

LXXV.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI GIOVEDÌ 20 NOVEMBRE 1958

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

INDI

DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

INDICE

	PAG.
Congedi	4167
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e non approvazione</i>):	
Conversione in legge del decreto-legge 24 settembre 1958, n. 949, concernente l'istituzione di uno speciale diritto erariale sui veicoli a motore azionati con gas di petrolio liquefatti (326).	4168
PRESIDENTE	4168, 4180, 4181
GRILLI GIOVANNI, <i>Relatore di minoranza</i> .	4168
COSSIGA, <i>Relatore per la maggioranza</i> .	4170
PRETI, <i>Ministro delle finanze</i>	4173
FAILLA	4180
ANGELINO PAOLO	4180
DOMINEDÒ	4180
FERRI	4181
Proposte di legge:	
(<i>Annunzio</i>)	4167
(<i>Deferimento a Commissione</i>)	4168
Verifica di poteri	4181
Votazione segreta	4181

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Rubinacci, Segni e Zoboli.

(*I congedi sono concessi*).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

GRILLI GIOVANNI ed altri: « Riforma dell'Istituto cotoniero italiano e sviluppo dell'industria cotoniera » (568);

BOLOGNA e SCIOLIS: « Modifica del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato del 22 gennaio 1947, n. 340, sul riordinamento del registro navale italiano » (569);

ROMAGNOLI ed altri: « Modifiche al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 16 settembre 1947, n. 929, recante norme circa il massimo impiego in agricoltura » (570);

MAGLIETTA ed altri: « Miglioramento del trattamento economico dei lavoratori addetti ai cantieri scuola » (571);

ORLANDI: « Riordinamento dell'Istituto poligrafico dello Stato » (577);

COLITTO: « Norme integrative delle disposizioni transitorie del testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 » (572);

« Norme integrative delle disposizioni contenute nei decreti del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 4, e 10 gennaio 1957, n. 3, per l'avanzamento in soprannumero degli impiegati dichiarati idonei nei concorsi per esame speciale » (573);

La seduta comincia alle 10,30.

CUTTITTA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 31 ottobre 1958.
(*È approvato*).

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 NOVEMBRE 1958

VIVIANI LUCIANA ed altri: « Erogazione di un sussidio straordinario di disoccupazione ai lavoratori conservieri della provincia di Napoli » (574);

MINELLA ANGIOLA ed altri: « Aumento del fondo di assistenza per l'integrazione dei bilanci degli enti comunali di assistenza » (575).

Saranno stampate e distribuite. Le prime cinque, 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.

È stata inoltre presentata la proposta di legge:

SCHIRATTI ed altri: « Costituzione in comune autonomo della frazione di Lignano Sabbiadoro del comune di Latisana in provincia di Udine » (576).

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla II Commissione (Interni), in sede legislativa.

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 a gas di petrolio liquefatti. (326).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il 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.

Come la Camera ricorda, ieri è stata chiusa la discussione generale.

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

GRILLI GIOVANNI, *Relatore di minoranza*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio compito è di una semplicità estrema, perchè gli oratori che hanno parlato ieri in sede di discussione generale non hanno fatto che sollevare un coro di critiche contro il provvedimento di cui stiamo discutendo.

Vi è, quindi, una unanimità di critiche; e anzi critiche nuove si sono aggiunte a quelle da me avanzate all'inizio della discussione. Per esempio, l'onorevole Sulotto ha riferito che a Torino 300 operai sono già stati licenziati dalle fabbriche che costruiscono le apparecchiature per la trasfor-

mazione delle automobili normali in auto a trazione con gas liquidi di petrolio. Ancora dall'onorevole Sulotto abbiamo appreso che il consiglio comunale e quello provinciale di Torino si sono pronunciati unanimi — compresi, quindi, i democratici cristiani ed altri — contro il provvedimento che il Governo ha adottato.

Se questo è avvenuto a Torino o solo a Torino è unicamente perchè in quella città vi è un maggiore concentrazione di aziende e di imprese interessate alla trazione a gas liquido. Immagino che anche altrove (e sappiamo già di quanto hanno detto gli operatori di varie province del Veneto, dell'Emilia, della Lombardia) l'unanimità degli interessati si concentra nella opposizione al provvedimento governativo.

L'onorevole Marzotto, da parte sua, ha espresso ieri un timore che non mi sembra infondato: se è vero che il provvedimento è stato preso per difendere il mercato della benzina danneggiato o minacciato (questa la tesi del Governo che naturalmente noi non condividiamo), chi ci dice che domani il Governo, vedendo che altri succedanei della benzina, come la nafta e il metano, possono portare qualche nocimento, non applicherà balzelli anche per questi combustibili così come si è permesso di fare per il gas liquido? È indubbiamente un argomento che ha il suo peso, sempre che si voglia tenere per buona la tesi del Governo secondo cui l'accresciuto consumo di gas liquido per trazione ha danneggiato il mercato della benzina. Per quanto, onorevole Preti, mi consenta di dirle che questa tesi mi fa sovvenire la storiella dell'elefante che invitava la pulce a non spingere all'ingresso dell'arca di Noè. Infatti è noto che i gas liquidi rappresentano soltanto l'1 per cento di tutti i combustibili usati in Italia per trazione.

L'unico oratore che ieri ha parlato — non so se a nome proprio o del gruppo di maggioranza — a favore della conversione del decreto è stato l'onorevole Roselli, il quale, però, non ha portato alcuna obiezione valida contro le nostre argomentazioni. Egli ha detto in primo luogo che questo è uno dei tanti provvedimenti con cui il Governo soddisfa alle esigenze delle spese dello Stato. Cioè, secondo l'onorevole Roselli, lo Stato per far fronte alle proprie necessità ancora una volta deve tassare i più modesti cittadini; come ho detto ieri, qui si tratta di una vera e propria imposta sui consumi perchè essa verrà tralasciata sui consumatori delle merci trasportate

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 NOVEMBRE 1958

con i mezzi azionati a gas liquido, sui clienti dei medici, ecc. È questo il modo migliore per far fronte alle spese dello Stato, in un paese come il nostro, nel quale l'80 per cento della spesa pubblica è sostenuta dai consumatori?

Lo stesso onorevole Roselli ha detto che questo è necessario per la rigidità della nostra imposizione diretta. Se veramente vi è una siffatta rigidità, come indubbiamente vi è, cerchiamo di ridurla ed attenuarla, tanto più che la cosa è nel programma del Governo e soprattutto nel programma del partito a cui l'onorevole Preti appartiene. Tutti siamo d'accordo nell'auspicare un sistema tributario basato meno sulla imposizione indiretta e più su quella diretta, cioè meno sui consumi e più sulla ricchezza reale e personale.

PRETI, *Ministro delle finanze*. Ma questo non c'entra!

GRILLI GIOVANNI, *Relatore di minoranza*. C'entra, perché l'onorevole Roselli ieri ha detto (leggo dal resoconto sommario) che « l'esecutivo e il legislativo hanno dovuto approvare tale misura attesa la rigidità del sistema delle imposte dirette e la contemporanea crescente ascesa delle spese necessarie per soddisfare le esigenze dello Stato: si trattava infatti di incrementare le spese dello Stato ».

Rispondiamo che non è pensabile che un Governo possa adottare un provvedimento di questo genere per far fronte alle proprie spese. Modifichiamo il sistema tributario, onorevole Preti, se è necessario, e intanto cerchiamo di por fine alle evasioni di cui ella stessa è al corrente. Non voglio sollevare qui argomenti fuori tema, ma ella sa quanti siano in Italia gli evasori fiscali e quali e quanti siano le ricchezze e i redditi che sfuggono alle imposte dirette, a volte addirittura con la connivenza di membri del Governo. Mi auguro, anzi, che ella, onorevole Preti, riesca veramente a far azionare la ramazza che disse a suo tempo di avere impugnato ed a por fine (anche se l'impresa è tutt'altro che facile) al costume degli anni passati, grazie al quale i maggiori redditieri sfuggono alle imposte, mentre sempre maggiori gravami vengono caricati sui consumatori e sulla povera gente.

L'onorevole Roselli ha anche parlato di incolumità pubblica che si dovrebbe salvaguardare. Cioè egli si è associato in questo modo ad una campagna denigratoria posta in opera in maniera anonima da alcuni grandi complessi petroliferi, i quali non si sono vergognati di mandare nelle caselle dei deputati

fotografie accompagnate da lettere anonime per dimostrare che l'uso del gas per trazione mette in pericolo la incolumità degli utenti. La cosa è falsa, perché il pericolo non è maggiore per i gas liquidi che per la benzina. Mi dispiace che l'onorevole Roselli, persona seria ed equilibrata, si sia associato a questa campagna diffamatoria e anonima.

L'onorevole Roselli ha anche parlato di sperequazioni ed in proposito, senza ripetere quello che ho detto ieri, devo rilevare che non vi è sperequazione quando si usa un trattamento diverso per prodotti diversi usati per scopi diversi e in questo caso si è tassato di più la benzina che è una merce pregiata rispetto ai gas liquidi. Come ho detto ieri, le stesse ferrovie dello Stato hanno stabilito tariffe diverse a seconda che si tratti di trasportare merce povera o merce ricca. E siccome qui siamo di fronte a consumatori poveri che trasportano merce povera, non vedo perché si debba parlare di sperequazione a favore dei gas liquidi. Sperequazione vi sarebbe sul serio, e non formale ma sostanziale, quando si applicano al consumatore di gas liquido, che usa una vecchia macchina scassata e rimessa in sesto alla meno peggio, per trasportare castagne e cavolfiori, il medesimo trattamento che si usa a chi viaggia con la *Jaguar* o con la *Buick*. Su questo argomento non insisto oltre.

L'onorevole Roselli fa poi un discorso piuttosto strano e che viene a portare vasi a Samo, allorché dice che in Italia, più che altrove, si è sviluppato il settore del consumo dei gas liquidi. Ma questo accade perché l'Italia è paese povero. Nessuno mangia mele marce quando può comprare mele buone. Nessuno pensa di usare vecchie macchine scassate quando può acquistare una bella macchina moderna o un autocarro ben attrezzato. Se si ricorre al combustibile meno costoso e al mezzo di trasporto meno costoso, anche se di più difficile conduzione, è perché il nostro paese è povero, è perché in esso vi è un largo numero di consumatori che hanno bisogno di spendere poco. Ed ella, onorevole ministro, e voi, colleghi democristiani, vorreste impedire a questi consumatori poveri di spendere meno, e costringerli a spendere di più? In base a quale principio morale ed economico vorreste farlo? Mi sembra che non vi sia alcun principio a sostegno di questa tesi, che è fatta propria dall'onorevole Roselli.

Ma, tornando a parlare della perequazione, ancora una volta l'onorevole Roselli porta vasi a Samo. Egli ha detto testual-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 NOVEMBRE 1958

mente o quasi che « la questione della perequazione, la quale riveste aspetti molto delicati in relazione al processo produttivo e distributivo, dovrà essere organicamente esaminata nella sede e nel momento opportuni ». Ma allora, onorevole relatore per la maggioranza, perchè si è affaticato tanto, quando l'onorevole Roselli dice che dovremo parlare della perequazione in altra sede e in altro momento più opportuni? Badate: quello della perequazione è l'argomento di fondo del Governo e del relatore per la maggioranza. In realtà, il Governo è stato molto più sbrigativo: ha emesso un decreto-legge secondo lo stile dell'onorevole Fanfani, tirando diritto, senza attendere « l'esame organico della questione » e senza badare alle conseguenze. Eppure abbiamo già visto che a Torino sono stati licenziati trecento operai e probabilmente le stesse conseguenze si avranno anche in altre città.

Per tutte queste ragioni, proprio per potere in modo organico discutere sulla questione della perequazione, noi pensiamo che la Camera debba votare contro la conversione in legge del decreto-legge, apprestandosi viceversa ad esaminare, con la dovuta serietà, il delicato problema (e uso le parole dell'onorevole Roselli) della perequazione dei carichi fiscali nel settore energetico. Ma se la maggioranza della Camera voterà per la conversione del decreto-legge, essa si pronuncerà a favore di una misura presa in fretta e con avventatezza e che produrrà due soli risultati: rovinare tutto un settore di modesti interessi economici, avvantaggiare alcuni grandi settori a carattere monopolistico.

Se è questo che voi volete, onorevoli colleghi della maggioranza, date il voto alla conversione del decreto-legge; ma badate alle conseguenze del vostro atto, perchè esso minaccia di determinare effetti che non penso siano visti con favore da coloro tra voi, i quali, come noi, sono più legati agli interessi dei piccoli operatori che non a quelli dei grandi complessi monopolistici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore per la maggioranza, onorevole Cossiga.

COSSIGA, Relatore per la maggioranza. Mi limiterò a qualche osservazione sulle critiche avanzate da vari settori della Camera al decreto-legge in esame.

Un aspetto sul quale ritengo mio dovere richiamare ancora una volta l'attenzione degli onorevoli colleghi è che il decreto di cui

oggi si chiede la conversione in legge ha come fine essenziale quello di far cessare una violazione patente di quel principio di perequazione fiscale senza il quale non vi può essere un sistema tributario equilibrato e bene ordinato.

Il diverso carico fiscale tra il gas di petrolio liquefatto e la benzina non può essere revocato in dubbio; se vi è stata una mancanza da parte degli organi dello Stato, è proprio quella di non essersi tenuti al corrente degli sviluppi della tecnica, e quindi di non aver compreso come un prodotto, che in passato, veniva considerato esclusivamente come combustibile, era in realtà non un surrogato della benzina (come è stato detto in quest'aula) ma un combustibile che, quanto a potere energetico, si differenzia assai poco dalla benzina.

Si è parlato della necessità di una perequazione del carico fiscale gravante su tutti i carburanti, dal metano alla nafta, dal gasolio alla benzina e ai gas di petrolio liquefatti. Vorrei per altro richiamare l'attenzione della Camera sul fatto che il potere energetico e il rendimento dei gas di petrolio liquefatto sono assai vicini a quelli della benzina, come è facile dedurre da un semplice confronto tra il numero delle calorie sviluppate per ogni unità dell'uno e dell'altro carburante; per contro, il rendimento della nafta e quello del metano sono assai lontani da quello della benzina, anche a non volere considerare la diversità di struttura meccanica dei mezzi o, per quanto riguarda l'uso del metano, la difficoltà di trasformazione di un normale mezzo a benzina in un mezzo a metano.

È stato affermato che, emanando questo decreto-legge, e venendo così a colpire un prodotto che prima non era tassato, lo Stato avrebbe compiuto un atto scorretto dal punto di vista dell'etica tributaria e avrebbe, in certa misura, tratto in inganno i piccoli produttori e consumatori, tutta una categoria di cittadini che prima sapeva di poter usare un determinato carburante beneficiando di particolari agevolazioni fiscali e che ad un certo punto si è vista colpita dal fisco.

Si è anche affermato che i gas di petrolio liquefatti non rappresentano poi quella fonte di profitti che si vorrebbe far apparire, in quanto si tratta di un prodotto che in altri tempi veniva considerato di nessun valore e addirittura bruciato. È tuttavia evidente che lo Stato o il potere sovrano, da quando si è scoperto che il metodo per fronteggiare certe spese pubbliche era quello di imporre tributi su determinati prodotti, è venuto tas-

sando certi beni a mano a mano che aumentavano di valore.

Non escludo affatto che, in un tempo in cui la tecnica era assai meno perfezionata rispetto ad oggi, i gas di petrolio liquefatti potessero essere considerati addirittura come prodotti senza valore, ma quando questi gas di petrolio liquefatti per la loro utilizzazione tecnica vengono ad acquistare un valore economico, allora è chiaro che in quel momento il fisco li deve colpire; deve colpire cioè il prodotto che prima non aveva un valore proprio quando questo valore acquista.

Se i colleghi vogliono avere la amabilità di prendere uno di quei vecchi vocabolari tra il lessicale e lo scientifico che sono un tipico prodotto dell'ottocento, leggeranno, per esempio, che l'uranio veniva definito un minerale biancastro di nessuna utilizzazione economica. Ora, non mi si vorrà dire che solo perché vi è stata un'epoca in cui, per deficienze di carattere tecnico, non si riteneva possibile sfruttare l'uranio, oggi questo minerale non abbia alcun valore economico!

In realtà, se una critica noi possiamo rivolgere a tutti, noi questa è quella di non aver compreso, per l'arretratezza tecnica dei nostri servizi, che ormai, in questo settore dell'autotrazione, accanto a carburanti tradizionali come la nafta e, in certa misura, il metano e la benzina, si è venuto affermando, non come surrogato ma come carburante autonomo, anche il gas di petrolio liquefatto.

Sono state fatte le solite obiezioni sul carattere odioso di questa imposta, che è stata definita un balzello, che verrebbe a colpire alcune utenze marginali. Bisogna chiarire che cosa sono queste utenze marginali. Si è detto che è vana illusione del Governo ritenere che con questa imposizione rimangano circolanti determinati veicoli che andavano a gas di petrolio liquefatti; vana cioè la speranza del Governo per cui attraverso l'imposizione di questa tassa si produrrebbe un trasferimento dell'utenza dal campo del gas di petrolio liquefatti a quello delle utenze di benzina. Perché? Perché si tratta di vecchi residuati di guerra che vengono utilizzati da piccoli imprenditori che hanno la convenienza ad usare questi mezzi soltanto perché il differente trattamento fiscale permette un costo di esercizio del mezzo che per loro è sopportabile. Ora, proprio in Commissione sono stati approvati emendamenti in base ai quali vengono esentati dal pagamento della soprattassa tutti quegli autoveicoli che sono stati costruiti prima del 1950. Sicché, queste utenze marginali che non sopporrebbero

un trasferimento dal campo dei gas di petrolio liquefatti a quello della benzina, queste utenze marginali che riguardano piccoli imprenditori e trasportatori, vengono addirittura, non ad essere agevolate ma ad essere completamente esentate dal tributo; perché, a parte il fatto che non lo ritengo tecnicamente possibile, non vi è alcuna convenienza per i proprietari dei *camions* a nafta di trasformarli in *camions* a gas di petrolio liquefatti.

È stato detto che questa soprattassa di circolazione, alla quale vogliamo in una certa misura togliere il carattere provvisorio attraverso l'approvazione della legge di conversione, non sarebbe in realtà una imposta patrimoniale ma si tratterebbe di un'imposta di consumo.

Potrei anche essere d'accordo sulla definizione di carattere tecnico del tributo, ma non sono d'accordo sugli effetti economici che se ne vogliono far derivare. Si è detto che l'imposta di consumo verrebbe traslata, e quindi verrebbe a colpire non l'utente, ma l'ultimo consumatore, cioè il consumatore dei prodotti autotrasportati.

Non mi sento, in questo momento, di affrontare il problema della formazione dei prezzi di mercato, quello del rapporto tra prezzi e imposizione tributaria, quello del rapporto tra la traslazione delle imposte e la formazione dei prezzi. Però, data la enorme vastità dell'autotrazione a benzina, non so quanto questa traslazione di imposta sia in grado di influire sul prezzo al consumatore; e ritengo, come avviene quando in una determinata attività economica vi è uno squilibrio nell'offerta, che in questo caso non si avrebbe un allineamento al basso, ma verso l'alto, e la mancata imposizione del tributo si risolverebbe non in una mancata traslazione tributaria e quindi in un minor costo dei generi trasportati, ma nella formazione di una classica e tipica rendita fiscale.

Infatti, considerando fisso il prezzo delle merci trasportate (perché sul mercato poco possono influire queste utenze marginali, se sono veramente tali) avremmo una eguaglianza di prezzo, ma avremmo, a favore degli utenti del gas di petrolio liquefatti, la formazione di un guadagno straordinario, cioè proprio di una classica e tipica rendita fiscale, che non credo possa costituire l'*optimum* di un bene ordinato sistema fiscale.

Sono state fatte anche alcune osservazioni sugli aspetti economici del provvedimento e si è sostenuto che una espansione delle utenze di gas di petrolio liquefatto provocherebbe,

con un circolo vizioso, una contrazione della domanda di benzina e quindi una contrazione della produzione della stessa e del trattamento del greggio, e quindi implicitamente provocherebbe non un aumento dell'offerta della benzina, come il mercato richiede, ma invece una contrazione. Si sostiene che, in fondo, i dati forniti riguardanti le esportazioni e le importazioni non sono di grande rilievo, ed è stato chiesto se la quota di queste importazioni è resa necessaria dal sistema di *clearing* nel quale possiamo essere costretti a comprare merci povere per poter vendere anche noi merci povere.

Non mi rifarò alle cifre riguardanti le importazioni del gas di petrolio liquefatto, ma a quelle riguardanti il consumo e la produzione.

Nel 1957, di fronte a una produzione di 391.169 tonnellate, abbiamo avuto un consumo di 450 mila tonnellate. Questa differenza sarà stata in qualche modo coperta, e non vedo in quale altro modo possa esserlo stata, se non attraverso le importazioni. Si potrebbe pensare che si sia potuto attingere ad eventuali *stocks* dovuti a sovrapproduzione di gas di petrolio liquefatto negli anni precedenti, ma è noto, ed è stato anche qui riconosciuto, che uno dei problemi tecnicamente più gravi nel settore del gas di petrolio liquefatto è proprio quello della istituzione di *stocks*.

FAILLA. La differenza è stata coperta dall'aumento del quantitativo di benzina ad alto numero di ottani.

COSSIGA, *Relatore per la maggioranza*. Io sto parlando di produzione. Siccome è stato detto che il dato relativo alla importazione di 50 mila tonnellate poteva non significare una effettiva esigenza di importazione, ma semplicemente una esigenza generale del nostro sistema degli scambi con l'estero, io ho detto: lasciamo da parte i dati sull'importazione e guardiamo la differenza fra produzione e consumo...

FAILLA. È aumentato il consumo della benzina, ma la percentuale è rimasta sempre quella.

COSSIGA, *Relatore per la maggioranza* ... perchè vi è un rapporto fisso o semifisso. Il dato fisso è questo: noi non produciamo tutto il gas liquefatto per soddisfare la domanda delle utenze domestiche e quella dell'autotrazione.

ANGELINO PAOLO. Nel 1957 sono state prodotte 37 mila tonnellate.

COSSIGA, *Relatore per la maggioranza*. È un dato certo che la domanda di gas

di petrolio liquefatti non può essere soddisfatta dalla produzione dell'industria italiana.

ANGELINO PAOLO. Perchè non si vuole!

GRILLI GIOVANNI, *Relatore di minoranza*. Perchè si brucia in torcia.

COSSIGA, *Relatore per la maggioranza*. Vi è anche il problema del prodotto bruciato in torcia. Si tratta di un problema di carattere tecnico sul quale, devo confessarlo alla Camera, non ho molta competenza. Tuttavia, desidero fare un ragionamento. Tuttavia, desidero fare un ragionamento, un ragionamento inverso che credo, possa essere accettato da tutti i settori della Camera. Si ritiene che la categoria dei petrolieri abbia un interesse a bruciare in torcia il prodotto. In passato, in una determinata situazione si è assistito al fatto che i produttori di caffè in Brasile hanno bruciato le eccedenze. Ma, appunto per questo, il prodotto anzichè essere bruciato in torcia potrebbe essere adoperato per altro uso ed essere immesso sul mercato. Inoltre, vi potrebbe essere la convenienza da parte dei petrolieri di non immettere nel mercato una determinata quantità di gas di petrolio liquefatto per tenere artificialmente alto il prezzo. Credo che, se può essere conveniente ai petrolieri non immettere sul mercato una certa quantità di gas di petrolio liquefatto per non abbassare il prezzo, sia altrettanto conveniente trovare un'altra utilizzazione del prodotto.

GRILLI GIOVANNI, *Relatore di minoranza*. L'hanno già trovata: infatti, una buona parte del gas di petrolio liquefatto è immesso sul mercato per uso domestico.

COSSIGA, *Relatore per la maggioranza*. Qui bisogna decidersi: o bruciano il prodotto in torcia, o lo immettono sul mercato per uso domestico. È anche escluso che il prodotto possa essere « stockato », perchè, ripeto, il problema dello « stockaggio » è di soluzione assai difficile. Ad esempio, si è pensato negli Stati Uniti di ripompare il gas liquefatto perfino nei pozzi di petrolio esauriti, o addirittura di pressarlo in caverne naturali data la difficoltà tecnica di costruire appositi serbatoi. Penso che la categoria dei petrolieri, tra il bruciare il prodotto e decidere un'altra utilizzazione di esso, scelga questa seconda via anche perchè il gas di petrolio liquido, oltre ad essere un carburante, è un combustibile e non credo che sia vantaggioso bruciarlo in torcia. (*Interruzione del deputato Angelino*). In torcia viene bruciato non il gas di petrolio

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 NOVEMBRE 1958

liquefatto, ma altri gas che sono assolutamente inutili ed incommerciabili.

ANGELINO PAOLO. Mi spieghi allora perchè si brucia più il gas di petrolio liquefatto?

COSSIGA, *Relatore per la maggioranza*. Ritengo che i petrolieri se ne servano per il processo di lavorazione del greggio: essi sono i primi consumatori di combustibile. Potrebbero servirsi del gas di petrolio liquefatto come combustibile, oppure, proprio in un paese come l'Italia dove si è avviata la produzione della gomma sintetica, col gas di petrolio liquefatto potrebbero derivare il butano e il propano necessari appunto per la produzione di gomma sintetica.

Vi è un terzo punto sul quale mi soffermerò brevemente, ed è la perorazione fatta dall'onorevole Failla sulla difesa dei diritti e dei poteri della Camera, perorazione sulla quale si possono trovare consenzienti tutti i settori.

Ma io mi chiedo, signor Presidente e onorevoli colleghi, se il potere sovrano di indirizzo politico e la supremazia della Camera siano gravemente minacciati da una decretazione di urgenza che nel quinquennio 1948-1953 ha rappresentato l'1,1 per cento e nel quinquennio 1953-1958 ha rappresentato il 2,9 per cento della produzione legislativa complessiva, e se invece non potrebbero essere seriamente minacciati da quell'ampliamento della competenza della Corte costituzionale, alla quale qui praticamente si vuole arrivare, ammettendo un sindacato sui presupposti di urgenza e di necessità, che è sindacato politico e che, se è sindacato anche giurisdizionale, è un sindacato su quel famoso eccesso di potere su cui la dottrina amministrativistica ha tanto discusso non riuscendo a trovare molte volte un valido criterio di distinzione tra sindacato dell'eccesso di potere e sindacato di merito.

Se qui si vuole l'affermazione per motivi di merito politico di un principio tanto grave quanto è quello della possibilità di sindacato giurisdizionale di presupposti eminentemente politici, quali l'urgenza e la necessità, se si vuole trasformare completamente quello che è l'esercizio del nostro sistema parlamentare in un utopistico regime ove sia possibile, per fini di garanzia, dissolvere il merito politico in obiettivo criterio di carattere giuridico, non dico che verrebbero colpiti i poteri e i diritti del Parlamento, che possono mutare anche storicamente in base alle esigenze sociali, ma certamente si avrebbe una modifica del nostro sistema, quella modifica

che altri sistemi costituzionali hanno avuto: si avrebbe cioè la lenta e tacita trasformazione della Corte costituzionale da organo puramente e semplicemente di controllo giurisdizionale in organo di controllo politico, in un organo, come è stato detto da un illustre giurista, che è stato membro di questa Camera, e non della nostra parte, « superlegislativo » che certamente limiterebbe fortemente quei poteri della Camera cui si rifaceva l'appassionata perorazione dell'onorevole Failla, poteri che sono alla base del nostro sistema di reggimento politico e la cui difesa sta a cuore non solo all'onorevole Failla ed al relatore per la maggioranza, ma anche a tutti i colleghi della mia parte e di tutti i settori della Camera. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

PRETI, *Ministro delle finanze*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, riguardo alla eccezione di incostituzionalità che è stata qui sollevata, credo che vi sia poco da aggiungere dopo quello che l'onorevole Cossiga ha detto nella sua prima relazione e ha aggiunto in questa breve replica agli interventi.

In realtà, quando ci si trova di fronte a un decreto-legge, non è il caso di porre la questione della incostituzionalità così come è stata posta, perché, come giustamente ha affermato l'onorevole Cossiga, se si volesse sostenere seriamente la tesi che la Corte costituzionale può pronunziarsi sulla costituzionalità del decreto-legge, la Corte stessa acquisterebbe una fisionomia diversa da quella che le è stata assegnata dalla Costituzione repubblicana.

In presenza del decreto-legge, che viene presentato per la conversione, vi è il giudizio del Parlamento; giudizio che evidentemente è politico, ma può anche nutrirsi di elementi giuridici. Gli onorevoli colleghi di tutte le parti politiche con il loro voto giudicheranno se il Governo ha ben fatto o no a prendere questa iniziativa.

Si è detto che non vi erano ragioni di urgenza per emanare un decreto-legge in questa materia. Ma io vorrei che anche quegli onorevoli colleghi della sinistra che hanno sostenuto questa tesi si rendessero conto del fatto che occorreva provvedere con urgenza in materia di gas liquidi, dopo quanto era avvenuto, specialmente negli ultimi tempi. Vi era e v'è un gravissimo danno economico per l'erario in ragione della sperequazione tributaria verificatasi tra la misura dell'im-

posta di fabbricazione sulla benzina e la misura dell'imposta di fabbricazione sul gas liquido.

Si può aggiungere che in quest'ultimo periodo vi è stata una diffusione del consumo del gas di petrolio liquefatto per autotrazione in misura notevole e in certo senso quasi imprevedibile, sicché la curva ascendente di tale consumo ha assunto una inclinazione che definirei preoccupante. Si è determinato un profondo turbamento (me lo lasci dire anche l'egregio collega onorevole Failla) del mercato della benzina in un paese, come l'Italia, dove ormai (e tutti lo sanno) è in atto un *surplus* di produzione della benzina medesima. La giacenza di un prodotto nazionale di costo elevato come la benzina è stata ed è di grave pregiudizio agli interessi economici del paese.

Vi era e vi è inoltre la necessità di evitare che un numero sempre maggiore di automobilisti provveda a modificare il sistema di autotrazione delle proprie automobili, sostituendo il gas liquido alla benzina. Infatti, se il provvedimento dovesse intervenire a distanza di tempo, molto più numerosi sarebbero i cittadini danneggiati: anziché 40 mila, potrebbero essere 80-100-200 mila. Un tardivo intervento, effettuato, cioè, quando il consumo del gas liquido si fosse enormemente diffuso per l'autotrazione, non sarebbe certamente una dimostrazione di senso di responsabilità. Di qui l'urgenza che il Governo ha ravvisato.

Voglio ringraziare l'onorevole Cossiga che ha molto chiaramente esposto le ragioni per cui il Governo ha deciso di presentare questo provvedimento legislativo. Ringrazio anche il relatore di minoranza, onorevole Grilli, il quale, pur non condividendo la nostra opinione, ha esposto le sue ragioni con serenità. Vorrei sperare, non dico di conquistare del tutto l'onorevole Grilli, ma almeno di convincerlo in parte delle buone ragioni che hanno indotto il Governo a proporre alla Camera, anzi al Parlamento, questo provvedimento legislativo.

GRILLI GIOVANNI, *Relatore di minoranza*. Io volevo invece convincere lei!

PRETI, *Ministro delle finanze*. Adesso vedremo! Del resto, la vita è una dialettica quotidiana: l'uno cerca di convincere l'altro e di chiarire nel contempo le proprie idee. Così facendo ognuno di noi avrà — con questa discussione — contribuito ad una reciproca chiarificazione, anche se io non riuscirò a convincere lei, come lei certo, onorevole Grilli, non riuscirà a convincere me.

Cominciamo, dunque, dalla questione del prezzo della benzina e del gas liquido. Oggi, come gli onorevoli colleghi sanno, il prezzo di vendita della benzina è di circa 187 lire al chilo, mentre quello del gas liquido è di 110 lire. Vi sono dunque quasi 80 lire di differenza. Quali sono gli oneri fiscali sulla benzina e sul gas liquido? Sulla benzina più di 135 lire al chilo, sul gas liquido solo 30 lire, di cui 20 per l'imposta di fabbricazione e 10 per l'I. G. E. Da questi dati risalta evidente una notevole sperequazione. Infatti, se noi detraiamo dal prezzo di vendita l'onere fiscale, arriviamo a questo risultato: il prezzo effettivo della benzina è di 51 lire e rotti, quello del gas liquido di 80 lire e rotti. Quest'ultimo dunque è di 30 lire superiore. Ma al consumatore il gas liquido viene a costare decine di lire in meno, appunto perché gravato da un onere fiscale inferiore.

Mi lascino dire gli onorevoli colleghi che ciò non appare eccessivamente logico. Se oggi il gas liquido conviene (e molti infatti lo utilizzano per autotrazione) è solo per l'onere minore, e non già perché dal punto di vista obiettivo esso sia una materia meno costosa agli effetti dell'autotrazione. Allora, vorrei che l'onorevole Grilli, l'onorevole Failla e gli altri egregi colleghi che hanno esposto una opinione diversa dalla nostra, si ponessero il problema: perché grava sul gas liquido un onere fiscale di tanto inferiore rispetto a quello della benzina? Evidentemente perché, quando il Governo pensò di stabilire questo onere, aveva di mira quello che era il consumo prevalente, per non dire esclusivo, del gas liquido, e cioè il consumo per uso domestico. Si pensò che fosse giusto colpire con sole 30 lire il gas liquido, perché esso serviva per la povera gente che lo usava in casa, e viceversa fosse opportuno gravare la benzina molto più pesantemente, appunto perché serviva per l'uso di autotrazione. Il gas liquido venne poi esteso all'uso dell'autotrazione in seguito alla circolare n. 526 del 17 dicembre 1954, con la quale il Ministero dei trasporti concesse l'autorizzazione alla circolazione delle autovetture munite di apparecchiature a gas. Per documentare la mia asserzione, leggo una sola frase di questa circolare: « È stata prospettata l'opportunità di consentire anche in Italia l'impiego di gas di petrolio liquefatto per l'alimentazione dei motori a scoppio degli autoveicoli, anche allo scopo di poter convenientemente utilizzare » (stia ad ascoltare, onorevole Grilli) « i notevoli quantitativi del suddetto gas ottenuti nelle raffinerie come sottoprodotti nella lavorazione dei greggi di petrolio ».

Quale situazione vi era dunque quando il Ministero dei trasporti concesse l'autorizzazione dell'uso del gas liquido per autotrazione? Ci si trovava nella condizione di avere in abbondanza gas liquido, poiché la quantità di esso impiegata per uso domestico era ancora inferiore alla quantità a disposizione del pubblico italiano. Si pensò quindi di concedere il permesso di impiegare anche per l'autotrazione il gas liquido in modo da consumarne tutta la produzione. Questa è la situazione, e noi non possiamo prescindere da tale stato di fatto.

Qual è poi la situazione delle altre nazioni? Esaminiamo, onorevoli colleghi, prima di tutto le nazioni del mercato comune europeo, alle quali noi ormai, dal 1° gennaio in poi, saremo economicamente uniti.

Se consideriamo la Francia, osserviamo che in questo paese l'uso del gas liquido per autotrazione è proibito. In Germania vi è un'imposta pari all'85 per cento dell'imposta sulla benzina, con la conseguenza che praticamente in Germania il gas liquido per autotrazione non viene impiegato. In Olanda vi è una tassa aggiuntiva del 220 per cento sulla tassa di circolazione sulle automobili: se si tiene conto che in Olanda la benzina paga solo 45,20, si arriva alla conclusione che ivi l'uso del gas liquido per autotrazione non è conveniente.

GRILLI GIOVANNI, *Relatore di minoranza*. Onorevole ministro, abbassi il prezzo della benzina anche in Italia!

PRETI, *Ministro delle finanze*. La questione del prezzo della benzina la rimetteremo ad altra sede. Adesso, onorevole Grilli, stiamo parlando della sperequazione esistente tra i due prodotti.

Parliamo ora dell'Inghilterra. Qui il gas liquido per autotrazione non viene impiegato; e questa è anche la situazione degli Stati Uniti d'America. Nè mi risulta per altro che il gas liquido si usi in Grecia, in Turchia, in Russia.

Siamo dunque di fronte ad una situazione che è particolare dell'Italia e che è stata determinata da un fatto contingente.

Oggi noi ci troviamo praticamente nella condizione di produrre (come tutti sanno e come ha riconosciuto lo stesso relatore di minoranza) benzina in esuberanza, tant'è che la legge 27 giugno 1957 autorizza l'impiego della benzina come combustibile. Di fronte a tale sovrabbondanza di benzina abbiamo viceversa una produzione deficitaria di gas liquido; per cui, come ogni collega sa, dobbiamo importarne.

L'onorevole Failla (il quale in questo momento non può ascoltarmi, ma che certamente prenderà nota di quello che io dichiaro, in quanto apprezzo anche la sua opinione) ha sostenuto che in Italia si brucerebbe il gas liquido per mancanza di « stockaggio ». Vorrei fare osservare agli onorevoli Failla e Grilli che essi sono in errore: non è vero che in Italia si brucia il gas liquido per mancanza di « stockaggio ». Non confondiamo un tipo di gas con l'altro! Il propano e il butano, che sono i fondamentali componenti del gas liquido, non vengono bruciati affatto. In Italia, come in ogni nazione, finiscono per essere bruciati nelle raffinerie i gas incondensabili, i quali, non essendo liquefacibili, rimangono inutilizzabili. Questa è la verità!

Orbene, si è detto, specialmente da parte del relatore di minoranza, che il problema del gas liquido sarebbe in definitiva un problema marginale e, quindi, noi male faremmo a preoccuparcene. Rispondo, affermando che, se non si parlasse già da due o tre anni delle intenzioni del Governo di intervenire contro l'uso del gas liquido per autotrazione, l'impiego del gas oggi sarebbe di gran lunga superiore. Probabilmente sarebbe già tre o quattro volte superiore, e quindi non ci troveremmo di fronte ad un fatto economico quasi marginale, ma ad un fatto economico di grande importanza. La minaccia dell'adozione da parte del Parlamento e del Governo di provvedimenti adeguati è la sola ragione per cui decine e decine di migliaia di cittadini non hanno trasformato la loro automobile.

Se il Parlamento dovesse votare l'ordine del giorno di non passaggio agli articoli, si determinerebbe una situazione difficile, con la corsa alla trasformazione degli autoveicoli da benzina a gas liquido. Ciò è tanto vero che anche la lettera 31 maggio 1957 (se non erro) del Ministero dell'industria richiamava l'attenzione sulla gravità del problema e reclamava provvedimenti.

Ripeto che, se la proposta del Governo dovesse essere respinta, la diffusione dell'uso del gas liquido sarebbe inevitabile, per la convenienza del prezzo. E allora, onorevoli Grilli e Failla, quando avremo non 40 mila cittadini che impiegano questo prodotto, ma 200 mila o più, sarete voi stessi a riconoscere che si è creata una situazione difficilissima; e sarete magari voi che, pensando all'industria petrolifera, solleciterete dal Governo e dal Parlamento adeguati provvedimenti. Noi vogliamo impedire che si determini una situazione di questo genere.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 NOVEMBRE 1958

L'onorevole Grilli (e sono certo che egli è in buona fede, ma penso che sia in errore) non crede allo spostamento dei consumi. L'onorevole Grilli asserisce che vi sono i consumi ricchi e i consumi poveri, che solo la gente di molto modeste condizioni economiche sarebbe tentata di usare gas liquido, mentre i più abbienti, viceversa, userebbero comunque l'altro tipo di carburante. Secondo l'onorevole Grilli, quindi, anche se noi accettassimo il suo punto di vista, non succederebbe niente.

Onorevole Grilli, creda che con la situazione che si verificherebbe, respingendo la proposta del Governo e dando la corsa al libero uso del gas liquido per autotrazione, la maggioranza dei cittadini italiani sarebbe indotta ad usare il gas liquido. È vero che coloro che hanno la *Rolls Royce* non saranno tentati affatto, perché per loro il problema della benzina o del gas liquido non ha la minima importanza. Ma ella sa che coloro che posseggono la *Rolls Royce* o anche la « 1900 » Alfa Romeo, o comunque l'auto di lusso, rappresentano il 2 o il 3 per cento della massa degli automobilisti italiani. Quindi il fenomeno assumerebbe aspetti di massa, tanto più che la distribuzione del gas liquido diventerebbe periferica, capillare, alla pari della distribuzione della benzina. Non vi sarebbe più nessun inconveniente ad usare questo gas liquido, a parte quello del peso. Ma che cosa vuole che conti il peso di una bombola? Conta ben poco!

A questo punto esaminiamo la situazione che si verificherebbe nel caso in cui, respinta la proposta di approvare il provvedimento legislativo, il consumo del gas liquido dovesse aumentare. Se ciò avvenisse, e se in ipotesi il consumo di gas, nel primo anno, dovesse aumentare — come io temo — di 3-4 volte, si verrebbe a ridurre sensibilmente il consumo della benzina. Noi saremmo costretti pertanto a produrre benzina in minore quantità. D'altra parte, anche oggi abbiamo una esportazione difficile della benzina, perché ormai tutte le nazioni, perfino la Persia e gli Stati arabi, si stanno organizzando in materia di raffinerie. Quindi se diminuirà in Italia la produzione della benzina (e diminuirà, onorevole Grilli) verrà automaticamente a ridursi anche la lavorazione del petrolio e la produzione di tutti i suoi derivati, dato che, come ognuno sa, i vari prodotti petroliferi vengono ricavati dal greggio in proporzioni determinate.

È noto che l'olio combustibile viene prodotto nella misura di circa il 50 per cento del

greggio, la benzina di circa il 15-17 per cento, il gas liquido dell'1,60 per cento, la paraffina dello 0,06 per cento, ecc. Poiché, tali rapporti sono costanti e predeterminati, avremmo inevitabilmente una contrazione dell'attività delle raffinerie in Italia, non una contrazione marginale, come potrebbe essere oggi, ma una contrazione grave in rapporto all'espandersi del consumo del gas liquido per l'autotrazione. Noi, fra l'altro, adottando questa politica assolutamente sbagliata, ridurremo in Italia la disponibilità di quegli oli combustibili che tanto ci sono necessari per incrementare il nostro sviluppo industriale. Vorrei chiedere al relatore di minoranza, e con lui ai comunisti, ai liberali (che in questa sede si sono messi a far concorrenza al partito comunista) ed a tutti coloro che mi hanno contraddetto, se sia proprio il caso di danneggiare una importantissima industria quale quella petrolifera.

L'onorevole Giovanni Grilli ha detto che, adottando il provvedimento oggi in discussione, si potranno danneggiare alcune aziende artigiane o piccole industrie. Purtroppo, è vero; e si tratta di una cosa assai spiacevole, soprattutto perché sono in causa dei lavoratori. In particolare l'onorevole Grilli ha parlato di una industria torinese, se non sbaglio, con trecento operai, la quale probabilmente dovrà ridurre la produzione e quindi anche l'occupazione. Ripeto che la cosa è assai spiacevole. Ma, se noi accogliessimo il suggerimento di politica economica dell'onorevole Grilli, in un domani assai prossimo sarebbero in causa aziende, non di trecento operai, ma di assai maggiore entità e i lavoratori in pericolo di perdere il lavoro sarebbero infinitamente di più. Infatti, con le raffinerie già esuberanti e con la concorrenza che oggi esiste in materia di produzione petrolifera, noi, adottando i suggerimenti dell'opposizione, creeremo nuove difficoltà a questo settore dell'industria nazionale, dove negli anni scorsi si sono fatti investimenti perfino esagerati.

Inoltre, adottando una politica che porti ad una contrazione della raffinazione e della distillazione del petrolio greggio, diminuirebbero evidentemente anche le esportazioni di quei prodotti petroliferi che tanto rendono all'Italia dal punto di vista valutario. Per contro dovremmo comprare all'estero ingentissimi quantitativi di gas liquido, noi che, con una tanto grande capacità di raffinazione del petrolio, siamo sempre stati esportatori di questi prodotti.

Attualmente importiamo già 40 mila tonnellate circa di gas liquido; ma, se il decreto-

legge non venisse convertito, assai presto ne dovremmo importare 100 mila o 200 mila tonnellate perché, in seguito al contrarsi della lavorazione del greggio, si avrebbe in Italia una minor produzione di gas liquido dato che solo una quantità minima ne viene estratta a Cortemaggiore dai pozzi del sottosuolo. Ciò con la conseguenza di spendere valuta pregiata e di perdere denaro in un settore industriale nel quale siamo stati sempre attivi. Francamente, operazione più sbagliata dal punto di vista economico non potremmo compiere.

Occorre pertanto non spostare le attuali percentuali di consumo e di produzione, che riguardano la benzina e il gas liquido. Bisogna cioè mantenere su per giù la situazione attuale, o magari la situazione di qualche tempo fa: situazione nella quale, in Italia, la produzione di gas liquido ed il conseguente consumo venga ad aggirarsi sul 10 per cento della produzione della benzina. Solo così, dal punto di vista economico, garantiremo gli interessi del paese. Altrimenti andremo verso una politica economica di avventure: se ne voglia convincere l'onorevole Giovanni Grilli.

Voglio poi aggiungere un'altra considerazione, che mi pare meriti una certa attenzione da parte di coloro che non sono convinti della bontà del provvedimento. Onorevole relatore di minoranza, incoraggiando il consumo del gas liquido per autotrazione, a che cosa si arriva? Si arriva a dimenticare gli interessi di quegli otto milioni di cittadini italiani che impiegano il gas liquido per uso domestico. E perché? Il consumo del gas liquido nel 1957, se le cifre fornitemi non sono errate, è stato di 440 mila tonnellate, di cui 38 mila per autotrazione. Ma nella nuova situazione, in una situazione nella quale decine e decine di migliaia di cittadini sarebbero spinti ad usare gas liquido per autotrazione per la grande convenienza economica (una volta scomparsa la spada di Damocle di un provvedimento del Governo e del Parlamento), che cosa accadrebbe? Con fatica si riuscirebbe a trovare il gas liquido per uso domestico! Pur tenendo conto che se ne importerebbero notevoli quantità, ci si troverebbe di fronte ad una rarefazione sul mercato del gas liquido per uso domestico, dato che farebbe concorrenza al consumatore domestico colui che richiederebbe la stessa materia prima per uso di autotrazione. Ed allora, quale conseguenza deriverebbe da ciò?

L'onorevole Angelino (che non mi sembra convinto della bontà del provvedimento governativo e del quale rispetto le idee, pur

spesando di riuscire almeno in parte a convincerlo) ha giustamente lamentato ieri nel suo discorso l'alto prezzo del gas liquido per uso domestico e mi ha fatto pervenire una documentazione dalla quale risulta appunto un fatto significativo: in un comune un venditore di gas liquido aveva abbassato notevolmente il prezzo, ma immediatamente i produttori più grossi si sono presentati sul mercato della sua città con un prezzo ancor più basso, mettendolo in crisi e costringendolo praticamente a desistere dal suo intendimento e ad allinearsi col cartello. Certamente, iniziative di questo genere sono altamente deprecabili; e quando il Governo ne abbia appurato l'esistenza non può restare indifferente. Su questo sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Angelino.

Orbene, l'onorevole Angelino si lamenta dell'alto prezzo del gas liquido per uso domestico; ma forse egli dimentica che se noi domani incoraggeremo (e, accogliendo il suo punto di vista, lo incoraggeremo molto) l'impiego del gas liquido per autotrazione, arriveremo alla conseguenza che, per l'inevitabile rarefazione del gas sul mercato, con maggiore facilità, nonostante gli interventi governativi, il prezzo del gas liquido per uso domestico verrà ad aumentare. E tale fatto sarebbe certamente molto grave per milioni di cittadini, in particolare contadini.

Voglio aprire a questo punto una parentesi che si riferisce sempre all'egregio contraddittore, onorevole Angelino. Egli ha giustamente lamentato la mancanza di *fair play* di quei produttori o venditori di gas liquido, che ricorrono a certi sistemi per mantenere alto il prezzo e che impiegano mezzi non del tutto corretti per affermare il loro punto di vista a difesa dei loro interessi particolari. Se io riconosco obiettivamente questo fatto, ella, onorevole Angelino, dovrebbe a sua volta obiettivamente riconoscere che sono ugualmente da deplorare i sistemi di quei signori di cui ella tanto si preoccupa e che mandano al Ministero ed ai parlamentari scartafacci multicolori con cambiali dirette all'« insaziabile fisco », con la scritta « no », per protestare che non si intende pagarle...

MOSCATELLI. Non si tratta di comunisti!

PRETI, *Ministro delle finanze*. Ebbene, coloro che mandano in giro tutti questi scartafacci, quasi intimidatori, non danno neppure essi una prova di grande correttezza. Vorrei quindi che ella, onorevole Angelino, fosse più obiettivo (del resto ho fiducia nel

suo discernimento) e che, prescindendo dagli interessi degli uni e degli altri, guardasse serenamente agli interessi dell'economia nazionale.

Adottando, dunque, il punto di vista dell'onorevole Angelino, si verrebbero a danneggiare molto gravemente i consumatori di gas per uso domestico, che vedrebbero salire il prezzo del combustibile. (*Proteste del deputato Angelino*). È per queste ragioni, onorevole Angelino, che vorrei pregarla di essere meno insensibile alle considerazioni che vengono fatte da parte del Governo.

Accettando il punto di vista dell'opposizione, si viene a danneggiare anche lo Stato. Si è detto che in definitiva l'erario verrebbe a perdere quest'anno 5 o 6 miliardi di imposta al massimo, in conseguenza dell'impiego del gas liquido al posto della benzina per l'autotrazione. Ma il giorno in cui il numero delle automobili convertite a gas liquido, che oggi sono 40 mila, fosse quadruplicato (al che si arriverebbe nel giro di non molti mesi, se i cittadini sapessero per certo che la via è definitivamente libera), questa somma salirebbe a 20 o 25 miliardi e verrebbe di molto ridotto il cespite rappresentato dall'imposta sulla benzina, che attualmente dà un gettito complessivo di circa 200 miliardi all'anno; e ciò avverrebbe con grave danno per l'erario dello Stato, tanto più che, come tutti sanno, il Governo non ha l'intenzione di proporre nuove imposte per far fronte alle maggiori spese.

Indipendentemente dalla posizione di ognuno, favorevole o contrario al Governo, si dovrebbe tener conto di tutti questi fatti.

Da parte di taluni si è sostenuto che avrebbe potuto essere adottato un metodo diverso per colpire l'uso di gas liquido per autotrazione. Ora mi permetto di rilevare che non vi era altra strada da scegliere: bisognava necessariamente colpire le automobili, perché un provvedimento che gravasse indiscriminatamente sul gas liquido, e che avesse pertanto colpito anche il gas per uso domestico, sarebbe stato evidentemente antisociale. D'altra parte, vi era e vi è l'impossibilità di colpire uno degli usi non colpendo l'altro, perché non si può certamente impedire che l'utente, il quale ha comperato una bombola per uso domestico, possa applicare la stessa bombola all'automobile.

Perciò bisogna porre fine a questa situazione, che altrimenti tornerebbe a detrimento dell'economia nazionale.

Nessun irrimediabile danno, invece, deriverebbe a quella categoria della quale si sono

preoccupati alcuni parlamentari intervenuti in questa sede, e cioè la categoria di coloro che producono e vendono gas liquido per autotrazione.

Per esempio, ho davanti a me una circolare della società per azioni « Bergomi » di Milano, nella quale si parla della soprattassa sugli autoveicoli, e si dice: « Visto quanto sopra, dall'esame comparativo dei prezzi benzina, gas di petrolio liquefatti più bollo gas di petrolio liquefatti, risulta che per il tipo di autovettura più largamente usata, quale la Fiat « 1100 » ed altre di cilindrata simile, la convenienza alla trasformazione sussiste sempre, solo che si preveda una percorrenza giornaliera di almeno 40 chilometri. Ciò premesso, si rimette una calcolazione, dalla quale argomentano le seguenti conclusioni... ». E la società « Bergomi » illustra come egualmente si potrebbe continuare ad usare il gas liquido per autotrazione, nonostante sia stato fatto riferimento alla prima e non alla seconda tabella del Governo, redatta dopo che è stato ridotto di 7 lire il prezzo della benzina. Quindi, mi pare che anche quando si prospetta la tragedia di questi signori, si esageri assai.

Adesso mi vorrei rivolgere ai deputati del partito liberale, perché questo partito, pur non avendo una rappresentanza parlamentare grandissima, ha fatto parlare due suoi autorevoli esponenti in questa sede (due sui sette intervenuti) a favore della stessa tesi dell'onorevole Giovanni Grilli e del gruppo comunista. Non so perché il partito liberale abbia assunto questo atteggiamento: anzi ritengo che gli onorevoli Bignardi e Marzotto (tanto più l'onorevole Marzotto, che era deputato nella passata legislatura) avrebbero fatto bene a preoccuparsi delle opinioni espresse dal loro collega di partito, onorevole Cortese, il quale, reggendo il dicastero dell'industria, si era occupato del problema del gas liquido. Allora non avrebbero fatto la figura di venire qui a sostenere una tesi esattamente contraria a quella dell'onorevole Cortese, ed esattamente uguale a quella del comunista onorevole Failla, cadendo con ciò in una gravissima contraddizione.

Per informazione degli onorevoli Marzotto e Bignardi, e in definitiva del Parlamento, voglio prima di concludere leggere una lettera del Ministero dell'industria diretta al Ministero delle finanze, il quale veniva sollecitato proprio a provvedere in questa materia. La lettera, come possono facilmente controllare gli onorevoli Bignardi e Marzotto, è firmata dall'onorevole Guido

Cortese e dice: « Come è noto, il Ministero dei trasporti, sin dal dicembre 1954, ha consentito l'impiego di gas di petrolio liquefatti per l'alimentazione dei motori a scoppio degli autoveicoli, disponendo circa le modalità di costruzione delle attrezzature necessarie, nonché per il collaudo delle stesse. L'interesse manifestatosi da più parti per l'impiego dei gas liquidi nel settore dell'autotrazione si è di recente ulteriormente acuito anche in dipendenza del rialzo del prezzo della benzina, determinato dalla crisi di Suez ». Prosegue l'onorevole Cortese:

« In relazione a quanto sopra, questo Ministero non può non manifestare la propria preoccupazione per i molteplici e pregiudizievoli effetti che deriverebbero da tale uso alla economia del settore petrolifero. Al riguardo, si ritiene opportuno rilevare quanto segue:

« 1°) La produzione complessiva dei gas di petrolio liquefatti, ricavati in Italia dalla lavorazione del petrolio greggio e dal degasolinaggio dei gas naturali, non è sufficiente a coprire l'attuale fabbisogno nazionale dei gas liquidi destinati ad usi domestici, e pertanto si rende già ora necessaria, per la copertura dei fabbisogni, l'importazione di sensibili quantitativi di tali prodotti. Nel 1956 sono state infatti importate tonnellate 46 mila di gas di petrolio liquefatto, pari al 115 per cento (cioè più della metà) dell'intero quantitativo consumato.

« Ne consegue — aggiunge l'onorevole Cortese — che ogni eventuale estensione dell'impiego dei gas di petrolio liquefatti ad altro settore renderebbe indispensabile l'importazione di ulteriori partite dall'estero, con notevole spendita di valuta pregiata.

« 2°) L'impiego dei gas di petrolio liquefatti nel settore dell'autotrazione avverrebbe a tutto detrimento del consumo della benzina. Indipendentemente dal fatto che ciò non farebbe che aggravare ulteriormente e sensibilmente la crisi di superproduzione della benzina e dei prodotti bianchi in genere, che in periodi normali travaglia il settore petrolifero, le aziende potrebbero ridimensionare i programmi del greggio, riducendosi perciò la disponibilità di oli combustibili.

« Inoltre, tale impiego distoglierebbe parte delle disponibilità dei gas liquidi dai più naturali campi di applicazione come quello dell'uso domestico (con pericolo, tra l'altro, per la conservazione del patrimonio forestale) o degli usi agricoli, industriali, petrochimici.

« 3°) L'interesse manifestatosi per l'impiego dei gas di petrolio liquefatti nell'autotrazione non vi è dubbio che sia determinato in gran parte dalla minore pressione fiscale gravante su tali prodotti, nei confronti degli altri carburanti liquidi ».

L'onorevole Cortese concludeva questa lettera avvertendo il Ministero delle finanze che il suo « Ministero, con sua circolare n. 337 del 31 marzo 1955, ebbe a rivolgere invito ai prefetti della Repubblica perché sospendessero ogni esame di domande relative ai gas liquidi ».

Questa circolare era stata redatta da un liberale, cioè dall'onorevole Villabruna, che oggi è stato perso dal partito liberale e che milita nel partito radicale.

Quindi mi sembra che i parlamentari del gruppo liberale, sostenendo questa tesi, siano caduti praticamente in contraddizione con se medesimi. (*Interruzione del deputato Biguardi*). La contraddizione è evidente.

Onorevoli Biguardi e Marzotto, non è che voi abbiate, ad esempio, sostenuto che la tassa sulle automobili « 1100 » dovrebbe essere di 60 mila lire anziché di 78 mila. Se voi aveste sostenuto semplicemente questa tesi, non vi accuserei di palese contraddizione. Ma, se non abbiamo ascoltato male, voi siete dell'opinione che questo decreto-legge non debba essere convertito.

Onorevoli colleghi del partito liberale, quando si porrà in votazione l'ordine del giorno di non passaggio agli articoli, per essere coerenti con quanto disse l'onorevole Cortese, voi dovrete votare contro e successivamente discutere gli emendamenti presentati.

D'altro lato, onorevoli colleghi, si pone il problema del regime transitorio, e cioè del trattamento da farsi alle 40 mila automobili che sono state già trasformate. Al riguardo si discuterà liberamente in sede di emendamenti e non è detto che il testo legislativo da noi proposto sia intangibile. Sulla misura della tassa noi stessi abbiamo proposto degli emendamenti in relazione alla diminuzione del prezzo della benzina. La questione importante, la questione fondamentale, non è quella della tassa di 68 mila o di 80 mila lire per una determinata automobile. La questione fondamentale è un'altra: bisogna approvare il principio dell'adeguamento fiscale fra gas liquido e benzina, in modo da impedire che si realizzi una corsa pericolosa in una direzione sbagliata con evidente pregiudizio per l'economia nazionale. Ne sarebbero in primo luogo danneggiati quei lavoratori in difesa dei

quali hanno parlato, gli onorevoli Grilli e altri oratori che si sono associati al suo punto di vista.

MARZOTTO. Perché non si riduce il prezzo della benzina?

PRETI, *Ministro delle finanze*. Noi stiamo discutendo in questo momento dei gas di petrolio liquefatti. Domani mattina in Commissione discuteremo della benzina. In quella sede, se ella vorrà, le porterò l'opinione che l'onorevole Cortese a suo tempo espresse sull'argomento.

MARZOTTO. Presentò forse un disegno di legge?

PRETI, *Ministro delle finanze*. Ripeto che non posso fare ora, qui, una discussione sulla benzina. Noi stiamo discutendo dei gas di petrolio liquefatti e ho esposto le ragioni che hanno indotto il Governo a porre la questione di principio. Insomma, occorre porre fine a questa pericolosa corsa verso l'impiego del gas liquefatto per l'autotrazione, a salvaguardia degli interessi nazionali. Discuteremo, poi, e gli emendamenti su questa legge e, in sede opportuna, quelli che riguardano la legge sulla benzina. Bisogna, a mio modesto avviso, fissare ora il principio fondamentale, respingendo l'ordine del giorno di non passaggio agli articoli ed esaminando poi gli emendamenti, da qualunque parte essi siano stati presentati.

Come prima ho detto, il Governo con questa iniziativa non intende evidentemente colpire nessuna categoria, ma vuole semplicemente garantire un ordinato sviluppo dell'economia nazionale, evitando pericolose involuzioni in materia di politica economica. Ripeto che il Governo si propone di garantire un ordinato sviluppo dell'economia nazionale nell'interesse di tutti, anche cioè di quelle categorie che secondo taluni resterebbero danneggiate, e ciò nel quadro di quel programma di politica economica che è stato così bene illustrato a questa Camera dal Presidente del Consiglio dei ministri, onorevole Fanfani, e che tutti voi avete ascoltato con interesse. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, siamo in presenza di tre ordini del giorno con i quali si invita la Camera a non convertire in legge il decreto-legge: tale infatti è il senso, di fronte ad una conversione, della proposta di non passare all'esame dell'articolo unico. L'ordine del giorno Daniele è puro e semplice ed è stato presentato prima degli altri due; quelli Failla e Angelino Paolo erano motivati e sono divenuti poi puri e semplici, per avere i presentatori ritirato le motivazioni.

La precedenza nella votazione spetta all'ordine del giorno Daniele, al quale, d'altronde, gli altri presentatori possono aderire.

FAILLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FAILLA. Sin dal primo momento, conducendo questa battaglia nel Parlamento e nel paese, abbiamo sottolineato l'urgenza di una mobilitazione unitaria, scevra di ogni preoccupazione di parte, nel senso meschino del termine.

A nome del Governo, il ministro delle finanze ha invece sostenuto, quasi per puntiglio, una gravissima stortura.

Poniamo dunque in evidenza l'importanza del voto che la Camera sta per esprimere, soprattutto perché ci troviamo di fronte al primo di una serie di decreti-legge che incidono su settori fondamentali della nostra economia, oltre che su alcune prerogative del Parlamento, di cui dobbiamo essere gelosi custodi.

Per questi motivi dichiaro di accogliere l'invito di aderire all'ordine del giorno Daniele.

ANGELINO PAOLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINO PAOLO. Come presentatore di un ordine del giorno del gruppo parlamentare del partito socialista italiano confermo di rinunciare alla motivazione del mio ordine del giorno e propongo che sia posto in votazione un ordine del giorno unificato Daniele, Failla, Angelino.

DOMINEDÒ. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DOMINEDÒ. Desidero osservare che il ritiro delle motivazioni degli ordini del giorno Failla e Angelino Paolo fa cadere l'eccezione di incostituzionalità, che nelle motivazioni stesse era stata sollevata. Votando su di un ordine del giorno puro e semplice, la Camera decide pertanto solo sull'aspetto politico e non su quello giuridico, fermo restando che l'infondata eccezione di incostituzionalità è stata abbandonata.

Questa dichiarazione intendo fare anche agli effetti dei rapporti fra Governo, Parlamento e Corte costituzionale.

PRESIDENTE. Ritengo che la valutazione delle condizioni che inducono il Governo ad avvalersi della decretazione di urgenza possa avvenire su di un piano soltanto politico, non giuridico: il Parlamento, infatti, ha il dovere costituzionale di adottare una decisione: può convertire o non convertire in legge un decreto-legge. Se nega la conversione, non ha rilevanza costituzionale la motivazione del diniego; anche se la motivazione è di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 NOVEMBRE 1958

manca dei requisiti della necessità e dell'urgenza, trattasi pur sempre di valutazione politica e non tecnica, poichè sul piano giuridico la valutazione della sussistenza di questi motivi è dalla Costituzione riservata al Governo; e comunque, anche in questo caso, si può sfociare solo nella non conversione.

FERRI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRI. Signor Presidente, desidero dichiarare, a nome del gruppo socialista, che noi facciamo le nostre riserve su quanto ella ha dichiarato or ora, che cioè sia preclusa alla Camera, in sede di conversione di un decreto-legge, l'indagine sull'esistenza o meno dei requisiti della necessità e dell'urgenza rientrando la valutazione della loro sussistenza nella competenza dell'esecutivo.

Questo noi diciamo affinché sia chiaro che quanto è stato detto ora non costituisce un precedente.

PRESIDENTE. Gliene do atto, onorevole Ferri: non apro al riguardo una discussione, ma confermo il mio punto di vista.

Voteremo ora sull'ordine del giorno puro e semplice Daniele, Failla e Angelino Paolo, così formulato:

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

ANGELINO PAOLO. Chiedo lo scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Domando se questa richiesta è appoggiata.

(È appoggiata).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sull'ordine del giorno puro e semplice Daniele, Failla e Angelino Paolo.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

(Segue la votazione).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(I deputati segretari numerano i voti).

Verifica di poteri.

PRESIDENTE. Comunico che la Giunta delle elezioni, nella seduta odierna, ha verificato non essere contestabili le seguenti

elezioni, e, concorrendo negli eletti le qualità richieste dalla legge, le ha dichiarate valide:

Circoscrizione XIII (Parma - Modena - Piacenza - Reggio Emilia): Santi Fernando, Curti Ivano, Zurlini Umberto, Romagnoli Luciano, Gorreri Dante, Montanari Otello, Borellini Gina, Clocchiatti Amerigo, Bigi Teodoro, Trebbi Attilio, Bartole Attilio, Gorrieri Ermanno, Carra Vittorino, Marconi Pasquale, Buzzi Carlo, Marengi Francesco, Aimi Franco, Simonini Alberto;

Circoscrizione XXIII (Benevento - Avellino - Salerno): Grifone Pietro, Amendola Pietro, Granati Feliciano, Mariconda Salvatore, Sullo Fiorentino, De Martino Carmine, Vetrone Mario, Amatucci Alfredo, Amodio Francesco, Tesauro Alfonso, Jervolino Maria, Scarlato Vincenzo, D'Arezzo Bernardo, Cacciatore Francesco, De Vito Antonio, Covelli Alfredo, De Caro Raffaele.

Do atto alla Giunta della sua comunicazione e dichiaro convalidate queste elezioni.

Risultato della votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto sull'ordine del giorno presentato dai deputati Daniele, Failla e Angelino Paolo di non procedere alla conversione in legge:

Presenti e votanti . . .	513
Maggioranza	257
Voti favorevoli . . .	266
Voti contrari	247

(La Camera approva — Vivi applausi a sinistra).

Il disegno di legge sarà cancellato dall'ordine del giorno.

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli	Ambrosini
Agosta	Amendola Giorgio
Aicardi	Amendola Pietro
Aimi	Amiconi
Albarello	Amodio
Alberganti	Anderlini
Albertini	Andreucci
Aldisio	Anfuso
Alessandrini	Angelini Giuseppe
Alicata	Angelini Ludovico
Almirante	Angelino Paolo
Alpino	Angioy
Amadei Leonetto	Angrisani
Amadeo Aldo	Antoniozzi
Amatucci	Arenella

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 NOVEMBRE 1958

Armani	Borghese	Colombo Emilio	Fanelli
Ariosto	Borin	Colombo Renato	Fanfani
Armaroli	Bottonelli	Colombo Vittorino	Faralli
Armato	Bovetti	Comandini	Fasano
Armosino	Bozzi	Conci Elisabetta	Ferioli
Assennato	Breganze	Conte	Ferrara
Audisio	Brighenti	Corona Giacomo	Ferrari Francesco
Avolio	Brodolini	Cortese Giuseppe	Ferrari Giovanni
Azimonti	Brusasca	Cossiga	Ferri
Baccelli	Bucciarelli Ducci	Cotellessa	Fiumanò
Badaloni Maria	Bufardeci	Covelli	Foa
Baldelli	Buffone	Cruciani	Foderaro
Baldi Carlo	Busetto	Cucco	Fogliazza
Ballardini	Buttè	Curti Aurelio	Forlani
Ballesi	Buzzelli Aldo	Curti Ivano	Fornale
Barbaccia	Buzzetti Primo	Cuttitta	Foschini
Barbi Paolo	Buzzi	Dal Canton Maria Pia	Fracassi
Barbieri Orazio	Cacciatore	Dal Falco	Francavilla
Bardanzellu	Caiazza	Dami	Franceschini
Bardini	Calabrò	Daniele	Franco Pasquale
Baroni	Calasso	Dante	Franco Raffaele
Barontini	Calvi	D'Arezzo	Franzo Renzo
Bartesaghi	Camangi	De Capua	Frunzio
Bartole	Canestrari	De Caro	Fusaro
Barzini	Cantalupo	De' Cocci	Gagliardi
Basile	Caponi	Degli Esposti	Galli
Basso	Cappugi	De Grada	Gaspari
Battistini Giulio	Caprara	Del Bo	Gatto Eugenio
Beccastrini Ezio	Capua	De Leonardis	Gatto Vincenzo
Bei Ciufoli Adele	Carcattera	Delfino	Gaudioso
Belotti	Carra	Del Giudice	Gefter Wondrich
Beltrame	Carrassi	Delle Fave	Gennai Tonietti Erisia
Berlinguer	Casati	De Maria	Gerbino
Berloffa	Cassiani	De Martino Francesco	Germani
Berry	Castagno	De Marzi Fernando	Gioia
Bersani	Castellucci	De Marzio Ernesto	Giolitti
Bertè	Cattani	De Meo	Giorgi
Bertinelli	Cavazzini	De Michieli Vitturi	Gitti
Bettoli	Caveri	De Pascalis	Gomez D'Ayala
Biaggi Francantonio	Cecati	De Pasquale	Gonella Giuseppe
Biaggi Nullo	Ceccherini	Diaz Laura	Gonella Guido
Biagioni	Cengarle	Di Benedetto	Gorreri Dante
Bianchi Fortunato	Ceravolo Domenico	Di Giannantonio	Gorrieri Ermanno
Bianchi Gerardo	Cerreti Alfonso	Di Leo	Gotelli Angela
Bianco	Cerreti Giulio	Di Luzio	Granati
Biasutti	Cianca	Di Nardo	Grasso Nicolosi Anna
Bigi	Cibotto	Di Paolantonio	Graziosi
Bignardi	Cinciari Rodano Ma-	Dominedò	Greppi
Bima	ria Lisa	Donat-Cattin	Grezzi
Bisantis	Clocchiatti	D'Onofrio	Grifone
Boidi	Cocco Maria	Dosi	Grilli Antonio
Boldrini	Codacci-Pisanelli	Durand de la Penne	Grilli Giovanni
Bolla	Codignola	Ebner	Guadalupi
Bologna	Colitto	Elkan	Guerrieri Emanuele
Bonfantini	Colleoni	Ermini	Gui
Bonomi	Colleselli	Fabbri	Guidi
Bontade Margherita	Colombi Arturo Raf-	Failla	Gullo
Borellini Gina	faello	Faletta	Gullotti

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 NOVEMBRE 1958

Helfer	Matteotti Gian Carlo	Petrucci	Santi
Ingrao	Matteotti Matteo	Pezzino	Saragat
Invernizzi	Maxia	Piccoli	Sartor
Iotti Leonilde	Mazza	Pieraccini	Savio Emanuela
Iozzelli	Mazzoni	Pigni	Savoldi
Isgrò	Menchinelli	Pino	Scaglia Giovanni Bat-
Jacometti	Merenda	Pintus	tista
Jervolino Maria	Messinetti	Pirastu	Scalia Vito
Kuntze	Miceli	Pitzalis	Scarascia
Laconi	Micheli	Polano	Scarlato
Lajolo	Michelini	Prearo	Scarongella
Lama	Migliori	Preti	Scarpa
Landi	Minasi Rocco	Preziosi Costantino	Scelba
Lapenna	Minella Molinari An-	Principe	Schiano
Larussa	giola	Pucci Anselmo	Schiavetti
Lattanzio	Misasi Riccardo	Pucci Ernesto	Schiavon
Leccisi	Misefari	Pugliese	Schiratti
Lenoci	Mitterdorfer	Quintieri	Sciolis
Leone Francesco	Mogliacci	Radi	Sedati
Leone Raffaele	Monasterio	Raffaelli	Semeraro
Liberatore	Montanari Otello	Rampa	Seroni
Li Causi	Montanari Silvano	Rapelli	Servello
Limoni	Monte	Ravagnan	Sforza
Lizzadri	Moro	Re Giuseppina	Silvestri
Lombardi Giovanni	Moscatelli	Reale Giuseppe	Simonacci
Lombardi Riccardo	Musotto	Repossi	Simonini
Longo	Musto	Restivo	Sinesio
Longoni	Nanni Rino	Ricca	Sodano
Lucchesi	Nannuzzi	Riccio	Soliano
Lucchi	Napolitano Francesco	Ripamonti	Sorgi
Lucifero	Napolitano Giorgio	Rivera	Spallone
Lucifredi	Natali Lorenzo	Riz	Spataro
Lupis	Natoli Aldo	Roffi	Speciale
Luzzatto	Natta	Romagnoli	Sponziello
Maglietta	Negarville	Romanato	Stella
Magnani	Negrari	Romano Bartolomeo	Storchi Ferdinando
Magno Michele	Negrani	Romeo	Storti Bruno
Magri	Nicoletto	Romita	Sulotto
Malagodi	Nicosia	Romualdi	Tambroni
Malagugini	Novella	Roselli	Tantalo
Malfatti	Nucci	Rossi Maria Madda-	Targetti
Mancini	Origlia	lena	Terragni
Mannironi	Pacciardi	Rossi Paolo	Terranova
Marangone	Pajetta Gian Carlo	Rossi Paolo Mario	Titomanlio Vittoria c-
Marchesi	Pajetta Giuliano	Rubinacci	Togliatti
Marconi	Palazzolo	Rumor	Togni Giulio Bruno
Marenghi	Paolicchi	Russo Carlo	Togni Giuseppe
Mariani	Paolucci	Russo Salvatore	Tognoni
Mariconda	Passoni	Russo Spena Raf-	Toros
Marotta Michele	Patrini Narciso	faello	Tozzi Condivi
Marotta Vincenzo	Pavan	Russo Vincenzo	Trebbi
Martina Michele	Pedini	Sabatini	Tremelloni
Martinelli	Pella	Salutari	Tripodi
Martino Edoardo	Pellegrino	Sammartino	Troisi
Martino Gaetano	Penazzato	Sangalli	Trombetta
Marzotto	Pennacchini	Sannicolò	Truzzi
Mattarella Bernardo	Perdonà	Santarelli Enzo	Turnaturi
Mattarelli Gino	Pertini Alessandro	Santarelli Ezio	Vacchetta

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 NOVEMBRE 1958

Valiante	Villa Giovanni Oreste
Valori	Villa Ruggero
Valsecchi	Vincelli
Vecchietti	Viviani Arturo
Venegoni	Viviani Luciana
Venturini	Vizzini
Veronesi	Volpe
Vestri	Zaccagnini
Vetrone	Zanibelli
Viale	Zappa
Vicentini	Zugno
Vidali	Zurlini
Vigorelli	

Sono in congedo (Concesso nelle sedute precedenti):

Bettiol	Calvaresi
Caiati	Degli Occhi

Lombardi Ruggero	Spadazzi
Merlin Angelina	Spadola
Montini	Vedovato
Sarti	

(Concesso nella seduta odierna):

Segni	Zoboli
-------	--------

La seduta termina alle 13,20.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI