova, ad evitare di farne dei disoccupati.

(2788) « CANESTRARI, ARMATO, BIANCHI GERARDO, LIMONI, DAL FALCO, ZANIBELLI, PERDONÀ, CASATI, CALVI, PREARO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere come intenda sanare la situazione venuta a crearsi per gli aventi titolo alla successione di agenzie postelegrafiche e di posti di ricevitore e di portalettere per i quali la legge 27 febbraio 1958, n. 120, richiede un minimo di anzianità prima non previsto.

« Si sono infatti verificati moltissimi casi di pratiche del genere già istruite che, per l'entrata in vigore della legge suscitata, si sono dovute rigettare creando situazioni difficili per gli interessati prima sicuri del loro diritto in base al decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1952, n. 656.

« Sembra agli interroganti che si dovrebbe, con una norma in deroga alla legge surripetuta, permettere l'assegnazione per successione delle agenzie e dei posti di ricevitore e di portalettere a coloro che, all'atto di entrata

in vigore della legge stessa, si trovavano già in possesso dei requisiti necessari e sufficienti per ottenere la nomina secondo le norme preesistenti.

(2789) « CANESTRARI, ARMATO, BIANCHI GERARDO, LIMONI, DAL FALCO, ZANIBELLI, PERDONÀ, CASATI, CALVI, PREARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali sono i motivi per cui ai montanari delle valli Ossolane, ed in particolare a quelli della Valle Anzasca, vengono applicate norme sempre più restrittive sul pascolo degli ovini, caprini e bovini, nonché pesanti multe, anche per infrazioni irrilevanti, con grave danno agli allevatori già ridotti a vivere in misere condizioni; e quali provvedimenti intende adottare per estendere le zone adibite a pascolo montano.

(2790) « MOSCATELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per conoscere i motivi che hanno indotto l'azionista di gran lunga prevalente nella Società torinese esercizi telefonici (S.T.E.T.), cioè lo Stato, a imporre nell'assemblea straordinaria del 15 novembre 1958, oltre al cambio di denominazione, il trasferimento della direzione generale della società stessa a Roma, dalla sede tradizionale di Torino, ove la società era sorta e di dove poteva svolgere, con piena e immutata efficienza, le sue funzioni di coordinamento, finanziarie e tecniche.

(2791) « ALPINO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della sanità, per conoscere quando saranno iniziati i lavori per l'Istituto rieducazione poliomielitici a Napoli, considerandosi inammissibile ogni ulteriore rinvio.

(2792) « MAGLIETTA, VIVIANI LUCIANA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere in che modo giustifichi il fatto che nessun ufficio delle imposte della Repubblica italiana abbia fin qui preteso dalle imprese di assicurazione il pagamento, sia pure con diritto a rivalsa, dell'imposta generale sull'entrata sui premi delle polizze collettive di legge e sulle eventuali eccedenze, con la sola eccezione dell'ufficio di Venezia, il quale, da anni, chiede tale pagamento alla Società assicurazioni generali, che ha appunto in Venezia la sede com-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1958

petente per questi affari per tutto il territorio nazionale.

« Per tale assurda situazione — cui il ministro vorrà certamente porre rimedio con uno dei due seguenti modi: 1°) non applicando l'imposta generale sull'entrata sui premi delle assicurazioni collettive (eccedenze comprese) anche in considerazione che delle stesse beneficiano larghi strati di lavoratori; 2°) oppure, in via subordinata, dando le disposizioni del caso, affinché tutte le compagnie italiane siano poste sullo stesso piano — incombe su alcune centinaia di dipendenti della direzione veneta delle Assicurazioni generali di Venezia l'ombra di un massiccio trasferimento in altra città, con dolorose prospettive per i dipendenti stessi e per l'intera economia veneziana.

(2793)

« GAGLIARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quando potrà essere definita la pratica di pensione di guerra intestata alla signorina Vitale Incoronata di Francesco, domiciliata a San Nicandro Garganico (Foggia), al 3° Vico terra Vecchia, D.I.C.

(2794)

« CAVALIERE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri di grazia e giustizia e dei lavori pubblici, per sapere se è vero che con decreto ministeriale recente è stata disposta la chiusura del carcere mandamentale di Salemi e come e quando ritengono di avviare a definitiva soluzione il problema carcerario di quella città;

se sono a conoscenza inoltre che da molti anni esiste un progetto regolarmente approvato dai competenti Ministeri epperò finora rimasto irrealizzato perché il comune non è riuscito ad ottenere i finanziamenti necessari dalla Cassa depositi e prestiti;

se non ritengano perciò di intervenire perché finalmente, e data anche la contingenza verificatasi, si proceda al finanziamento ed alla costruzione dell'opera.

(2795)

« PELLEGRINO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere i motivi che hanno indotto a prevedere, nel decreto-legge n. 254 del 13 marzo 1958 per la statizzazione della università di Camerino, la soppressione della facoltà di medicina veterinaria.

« Tale facoltà era stata fondata nel 1927 con lo scopo di favorire la frequenza agli studenti del litorale adriatico e in particolar

modo a quelli delle Marche e degli Abruzzi. Infatti da Bologna a Bari (qui esiste solo il « Biennio ») l'unica facoltà di veterinaria era quella appunto dell'università di Camerino. Quella di Perugia inoltre serve il settore del Tirreno in particolare Umbria e Lazio.

« Se si tiene conto poi che le due regioni delle Marche e degli Abruzzi hanno una economia prevalentemente agricola e che lo sforzo maggiore deve essere fatto proprio in direzione e per lo sviluppo del patrimonio zootecnico, non si comprende la idoneità del provvedimento chiaramente contraddittorio con le necessità palesi di una più stretta assistenza medica veterinaria.

« Questa difatti mostra limiti ed insufficienze tanto che in nessun comune della provincia di Macerata e non andiamo errati se affermiamo che in nessun'altra parte delle due regioni, esistono condotte mediche veterinarie.

« D'altra parte non si può ammettere che tale provvedimento di soppressione sia giustificato dalla mancanza di frequenze poiché gli studenti partecipanti alla facoltà di medicina veterinaria era per il 1958 di 57 unità.

« Ammesso che vi fosse stata una scarsità di frequenza il provvedimento doveva essere preso proprio con l'intento di facilitare le frequenze con provvidenze idonee al caso e non intralciare con il provvedimento di soppressione.

« Gli interroganti chiedono quindi come pensa il ministro di provvedere affinché la facoltà di medicina veterinaria resti in vita alla università di Camerino e affinché questa città non subisca, oltre all'affronto morale, le conseguenze economiche che toglie alle sue attività un circolante di circa 9 milioni di lire.

(2796) « BEI CIUFOLI ADELE, CALVARESI, SANTARELLI EZIO, SANTARELLI ENZO, ANGELINI GIUSEPPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se è a conoscenza che il treno locale n. 4913, proveniente da Castelvetro e diretto a Trapani dove dovrebbe arrivare alle ore 7,52 arriva invece alle ore 8,15 perché sosta giornalmente per 20 minuti nella stazione di Marausa con danno dei viaggiatori che sono impiegati, studenti, professori ed operai costretti a perdere l'ora di scuola o di lavoro per tale ritardo; se non ritenga di intervenire per eliminare il grave inconveniente ed assicurare un regolare svolgimento del servizio.

(2797)

« PELLEGRINO ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1958

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se è a conoscenza che da tempo è stata fatta richiesta al Compartimento ferroviario di Palermo da parte di un nutrito gruppo di viaggiatori, impiegati, professori e studenti, perché l'effettuazione del treno n. 4914 in partenza da Trapani per ora alle 12,40 si facesse alle 13,15 per dare la possibilità alle suddette categorie di cittadini di poterne usufruire, cosa che invece adesso non possono fare stante che le scuole e gli uffici chiudono normalmente dalle 12,30 alle 13.

« Se non ritenga perciò di voler intervenire disponendo la auspicata modifica di orario dato che peraltro non apporterebbe alcun nocumento o spostamento nel quadro del movimento ferroviario della provincia e del Compartimento.

(2798)

« PELLEGRINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere quando saranno attuati i nuovi servizi sull'impianto di Scanzano, presso Folligno, da molto tempo programmati.

(2799)

« BALDELLI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non intenda intervenire nei confronti della direzione della miniera Floristella di Valguarnera (Enna), la quale ha adottato un licenziamento di trentadue operai; provvedimento non giustificato dal punto di vista tecnico, ma dettato da volontà di discriminazione politica, che permetterebbe allo stesso tempo di realizzare un supersfruttamento delle rimanenti maestranze.

(2800)

« FALETRA, RUSSO SALVATORE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, per sapere se è vero che la Società Tirrenia sarebbe venuta nella determinazione di sopprimere le linee di navigazione 6/16 e 33, che collegano il porto di Marsala con la Sardegna e con i porti dell'Adriatico e costituiscono praticamente la maggiore, se non l'unica possibilità di traffico del porto marsalese; per cui la soppressione apporterebbe ingentissimo danno ai lavoratori portuali ed a tutte le categorie commerciali ed industriali, specie vinicole, della città.

« Se non ritenga comunque d'intervenire per ovviare al grave, inopportuno provvedimento e mantenere i servizi di linea della Tirrenia nel porto di Marsala.

(2801)

« PELLEGRINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per sapere se abbia fondamento la notizia secondo la quale l'amministrazione provinciale di Foggia sia venuta nella determinazione di far cilindrare solamente la strada in costruzione Palazzo d'Ascoli-Bastia (Foggia), mentre il finanziamento disposto dalla Cassa per il Mezzogiorno prevedeva anche la bitumatura.

(2802)

« CAVALIERE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, in ordine all'iniziativa recentemente assunta dal prefetto di Novara per assicurare, prescindendo dall'istituzione di un imponibile di mano d'opera, lavoro ai disoccupati agricoli della bassa novarese.

« Il prefetto di Novara ha presentato con sua lettera tale iniziativa come concordata solamente con la C.I.S.L., pur sapendo che nella zona risicola novarese il 95 per cento dei braccianti e dei salariati sindacalmente organizzati appartiene invece alla Federbraccianti aderente alla C.G.I.L.

« L'interrogante chiede di sapere se simili atteggiamenti discriminatori e inconcepibili anche alla luce del più normale buon senso, sono assunti da prefetti della Repubblica in applicazione di corrispondenti direttive del Governo.

(2803)

« SCARPA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è a conoscenza del fatto che il prefetto di Cuneo ha deciso d'autorità ed improvvisamente di trasferire il segretario comunale di Chiusa Pessio, dottor Masante, ed il segretario comunale di Sanfront, dottor Sacco.

« Contro tali trasferimenti si sono espresse le rispettive amministrazioni comunali, le quali lodano il servizio prestato dai due funzionari.

« È opinione largamente diffusa che solo faziose interferenze politiche possono aver determinato quanto si denuncia, in quanto nulla di obiettivo può essere invocato per giustificare un autentico sopruso, sconfinato per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1958

sino in istituzioni i cui membri mai dovrebbero prestarsi ad illecite pressioni di parte.

« Dato il malcontento che i fatti hanno provocato nelle popolazioni locali, l'interrogante chiede la pronta revoca dei provvedimenti assunti dal prefetto di Cuneo ed una esauriente risposta sui motivi che il predetto avrà certamente addotto per giustificare il proprio operato.

(2804)

« AUDISIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e della difesa, per conoscere i provvedimenti assunti dal comando dell'arma dei carabinieri nei confronti dei seguenti militari dell'arma:

1°) carabiniere Bove della stazione di Chiusa Pesio (Cuneo) che — alcuni mesi or sono — ha malmenato per futili motivi il signor Dalmasso Pietro, procurandogli lesioni guaribili in 15 giorni salvo complicazioni;

2°) brigadiere dei carabinieri Roso Mario, comandante della stazione di Chiusa Pesio (Cuneo), il quale avrebbe minacciato il Dalmasso intimandogli di non presentare denuncia all'autorità giudiziaria per quanto aveva sofferto per colpa del predetto carabiniere.

« E per sapere inoltre se il comando gruppo carabinieri di Cuneo ha sporto subito denuncia a carico dei due nominati, non appena informato del grave fatto, non ritenendo l'interrogante sufficiente sanatoria il successivo trasferimento del carabiniere Bove.

(2805)

« AUDISIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se intende sollecitare l'intendenza di finanza di Cuneo affinché si provveda a liquidare i danni di guerra subiti dal signor Arnaudo Pietro fu Giuseppe Antonio, residente in frazione Pianche n. 24 del comune di Vinadio (Cuneo).

« Durante un rastrellamento dei nazifascisti dell'agosto 1944, fu incendiata e distrutta — con quanto in essa contenuto — una baita sita in regione Sarre delle Pianche di Vinadio, per un valore denunciato di lire 60.000.

« La pratica porta il numero C/E 32897.

« L'interrogante crede di dover sollecitare un pronto intervento poiché l'istante ha urgente bisogno di poter disporre di quanto attende da tanti anni.

(2806)

« AUDISIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se intende intervenire presso l'intendenza di finanza di

Cuneo affinché sia prontamente posta in liquidazione la pratica del signor Tamagno Pietro fu Pietro, residente in frazione Pianche n. 22 del comune di Vinadio (Cuneo) per danni di guerra subiti il 20-21 agosto 1944.

« In quei giorni, durante un rastrellamento dei nazifascisti nella zona di Vinadio, al Tamagno incendiarono e distrussero una baita e quanto in essa contenuto, in regione Tetti Trocello, vallone Bagni di Vinadio.

« La pratica porta il numero 2077 ed il danno denunciato (al valore dell'epoca) ammontava a lire 150.000. L'interrogante ritiene che dopo quattordici anni dalla data dell'evento sia giunto il momento di porre la parola « fine » al decorso istruttorio di tale pratica.

(2807)

« AUDISIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere le ragioni per le quali l'amministrazione autonoma dei Monopoli di Stato non ha inteso riconoscere il servizio reso da molti salariati delle zone di vigilanza delle direzioni compartimentali delle coltivazioni tabacchi, quale servizio di natura « non salariale ».

« Ai salariati anzidetti si sarebbero dovute infatti applicare, in conseguenza di detto riconoscimento, le disposizioni di cui all'articolo 21 della legge 26 febbraio 1952, n. 67, e successive estensioni, ai sensi della legge 23 dicembre 1956, n. 1417, articolo 52.

« La cosa è tanto più sorprendente ove si consideri che, nonostante sia stata in precedenza riconosciuta la natura non salariale alle mansioni espletate da altri operai, per aver svolto il medesimo servizio nelle stesse condizioni, tale criterio non ha trovato inespiegabilmente attuazione nei confronti di coloro che hanno avanzato istanza ai sensi dell'articolo 52 della legge n. 1417.

« L'atteggiamento negativo dell'amministrazione non è conseguente alla reale situazione di fatto, per cui l'interrogante si onora chiedere l'intervento del ministro al fine di disporre ulteriori diretti accertamenti che, se effettuati, non potranno non confermare la convinzione nella legittimità della aspettativa degli operai anzidetti.

(2808)

« MAROTTA VINCENZO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere quando intenda avviare ai corsi di radar montatori, presso la Mariscuola di Taranto, gli operai classificati

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1958

agli esami preliminari a cui, a suo tempo, furono sottoposti dalla direzione dell'Arsenale militare marittimo di Taranto.

(2809) « ROMEO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se non intenda applicare la decisione del Consiglio di Stato, sezione VI, n. 183, del 23 novembre 1955, per quanto attiene l'ex salariato Alfeo Cataldo, già dipendente di Marinarsen di Taranto, nella parte riguardante lo stesso e relativa all'applicazione dell'articolo 41 della legge 1952, n. 67, agli effetti della revisione del trattamento di quiescenza, essendo l'Alfeo pensionato dell'I.N.P.S.

(2810) « ROMEO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere per quali ragioni il suo dicastero, pur verificandosi le condizioni di cui all'articolo 3 della legge 12 dicembre 1947, n. 1488, non ha concesso l'indennizzo, pari a dieci mensilità della retribuzione ai salariati: Tenna Leonardo, D'Angiulli Pasquale, Orlando Cataldo, Berardi Matteo, Pignatelli Egidio, Chiochia Scipione, Besio Giovanni, Netti Maria, Romanazzi Vincenzo, Palma Angelo, Albano Domenico, Candellichi Umberto, Campanelli Alfredo, Sebastio Egidio, Sebastio Damiano, ecc. ex dipendenti di Marinarsen e Marimuni di Taranto.

(2811) « ROMEO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non ritenga opportuno e necessario, nel quadro del nuovo indirizzo della commercializzazione dei prodotti agricoli, invitare la Federazione italiana dei consorzi agrari ed i consorzi agrari provinciali a procedere sin da ora al confezionamento, per la vendita direttamente al consumo, degli olii d'oliva vergini, nonché a promuovere, d'intesa con le associazioni sindacali ed economiche degli agricoltori, l'organizzazione del mercato degli olii d'oliva lampanti, allo scopo di controllare, nell'interesse degli olivicoltori, la cessione di tali olii all'industria della raffinazione.

(2812) « GRILLI ANTONIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, delle finanze, dell'interno e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se, in relazione al grave disagio che, malgrado gli interventi già effettuati in base alla legge del 26 luglio 1956, n. 899, e alla

legge del 3 dicembre 1957, n. 1178, permane nelle zone olivicole colpite dalla gelata nel febbraio 1956, intendano promuovere in favore delle aziende agricole e delle amministrazioni comunali e provinciali interessate nuovi provvedimenti atti ad assicurare:

un effettivo sgravio tributario e una adeguata riduzione dei contributi unificati alle aziende olivicole danneggiate;

la concessione di contributi alle aziende colpite secondo la formula indicata all'articolo 3 della proposta di legge n. 68 presentata al Senato dal senatore Giuseppe Salari il 29 luglio 1958;

una integrazione temporanea delle entrate agli enti locali proporzionata alla contrazione del gettito delle sovraimposte fondiarie derivante dall'applicazione dell'articolo 47 del testo unico sul catasto e della legge 14 giugno 1934, n. 1091, al fine di evitare, come di fatto è accaduto, un forte aumento delle supercontribuzioni applicate;

l'efficacia della riduzione dei redditi susseguente all'applicazione della legge n. 1091 e per la sola durata degli interventi della stessa, per ottenere il riconoscimento delle zone colpite agli effetti della legge del 25 luglio 1952, n. 991;

la modifica della legge 20 ottobre 1934, n. 1044 al fine di rendere operante per il calcolo dell'imposta di successione l'imponibile derivante dall'applicazione della legge n. 1091.

« Tenuto, inoltre, presente che le provvidenze di cui sopra non possano avere un effetto immediato per la ripresa economica delle aziende agricole colpite gli interroganti chiedono al ministro dell'agricoltura e foreste se ritiene di elaborare un piano organico di interventi, in base alle disposizioni vigenti, al fine di accrescere rapidamente in settori diversi dall'olivicolo la capacità produttiva delle aziende e la occupazione agricola nelle zone interessate.

(2813) « RADI, MALFATTI, BALDELLI, ERMINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere come il Ministero ha risposto ai problemi sollevati da alcune commissioni interne, che hanno considerato non giusto e non valido il licenziamento « per diminuita idoneità fisica » soprattutto in quei casi nei quali l'I.N.P.S. ha negato che questa condizione sussistesse ai fini della pensione per invalidità.

(2814) « MAGLIETTA, VENEGONI, SULOTTO, VACCHETTA, MONTANARI OTELLO ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1958

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali iniziative sono state prese al fine di autorizzare il prefetto della provincia di Pavia alla emanazione del decreto sull'imponibile di mano d'opera.

« Oltre a rilevare l'urgenza della emissione del provvedimento invocato per porre fine al grave disagio in cui vengono ad essere esposti decine di migliaia di lavoratori agricoli della provincia di Pavia, gli interroganti ritengono doveroso rilevare anche la necessità che dal decreto sull'imponibile non venga esclusa la maggioranza dei comuni, come è nelle intenzioni manifeste dell'ufficio provinciale del lavoro.

« Ciò, in considerazione delle stridenti sperquazioni che verrebbero a crearsi tra comune e comune e delle gravi, dannose ripercussioni che graverebbero sulla maggioranza dei lavoratori agricoli pavesi esponendoli a lunghe disoccupazioni e discriminazioni in uno stato di sottoccupazione che certamente peggiorerebbe le già misere condizioni di esistenza di quella categoria.

(2815) « SOLIANO, MALAGUGINI, DE PASCALIS, DE GRADA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del tesoro, per sapere:

1°) quali motivi lo abbiano indotto a venir meno all'impegno da lui assunto davanti alle Camere nella seduta del 31 luglio 1958 circa la comunicazione del progetto del piano di rinascita della Sardegna alla Regione sarda e la presentazione al Parlamento dei relativi disegni di legge entro il mese di ottobre 1958;

2°) quale nuovo termine il Governo intende fissare per l'adempimento di questo impegno.

(2816) « LACONI, PIRASTU, POLANO ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere le ragioni per le quali all'insegnante Marzano Antonio, da Molfetta, non ancora viene corrisposto lo stipendio corrispondente al coefficiente 229 che gli spetta di diritto, come previsto dal decreto presidenziale 11 gennaio 1956, n. 19, con annessa tabella unica degli stipendi in vigore dal 7 aprile 1957 e la stessa circolare ministeriale n. 1090/12 del 2 maggio 1957.

(2817) « DE LAURO MATERA ANNA ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga di dover provvedere affinché la data di collocamento a riposo per i professori sia spostata oltre il 1° ottobre, in modo da consentire che la pensione sia liquidata in base allo stipendio maturato al 1° ottobre precedente.

« Attualmente si verifica l'inconveniente per cui il professore, se rimanesse in servizio, avrebbe diritto ad uno scatto o passaggio di coefficiente ma, andando in quiescenza il 1° ottobre, dell'aumento maturatosi nella stessa data non viene tenuto conto nella liquidazione della pensione.

(2818) « DE LAURO MATERA ANNA ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, per conoscere se sono a conoscenza del fatto che si stia, nel comune di Castelluccio di Valmaggiore (Foggia), provvedendo per la costruzione di un edificio scolastico in località non idonea, su un suolo di proprietà del sindaco del suddetto comune.

« Tale zona, oltre ad essere esposta a nord, trovasi all'estremo limite del centro abitato, sulla provinciale Castelluccio-Faeto, esposta ai pericoli di un traffico abbastanza intenso. La interrogante chiede se non si ritenga di intervenire per una migliore ubicazione, rispondente ai requisiti imposti dalla necessità di salvaguardare la incolumità dei bambini.

(2819) « DE LAURO MATERA ANNA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non creda opportuno intervenire, nell'interesse del Molise, area depressa, che spesso si dice di voler aiutare e mai si aiuta, perché:

a) il diretto AT 863 parta di nuovo da Campobasso con tre automotrici, due delle quali a Vairano proseguirebbero per Roma ed una per Napoli, evitandosi così ai viaggiatori diretti a Napoli di cambiare treno a Vairano, il che specie durante la stagione invernale non è piacevole e può, anzi, essere molto dannosa;

b) sia soppresso l'AT 681 sul tratto Campobasso-Isernia, che viaggia ora solo col personale con notevole dispendio dell'amministrazione ferroviaria, restando in esercizio sul tratto Isernia-Vairano;

c) sia istituito un treno, che, partendo da Vairano alle 4,50, porti ad Isernia e poi,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1958

partendo di qui alle ore 5,56 porti a Campobasso, e sia, invece, soppresso il treno, che diventerebbe inutile, AT 678;

d) sia anticipata alle 6,40 la partenza da Vairano, fissata alle 7, dell'AT 682;

e) sia istituito, utilizzando una delle due automotrici dell'AT 666, un treno diretto in partenza da Benevento alle 17,02 diretto a Campobasso con fermate solo a Morcone ed a Vinchiatturo, effettuandosi così in ore 3,13, invece che in ore 5,31, il percorso Napoli-Campobasso e rendendosi possibile ai viaggiatori, che partono da Roma col rapido alle 13,34, di giungere a Campobasso alle 18,30, compiendo così il percorso in sole ore 4,56;

f) sia disposta la fermata a Termoli dei treni PL Lecce-Milano e LP Milano-Lecce;

g) sia disposto che venga applicata la tariffa locale per i viaggi sul percorso Campobasso-Cassino e per i viaggi sulla Campobasso-Capua.

(2820)

« COLITTO ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non intenda provvedere ad eliminare l'ingiustizia causata dall'esclusione dei ferrovieri ex combattenti collocati a riposo prima del 1° luglio 1958 dai benefici della legge 3 aprile 1958, n. 471.

« Con tale legge l'assegno concesso agli ex combattenti della guerra 1915-18 veniva notevolmente aumentato e, essendo pensionabile, l'aumento si riflette sulle pensioni.

« La interrogante chiede se non si ritenga di estendere il beneficio di cui sopra ai ferrovieri ex combattenti precedentemente pensionati, tradotto in termini di aumento della pensione loro concessa.

(2821)

« DE LAURO MATERA ANNA ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere le ragioni per le quali non ancora viene definita la questione riguardante il fittavolo Castelli Angelantonio e l'Opera nazionale combattenti.

« La interrogante ricorda che, in seguito all'esproprio dei terreni tenuti in fitto dai Castelli in località Folcone Ali, in agro di Cernignola, l'ufficiale giudiziario concesse ai Castelli stesso la proroga perché raccogliesse nel giugno 1957.

« Tuttavia, nell'agosto 1957 il raccolto intero fu sequestrato e, a distanza di più di un anno, il Castelli non è ancora riuscito ad

ottenere la restituzione, nonostante il suo buon diritto sia stato riconosciuto.

« Si fa presente altresì che dei terreni espropriati fanno parte due ettari non appartenenti all'Opera nazionale combattenti. La interrogante sottolinea l'urgenza che la questione sia una buona volta definita, restituendo senza ulteriori dilazioni al Castelli, ridotto alla miseria, i 164 quintali di grano prodotti dal suo lavoro.

(2822)

« DE LAURO MATERA ANNA ».

« Le sottoscritte chiedono di interrogare i ministri delle poste e telecomunicazioni e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se siano a conoscenza della sistematica violazione degli articoli 37 e 51 della Costituzione, nonché della convenzione n. 100 del B.I.T. che viene compiuta dagli organi dirigenti della R.A.I.; se siano a conoscenza cioè che nei seguenti bandi di concorso viene richiesto, come requisito necessario, persino per mansioni di carattere amministrativo il sesso maschile:

bando di concorso per posto di prima viola nell'orchestra sinfonica di Roma della R.A.I., pubblicato sul n. 32 del *Radiocorriere* del 10-16 agosto 1958;

bando di concorso per elementi di concetto del servizio abbonamenti, pubblicato sul n. 31 del *Radiocorriere* 3-9 agosto 1958;

bando di concorso per un posto di altro primo corno con obbligo del terzo nell'orchestra sinfonica di Torino della R.A.I., pubblicato sul n. 30 del *Radiocorriere* del 27 luglio-2 agosto 1958;

bando di concorso per un posto di altro primo flauto con obbligo del secondo e del terzo nell'orchestra sinfonica di Roma della R.A.I., pubblicato sul n. 21 del *Radiocorriere* del 25-31 maggio 1958;

bando di concorso per posti di viola nell'orchestra Scarlatti della R.A.I., pubblicato sul n. 18 del *Radiocorriere* del 4-10 maggio 1958;

concorso per posti nell'orchestra di Milano della R.A.I., pubblicato sul n. 19 del *Radiocorriere* dell'11-17 maggio 1958;

bando di concorso per un posto di altro primo violino nell'orchestra di Milano della R.A.I., pubblicato sul n. 7 del *Radiocorriere* del 16-22 febbraio 1958;

bando di concorso per posti nell'orchestra di Milano della R.A.I., pubblicato sul n. 31 del *Radiocorriere* del 4-10 agosto 1957.

« Le interroganti desiderano conoscere, altresì, quali provvedimenti i ministri interro-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1958

gati intendano adottare per richiamare gli organi dirigenti della R.A.I.-T.V. al rispetto della legge.

(2823) « CINCIARI ROANO MARIA LISA, IOTTI LEONILDE, VIVIANI LUCIANA, RE GIUSEPPINA, BEI CIUFOLI ADELE, BORELLINI GINA, DE LAURO MATERA ANNA, MERLIN ANGELINA, GRASSO NICOLÒSI ANNA, DIAZ LAURA, MINELLA MOLINARI ANGIOLA, ROSSI MARIA MADDALENA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se è a conoscenza del Ministero del lavoro che l'I.N.A.I.L. ha sospeso la corresponsione dell'indennità di assistenza che veniva erogata ai mutilati ed invalidi del lavoro in stato di bisogno fin dal 1° febbraio 1955.

(2824) « MUSTO, VENEGONI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per sapere se gli sia noto che alcuni organi di stampa hanno diffuso una notizia secondo la quale la C.E.C.A. avrebbe chiesto al Governo italiano di chiudere le miniere carbonifere del Sulcis e di liquidare le maestranze; se sia in grado di smentire tale notizia e di riconfermare gli impegni assunti a questo proposito nel corso della discussione del bilancio delle partecipazioni statali.

(2825) « LACONI, PIRASTU, POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per essere informato dei provvedimenti che intende adottare a carico del comandante della stazione dei carabinieri di Latiano (Brindisi) il quale, nella serata del 7 novembre 1958, con atteggiamento intimidatorio, avvicinava numerosi cittadini che sostavano tranquillamente dinanzi alla sede della locale sezione del partito comunista italiano, nella quale si stava svolgendo una conferenza, invitandoli ad allontanarsi ed a rientrare nelle loro case.

(2826) « MONASTERIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per sapere se abbiano avuto notizia delle decine e decine di incendi dolosi e di altri atti di vandalismo, verificatisi nelle passate settimane, contro case coloniche ed altre attrezzature agricole di contadini ed agricoltori dell'agro di Latiano (Brindisi); e se non in-

tendano assicurarsi che siano state adottate tutte le misure necessarie alla individuazione dei responsabili ed alla prevenzione di altri gravi fatti.

(2827) « MONASTERIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per essere informato dei provvedimenti che intende adottare per prestare ai contadini del comune di Latiano e di altri comuni della provincia di Brindisi, gravemente danneggiati dai recenti nubifragi, gli aiuti e le facilitazioni creditizie che s'impongono.

(2828) « MONASTERIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, dei lavori pubblici e dell'interno, per sapere se — di fronte ai gravi danni provocati dalla rottura degli argini di un canale nella zona Fiume Grande dell'agro di Brindisi, avvenuta nei giorni 11 e 12 novembre 1958, in conseguenza della quale sono andate completamente distrutte le colture orticole di oltre 500 contadini particellari, concessionari di terre del demanio statale, e di alcune decine di piccoli proprietari coltivatori diretti — non intenda:

a) mettere in grado, con un contributo straordinario, l'E.C.A. di Brindisi di prestare alle numerose famiglie di ortolani letteralmente ridotte alla fame, i soccorsi d'urgenza che s'impongono;

b) assicurare, anche attraverso l'istituzione di appositi cantieri di lavoro, nuove fonti di lavoro ai contadini colpiti dalla suddetta calamità;

c) predisporre i provvedimenti finanziari necessari a permettere, ai contadini interessati, di risanare i terreni allagati e di ripristinarne, nella prossima primavera, la coltivazione;

d) una volta provveduto ai lavori d'arginatura di carattere urgente, finanziare le opere stabili di sistemazione del tratto terminale del citato canale, al fine di scongiurare permanentemente il pericolo che analoghe sciagure possano prodursi per l'avvenire.

(2829) « MONASTERIO, CALASSO, ROMEO, ANGELINI LUDOVICO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della sanità, per conoscere se intenda, di concerto con il ministro dell'interno, dare disposizioni affinché in tutti i comuni vengano istituiti, proporzionalmente al numero degli abitanti, uno o più centri per la vacci-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1958

nazione antipoliomielitica, presso gli ambulatori dei medici condotti o degli ufficiali sanitari, ove tutti i cittadini — anche i non aventi diritto all'assistenza gratuita — possano trovare, sia pure a pagamento:

a) adeguate garanzie igieniche;

b) vaccino a prezzo economico in fiale multidosi.

« L'organizzazione di tali centri comunali, mentre non creerebbe alcun onere economico ai comuni, avvantaggerebbe di gran lunga i cittadini che intendessero vaccinare i loro figli, e nel contempo:

a) assicurerebbe una maggiore diffusione della profilassi antipoliomielitica;

b) fornirebbe una preziosa raccolta di più accurati dati statistici.

(2830)

« BORIN, BREGANZE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e della sanità, sulla necessità di provvedere ad una tempestiva ed efficiente assistenza a favore di Candiloro Diamante, manovale tubercolotico disoccupato e nullatenente domiciliato in Feroletto Antico (Catanzaro), e dei suoi familiari.

« Nonostante la segnalazione fatta dalla prefettura di Catanzaro, il Candiloro dal gennaio 1958 non ha avuto alcuna adeguata assistenza nel suo comune e per 7 mesi è stato escluso dall'assistenza somministrata ai poveri dall'E.C.A. con il pretesto di una temporanea assenza per ragioni di cura; la moglie da 5 mesi è esclusa da una modesta assistenza viveri; la figlia Gilda Rita non ha avuto ancora l'assistenza richiesta all'O.N.M.I.

« Né, d'altro canto, si è provveduto ad alcun ricovero del Candiloro dimesso dal reparto sanatoriale il 15 maggio 1957 o della moglie del pari dimessa dal sanatorio.

(2831)

« MICELI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se non creda opportuno, in occasione delle feste nazionali, quando la popolazione è chiamata ad osservare, nel ricordo del passato, sempre glorioso, schieramenti di militari italiani, disporre che almeno nei capoluoghi di provincia, dove risiedono solo pochi carabinieri e poche guardie di pubblica sicurezza e qualche soldato, sia inviato un certo numero di militari, che siano adatti con la loro giovinezza, il luccichio delle armi, con il colore della bandiera a commuovere ed a far pensare.

(2832)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se ritiene o meno opportuno sollecitare l'intervento del Provveditorato agli studi de L'Aquila perché la grave situazione della scuola media statale di Castel di Sangro (L'Aquila) sia almeno presa in considerazione e per la necessità di porre a capo di essa un professore di ruolo, o idoneo o almeno abilitato; e per la opportunità di indagare sui criteri amministrativi che vengono seguiti nella gestione della scuola stessa (criteri che hanno suscitato allarme nella stessa amministrazione comunale di Castel di Sangro, specie in relazione alle eccessive spese telefoniche per conversazioni interurbane effettuate per uso privato); nonché al fine di accertare il perché non si sia provveduto, in conformità delle esigenze normali della scuola, alla nomina del professore di matematica per quest'anno scolastico.

(2833)

« MARIANI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, sui seguenti fatti.

« Il comune di Monastarace (Reggio Calabria) ha da tempo inoltrato all'ufficio del genio civile, al Provveditorato delle opere pubbliche, al Ministero dei lavori pubblici, documentata istanza per ottenere, in base alla legge 9 agosto 1954, n. 640, la costruzione di 117 abitazioni, essendo tale il numero delle famiglie, le quali, anche a giudizio dell'ufficiale sanitario, sono costrette ad abitare, con preoccupante indice di sovraffollamento, in baracche, in scantinati interrati e seminter-rati, in ambienti umidi, malsani ed antigenici.

« Il commissario dell'Istituto autonomo case popolari di Reggio Calabria non ha ritenuto di dover includere tali costruzioni tra quelle proposte per il piano quadriennale di risanamento edilizio.

« Perché centinaia di famiglie lavoratrici non si vedono condannate per altri quattro anni a languire in tuguri che rischiano di divenire per loro strumenti di sofferenza e di morte, gli interroganti chiedono se il ministro non intenda intervenire con equità, tempestività e umanità.

(2834)

« MICELI, FIUMANÒ ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri dei lavori pubblici e del lavoro e previdenza sociale e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1958

Mezzogiorno, per conoscere se, in considerazione delle gravi condizioni di disoccupazione e di miseria e della mancanza delle necessarie opere di igiene e di civiltà nel comune di Sersale (Catanzaro), non intendono provvedere acché, in detto comune:

siano iniziati i lavori già appaltati dell'I.N.A.-Casa e delle case popolari;

sia finanziata la ricostruzione delle case alluvionate giustamente richieste numerose già presentate;

sia aumentata la mano d'opera attualmente impiegata in misura irrisoria nel cantiere dell'acquedotto comunale.

(2835) « MICELI, FIUMANÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non riconosca opportuno intervenire presso la S.A. F.F.A. perché sia eliminata la situazione di grave paternalismo aziendale esistente in seno ad una delle sue aziende, I.S.F.A., di Catania.

« La direzione della predetta azienda, mentre ha, da un lato, sollecitato la nascita di un sedicente sindacato autonomo con cui tratta in sede aziendale, dall'altro si rifiuta di discutere nella stessa sede con le organizzazioni sindacali di carattere confederale o nazionale. Tale situazione ha determinato uno stato di grave paura tra le maestranze operaie ed il giusto timore di rappresaglie sindacali.

(2836) « SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga opportuno autorizzare lo sdoppiamento della prima classe della scuola di avviamento a tipo agrario ed industriale mista di Aci Sant'Antonio (Catania).

(2837) « SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare allo scopo di provvedere alla sistemazione dell'ultimo tratto della statale 116 che collega Naso a Santa Domenica Vittoria (Messina).

(2838) « SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non ritenga opportuno aumentare del 10 o del 20 per cento i posti dei vincitori del concorso per vicesegretario contabile nel Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

« Tale aumento, peraltro in facoltà del ministro, è normalmente attuato all'atto di ogni concorso pubblico.

(2839) « SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non ritenga opportuno ristabilire il collegamento fonotelegrafico e telefonico, oggi inspiegabilmente interrotto, con il sobborgo di Sciarà (San Giovanni-Montebello-Catania).

Richieste in tal senso sono state ripetutamente avanzate dal sindaco di Giarre (Catania).

(2840) « SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga opportuno intervenire presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale, allo scopo di fare aumentare la dotazione organica del personale in servizio presso le sedi di Catania.

« Sarà a conoscenza del ministro la grave situazione esistente a causa di tale carenza ed il malcontento delle organizzazioni dei lavoratori per la disfunzione che ne deriva.

« L'interrogante fa rilevare che tale situazione è stata opportunamente segnalata in diverse occasioni agli organi centrali dell'Istituto.

(2841) « SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e della marina mercantile, per conoscere se non ritengano opportuno impartire immediate disposizioni circa l'attuazione della legge 13 marzo 1958, n. 250, avente per oggetto « Previdenza a favore dei pescatori della piccola pesca marittima e delle acque interne ».

« Sarà a conoscenza dei ministri interrogati che parecchi dubbi sono sorti in seno alle commissioni provinciali circa l'esatta ed univoca interpretazione dei metodi di accertamento dei requisiti prescritti.

« L'interrogante sottolinea perciò la necessità che i predetti ministri vogliano intervenire opportunamente, fornendo chiare interpretazioni e chiarificazioni.

(2842) « SCALIA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per conoscere se è informato della situazione dell'officina Alfieri Maserati di Modena.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1958

« Detta fabbrica, da oltre 8 mesi, lavora con l'amministrazione controllata, perché, a quanto è dato sapere il proprietario commendatore Adolfo Orsi, avrebbe investito a fini speculativi, forti capitali in paesi esteri, investimenti che si sarebbero poi conclusi con un grave dissesto finanziario.

« Gli interroganti chiedono, in modo particolare, se risponde al vero la notizia diffusa di una organizzazione sindacale locale, nella quale è detto: « Domenica mattina una delegazione della sezione sindacale aziendale dell'Alfieri Maserati, accompagnata da un rappresentante dell'Unione provinciale C.I.S.L., è stata ricevuta in prefettura dal ministro senatore Medici. Il ministro ha assicurato che certamente il lavoro continuerà e che se sarà necessario interverrà l'I.R.I. o altro ente ».

« Gli interroganti chiedono inoltre di conoscere:

1°) quali sono le attuali condizioni produttive, economiche, e di mercato di detta fabbrica;

2°) se è vero che l'I.R.I. o altro ente facente capo al Ministero delle partecipazioni statali è già impegnato ad intervenire nella gestione dell'Alfieri Maserati, ed a quali condizioni è impegnato ad intervenire;

3°) se qualcuno dei sopraindicati enti è comunque a contatto con l'amministratore fiduciario dell'fabbrica, a quale punto sono le indagini esperite in merito;

4°) se le esportazioni di capitali all'estero, effettuate a suo tempo dal commendatore Adolfo Orsi, che sono all'origine dell'attuale situazione dell'officina Alfieri Maserati, furono effettuate osservando le disposizioni vigenti sulla materia.

(2843) « TREBBI, BORELLINI GINA, LAMA ».

Interpellanze.

« I sottoscritti chiedono di interpellare i ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per conoscere quali azioni siano state svolte o si intenda di svolgere a seguito delle gravi rivelazioni fatte recentemente dalla stampa e, in particolare, dai quotidiani *L'Ora* di Palermo e *Paese Sera* di Roma sulla mafia siciliana, che hanno coinvolto anche taluni esponenti della democrazia cristiana che siedono in Parlamento.

« Gli interpellanti chiedono, altresì, di conoscere se il Governo, di fronte alle nuove circostanziate denunce che, aggiungendosi a quelle già portate in Parlamento negli anni in cui in Sicilia imperversava il fenomeno Giu-

liano, turbano fortemente la coscienza del paese, non ritenga di dover finalmente farsi promotore di una iniziativa, affinché l'impegno, a suo tempo preso dall'allora Presidente del Consiglio Scelba, che era condizionato esclusivamente alla conclusione giudiziaria del caso Giuliano, sia rispettato.

(123) « LI CAUSI, GULLO, PAJETTA GIAN CARLO, SPECIALE, AMENDOLA GIORGIO, GRASSO NICOLOSI ANNA, FALETRA, DI BENEDETTO, PELLEGRINO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dei trasporti, per conoscere le ragioni della decisione di sopprimere, a partire dal 22 novembre 1959, il tronco ferroviario Volterra-Saline di Volterra e per sapere, con l'urgenza che la questione comporta se, di fronte all'opposizione unanime che il provvedimento incontra nella popolazione di Volterra, scesa in agitazione, e nelle popolazioni delle altre zone interessate, e in relazione all'impegno preso nelle sedute della Camera del 19 aprile 1956 e del Senato del 4 giugno 1956, non intende sospendere la decisione e esaminare con gli enti cittadini e provinciali la possibilità di evitare la minacciata soppressione, che arrecherebbe un danno irreparabile alle comunicazioni e all'economia di Volterra, privandola del collegamento con la rete ferroviaria nazionale.

(124) « RAFFAELLI, PUCCI ANSELMO, MONASTERIO, LIBERATORE, ROSSI PAOLO MARIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare i ministri dei lavori pubblici e del tesoro, per conoscere il pensiero del Governo sullo sviluppo che intenderebbe assicurare alle autostrade in Sicilia ed in particolare se non ritenga dare la precedenza assoluta all'autostrada Messina-Catania in vista della particolare importanza di quell'opera, agli effetti dello sviluppo economico dell'isola.

(125) « SCALIA ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Così pure le interpellanze saranno iscritte all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

DE MICHELI VITTURI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE MICHELI VITTURI. Ho presentato ai primi di settembre una interrogazione al ministro della pubblica istruzione riguardante il mancato pagamento delle indennità extratabellari agli insegnanti di ruolo e non di ruolo delle scuole medie. Poiché non si tratta di effettuare in merito una indagine, in quanto il Ministero indubbiamente è a conoscenza della situazione, vorrei pregarla, onorevole Presidente, di sollecitare la risposta.

RAFFAELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAFFAELLI. Ho presentato, insieme con il collega Pucci, una interpellanza sulla situazione che si va determinando a Volterra per un provvedimento adottato dal ministro dei trasporti e che minaccia la soppressione di una importante linea ferroviaria. La città è compatta in una protesta unanime e ferma, mentre una delegazione presieduta dal sindaco non ha potuto fino ad oggi essere ricevuta dal ministro. Sottolineo l'urgenza di svolgere questa interpellanza, stante la gravità della situazione e gli sviluppi che essa può avere.

PRESIDENTE. Interesserò i ministri competenti.

La seduta termina alle 21,10.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10,30:

Seguito della discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 24 settembre 1958, n. 919, concernente l'istituzione di uno speciale diritto erariale sui veicoli a motore azionati con gas di petrolio liquefatti (326) — *Relatori*: Cossiga, per la maggioranza; Grilli Giovanni, di minoranza.

Alle ore 16,30:

1. — *Svolgimento delle proposte di legge*:

IOTTI LEONILDE ed altri: Norme per l'estensione dell'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, vecchiaia e superstiti alle donne casalinghe (99);

DAL CANTON MARIA PIA ed altri: Costituzione di un Corpo di polizia femminile (9);

TITOMANLIO VITTORIA ed altri: Assicurazione volontaria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti delle donne casalinghe (18);

BERLOFFA ed altri: Assicurazione obbligatoria contro le malattie per i titolari di piccole imprese commerciali a conduzione familiare e per i venditori ambulanti (47).

2. — *Discussione del disegno di legge*:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 settembre 1958, n. 918, concernente la proroga delle disposizioni dell'articolo 3 del decreto-legge 6 ottobre 1948, n. 1199, relative alla riduzione dell'imposta erariale sui consumi dell'energia elettrica effettuati nell'Italia meridionale ed insulare (*Approvato dal Senato*) (436) — *Relatore*: Vicentini.

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

Conversione in legge del decreto-legge 24 settembre 1958, n. 919, concernente l'istituzione di uno speciale diritto erariale sui veicoli a motore azionati con gas di petrolio liquefatti (326) — *Relatori*: Cossiga, per la maggioranza; Grilli Giovanni, di minoranza.

4. — *Domande di autorizzazione a procedere in giudizio*.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI