

LXXXIII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 DICEMBRE 1958

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDICE

	PAG.
Congedi	4507
Disegni di legge (<i>Approvazione in Commissione</i>).	4507
Disegno e proposte legge (<i>Discussione</i>):	
Conversione in legge del decreto-legge 17 ottobre 1958, n. 938, concernente il mantenimento in vigore, nella misura del 50 per cento, della sovrimposta addizionale sulla benzina, di cui al primo e secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, convertito, con modificazioni, nella legge 27 dicembre 1956, n. 1415 (406); Cortese Guido ed altri: Abolizione della sovrimposta addizionale sulla benzina (260); Failla ed altri: Riduzione del prezzo dei prodotti petroliferi ed abolizione della sovrimposta di cui al decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, convertito nella legge 27 dicembre 1956, n. 1415 (435)	4511
PRESIDENTE	4511
PIERACCINI	4511
FAILLA	4518
DANIELE	4525
BUSETTO	4530
VACCHETTA	4535
CUTTITTA	4537
DEGLI ESPOSTI	4541
ROSELLI	4543
Proposte di legge:	
(<i>Annunzio</i>)	4508
(<i>Ritiro</i>)	4508
Proposte di legge (<i>Svolgimento</i>):	
PRESIDENTE	4508
DE MARZI	4508

	PAG.
MARTINO, <i>Sottosegretario di Stato per la difesa</i>	4509, 4510
BERSANI	4509
CERVONE	4509
MAZZA, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i>	4510
SEMERARO	4510
BERLINGUER	4510

Interrogazioni, interpellanze e mozioni
(*Annunzio*):

PRESIDENTE	4548, 4570
GUIDI	4569

La seduta comincia alle 16.CUTTITTA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Casalnuovo, Martino Gaetano e Romano Bartolomeo.

(I congedi sono concessi).

Approvazioni in Commissione.

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

dalla IV Commissione (Giustizia):

« Determinazione dei contributi statali alle spese dei comuni di Ascoli Piceno, Bolzano e Cagliari per il servizio dei locali e mobili degli uffici giudiziari » (298);

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

dalla VII Commissione (Difesa):

« Aumento del contributo annuo dello Stato a favore della casa militare Umberto I per i veterani delle guerre nazionali in Turchia » (478);

« Estensione della indennità di cui all'articolo 32 della legge 31 luglio 1954, n. 599, ai sottufficiali dei carabinieri cessati, a suo tempo, dal servizio per riduzione degli organici o per soppressione del ruolo territoriale dell'arma » (479);

dalla VIII Commissione (Istruzione):

« Convenzione aggiuntiva tra lo Stato ed il comune di Bologna per l'uso della biblioteca civica, annessa al conservatorio di musica G. B. Martini » (508);

dalla XI Commissione (Agricoltura):

« Nuova anticipazione di lire 40 miliardi a favore del Fondo di rotazione di cui al capo III della legge 25 luglio 1952, n. 949, recante provvedimenti per lo sviluppo dell'economia e l'incremento della occupazione » (252) (*Con modificazioni*).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

DIAZ LAURA: « Norme per la sospensione della esecuzione degli sfratti dagli immobili adibiti ad uso di abitazione compresi nel territorio del comune di Livorno » (655);

SFORZA ed altri: « Modifica dell'articolo 582 del codice penale » (658);

CAPPUGI ed altri: « Estensione al personale già appartenente all'ufficio nazionale statistico economico dell'agricoltura (U.N.S.E.A.) dei benefici di cui all'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 3 maggio 1955, n. 448 » (656);

CAPPUGI e ROMANATO: « Facilitazioni per l'esodo volontario dei dipendenti dello Stato e di pubbliche amministrazioni, in genere, incaricati di insegnamento universitario » (657).

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.

Ritiro di proposte di legge.

PRESIDENTE. I deputati Russo Salvatore e Lizzadri, anche a nome degli altri firmatari, hanno dichiarato di

ritirare, rispettivamente, le proposte di legge:

« Indennità da corrispondere ai componenti le commissioni degli esami di ammissione, di licenza, di idoneità e di promozione negli Istituti di istruzione media, classica, scientifica, magistrale, tecnica e artistica » (404);

« Assistenza malattia ai venditori ambulanti con il contributo dello Stato » (486).

Le proposte di legge sono state, pertanto, cancellate dall'ordine del giorno.

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 De Marzi, Gui, Marengi, Francesco Franceschini, Longoni, Buzzi, Negroni, Vicentini, Franzo, Ermini e Boidi:

« Istituzione di una scuola nazionale di Stato per la meccanica agraria » (43).

L'onorevole De Marzi ha facoltà di svolgerla.

DE MARZI. Illustrerò molto brevemente questa proposta di legge, che è già stata svolta nella passata legislatura ed è stata anche approvata dalla Camera il 12 marzo 1958. Mi auguro che, avendo già superato questo vaglio, anche questa volta possa essere accolta per l'approvazione.

La proposta di legge riguarda più che la istituzione di una nuova scuola, la trasformazione o il potenziamento di una scuola già esistente: l'antica scuola pratica di meccanica agraria di Roma sorta 31 anni fa e che ha dato nella sua benemerita attività molti meccanici e guidatori di macchine agricole. Oggi però siamo nel 1958 e posso dire, per l'esperienza anche personale che ho quale presidente di un istituto agrario professionale di una provincia particolarmente meccanizzata, che oggi il problema non è solo quello di istruire meccanici e guidatori, ma quello di trovare chi sia in grado di istruire questi meccanici e questi guidatori.

Le scuole attualmente esistenti e cioè gli istituti tecnici agrari e quelli industriali sono carenti nel settore della meccanica agraria e praticamente si può dire che non esistano insegnanti specializzati della materia. Questa proposta di legge, perciò, vuol far sì che la scuola attualmente esistente sia trasformata in una scuola di Stato per la meccanica agraria

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

per la formazione di insegnanti specializzati che siano in grado di dare agli alunni insegnamenti specifici.

Per quanto riguarda gli oneri, che sono previsti in 30 milioni di lire, posso assicurare che una gran parte di essi vengono già spesi dallo Stato per la scuola già esistente. Si tenga conto altresì che tutto il patrimonio della scuola pratica di meccanica agraria di Roma — come è detto all'articolo 10 della proposta di legge — verrebbe trasferito in questa nuova scuola e che è anche previsto il capitolo di bilancio sul quale dovrebbero incidere i rimanenti oneri a carico dello Stato.

Confido, pertanto, che questa proposta di legge sarà accettata dalla Camera e nell'esprimere questa certezza mi permetto, in relazione al fatto di non perdere alcuni anni scolastici, signor Presidente, di chiedere anche l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

MARTINO, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

La seconda proposta di legge è quella dell'onorevole Bersani:

« Estensione delle provvidenze della piccola proprietà contadina alle partecipanze agrarie emiliane » (106).

L'onorevole Bersani ha facoltà di svolgerla.

BERSANI. Anche la proposta che ho l'onore di illustrare ritorna alla Camera dopo di avere percorso, nella precedente legislatura, la massima parte del suo *iter*. Mi limiterò, pertanto, a brevissimi cenni illustrativi. Si tratta di estendere alle partecipanze emiliane i benefici e le provvidenze riservate alla piccola proprietà contadina. Le partecipanze emiliane sono un istituto singolarissimo, con una caratteristica tutta particolare nel nostro ordinamento giuridico. Esse risalgono al primo sorgere della nostra vita nazionale. Allorché declinava il dominio longobardo e si andavano accennando i primi segni della nazione italiana, cominciava a sorgere nel cuore dell'Emilia questa tipica istituzione. Con 8 o 900 anni di anticipo essa non solo

realizzò, non appena caddero i ceppi della servitù della gleba, l'accesso diretto dei contadini alla proprietà della terra in una felice fusione della proprietà individuale con la forma associativa, ma su questa base diede origine ai primi liberi comuni della nostra storia nazionale. Inoltre, cosa ancora più singolare, attraverso questo lungo spazio di tempo, le partecipanze agrarie hanno conservato immutato tutto il pregio della loro forma e della loro capacità di sviluppo sociale, tecnico e produttivo. Oggi le leggi della proprietà contadina, a distanza di tanto tempo, ripercorrono in parte lo stesso cammino; e poiché, nel breve spazio di 5 comuni, noi troviamo ben 14 mila unità interessate al mantenimento in vita delle partecipanze, in una zona che, proprio per lo sviluppo secolare della loro provvida opera, presenta il massimo di concentrazione demografica di popolazione contadina in Europa, pensiamo che estendere a queste istituzioni i benefici delle leggi della piccola proprietà contadina sia veramente un debito di giustizia che abbiamo verso i soci delle partecipanze e verso l'opera secolare che essi hanno svolto in Emilia, opera che mantiene, a mio avviso, inalterati i motivi di benemeranza che ha avuto in passato.

Per queste ragioni confido che la Camera vorrà confortare col suo voto una iniziativa che vuole riconsacrare il permanere di questa così alta funzione pacificatrice ed evolutiva che le partecipanze emiliane continuano a svolgere nella vita del nostro paese.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

MARTINO, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

La terza proposta di legge è quella degli onorevoli Cervone, Quintieri e Iozzelli:

« Norme interpretative della legge 22 dicembre 1957, n. 1234 » (262).

L'onorevole Cervone ha facoltà di svolgerla.

CERVONE. Nella passata legislatura una mia proposta di legge fu approvata da entrambi i rami del Parlamento e divenne legge dello Stato, la legge 30 dicembre 1957. Senonché la applicazione di essa ha trovato

qualche difficoltà, per cui è necessario un provvedimento integrativo e interpretativo. A questo scopo risponde la mia nuova proposta, per la quale chiedo l'urgenza, essendo in atto concorsi che hanno come fondamento la applicazione della legge a cui la proposta stessa si riferisce.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

MAZZA, Sottosegretario di Stato per l'interno. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione. Desidero comunque assicurare l'onorevole Cervone che i concorsi saranno, sia pure per un breve periodo, procrastinati.

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

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

La quarta proposta di legge è quella di iniziativa del deputato Semeraro:

« Revisione delle aliquote progressive di diritto erariale e dell'imposta generale sull'entrata per gli spettacoli cinematografici » (456).

L'onorevole Semeraro ha facoltà di svolgerla.

SEMERARO. Questa proposta di legge fu già approvata dalla Commissione in sede legislativa il penultimo giorno della scorsa legislatura. Purtroppo, l'iter non fu completato perché il Senato fu poi sciolto. I motivi che ci hanno indotto a riproporre questa revisione dei diritti erariali e dell'imposta generale sull'entrata non solo sono attuali come allora, ma anzi lo sono di più, perché la situazione in questi ultimi mesi si è aggravata. Prego pertanto l'Assemblea di prendere in considerazione questa mia proposta di legge, di cui chiedo l'urgenza; prego anche il signor Presidente, ove ciò sia possibile, di proporre il deferimento della proposta di legge alla Commissione in sede legislativa.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

MARTINO, Sottosegretario di Stato per la difesa. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

La quinta proposta di legge è quella d'iniziativa dei deputati Berlinguer, Pieracini, Angelucci, Assennato, Audisio, Barontini, Bertoldi, Faletra, Ferri, Ghislandi, Lenoci, Lizzadri, Luzzatto, Nicoletto, Passoni, Preziosi Costantino:

« Adeguamento ed equiparazioni nel trattamento economico dei sottufficiali e gradi inferiori dell'esercito, della marina, dell'aeronautica, del corpo guardie di finanza, dei carabinieri, della pubblica sicurezza, degli agenti di custodia e del corpo forestale dello Stato » (457).

L'onorevole Berlinguer ha facoltà di svolgerla.

BERLINGUER. La Camera, nella seduta di giovedì scorso, 27 novembre ha deliberato la presa in considerazione e l'urgenza per tre proposte di legge che hanno l'identico oggetto di quella che io dovrei illustrare. Mi dispenso perciò dal precisare i criteri generali comuni a tutte le proposte, e aggiungo soltanto che la nostra appare, almeno per noi, più organica, ed è certamente più ampia poiché eleva il coefficiente previsto nelle altre. Essa si estende inoltre ai richiamati, trattenuti in servizio, sfollati e pensionati per infermità nonché ai gradi inferiori a quelli dei sottufficiali e propone una decorrenza anticipata più lontana, in considerazione della lunghissima attesa degli interessati.

Chiedo l'urgenza, signor Presidente, anche per una ragione particolare; cioè perché sia possibile esaminare la nostra congiuntamente con le altre proposte che così potranno essere unificate. Penso che sul problema si sia già delineata una maggioranza preconstituita e se tutti i gruppi saranno fedeli all'impegno dei proponenti delle varie proposte, vi sia da contare su un risultato positivo.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

MARTINO, Sottosegretario di Stato per la difesa. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

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

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 17 ottobre 1958, n. 938, concernente il mantenimento in vigore, nella misura del 50 per cento, della sovrimposta addizionale sulla benzina, di cui al primo e secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, convertito, con modificazioni, nella legge 27 dicembre 1956, n. 1415. (406); e delle proposte di legge: Cortese Guido ed altri: Abolizione della sovrimposta addizionale sulla benzina. (260); Failla ed altri: Riduzione del prezzo dei prodotti petroliferi ed abolizione della sovrimposta di cui al decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, convertito nella legge 27 dicembre 1956, n. 1415. (435).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 17 ottobre 1958, n. 938, concernente il mantenimento in vigore, nella misura del 50 per cento, della sovrimposta addizionale sulla benzina, e delle proposte di legge Cortese Guido ed altri e Failla ed altri sulla riduzione del prezzo dei prodotti petroliferi e l'abolizione della sovrimposta sulla benzina.

Dichiaro aperta la discussione generale. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Pieraccini. Ne ha facoltà.

PIERACCINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la conversione del decreto-legge di cui oggi ci occupiamo offrirà certamente lo spunto a una battaglia parlamentare appassionante, vivace, incerta, come quella recentemente svoltasi sulla conversione in legge del decreto-legge relativo all'imposta sui gas liquidi.

La materia è scottante e l'attenzione dell'opinione pubblica è pienamente giustificata date le ripercussioni che sulla vita del paese ha l'esistenza di una così pesante pressione fiscale sulla circolazione.

D'altra parte, l'opinione pubblica era legittimamente in attesa della fine di quello che è stato chiamato il « balzello Suez », poichè autorevoli voci governative (ricordiamo ancora una volta l'esplicita promessa del ministro Andreotti) si erano levate, alla vigilia delle elezioni, per annunciare che la sovrattassa di 14 lire sarebbe stata soppressa al più presto, una volta completato il rimborso degli oneri maggiori sopportati per l'importazione di petrolio in conseguenza della crisi di Suez.

In realtà ci troviamo di fronte ad una strana vicenda. Abbiamo sentito dapprima preannunciare il mantenimento dell'intera sovrattassa di 14 lire, giustificata con interviste televisive del Presidente del Consiglio onorevole Fanfani, e del ministro dei lavori pubblici, onorevole Togni, come indispensabile per garantire l'attuazione del piano di miglioramento stradale. Poche settimane dopo, questa « indispensabilità », evidentemente, non esisteva più perchè il decreto-legge emanato dal Governo riduceva alla metà, ossia a 7 lire, la sovrattassa sulla benzina: riduzione dalla quale si dovrebbe dedurre, per lo meno, che i conti fossero stati fatti male...

Ma la strana vicenda non era ancora finita poichè il Governo ha accettato dinanzi alla Commissione finanze e tesoro un emendamento, presentato da alcuni colleghi della maggioranza, secondo il quale lo stesso mantenimento della sovrattassa di 7 lire diventerebbe temporaneo, e cioè praticamente avrebbe la durata di un anno e mezzo, arrivando al 30 giugno 1960. Stranezza ancora più grande, poichè a questo punto non si capisce più il perchè della tesi della indispensabilità del mantenimento dell'intera sovrattassa Suez per il reperimento dei fondi per il piano stradale, quando poi da parte dello stesso Governo ci si riduce a dire che basta, in pratica, mantenerla per un anno e mezzo e per 7 lire. Tutto questo dimostra una scarsa serietà nell'impostazione di tutta la questione da parte degli organi responsabili governativi.

Esaminiamo il più rapidamente possibile (anche perchè se ne discute da molti mesi) i termini della questione. La critica che si rivolge agli oppositori, ed in particolare a quelli di sinistra, è questo: voi vi opponete al mantenimento della sovrattassa Suez, sia pure al 50 per cento, anche per un periodo limitato come ora annunciato, e proprio voi uomini di sinistra dimenticate che nel nostro paese vi sono molti altri bisogni più urgenti, molti altri consumi più necessari di quello della benzina.

In realtà non è così. Noi socialisti abbiamo dichiarato in Commissione, e pubblicamente, che ci rendiamo perfettamente conto che, se dobbiamo fare una scala di priorità nel nostro paese, in cima ad essa non vi è il problema della motorizzazione civile, bensì quello della lotta contro la disoccupazione, contro la miseria, contro le sperequazioni sociali e geografiche esistenti.

Noi ci rendiamo conto di questo stato di cose. Tuttavia, nell'opporci al mantenimento

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

di questa sovrattassa, non ci sentiamo affatto in contrasto con le nostre stesse convinzioni, non ci sentiamo spinti da una ventata demagogica, ma ci sembra di agire coerentemente.

Infatti, se voi portate in discussione un organico e serio piano di lotta contro la disoccupazione che tenga conto di una scala di priorità per cui questo problema della motorizzazione si inquadri in una politica economica più vasta, lo potremo esaminare. Ma ciò voi non fate. In secondo luogo bisogna esaminare che cosa il settore della motorizzazione dà già al nostro paese. Esso contribuisce in modo evidentemente molto rilevante al finanziamento del bilancio dello Stato. Soltanto per quanto riguarda il gettito dell'imposta sulla benzina, nell'esercizio finanziario 1957-58, al netto della sovrattassa Suez, siamo a 178 miliardi e mezzo di contributi da parte della motorizzazione civile, come ricorda lo stesso relatore di maggioranza. A questo dobbiamo aggiungere tutte le altre tasse ed imposte che gravano su questo settore.

Cosicché, se è vero che il problema della motorizzazione non è il problema numero uno del paese, è anche vero che di questo fatto si è già tenuto conto dato il peso che tale settore sopporta per la collettività; infatti esso sopporta già un onere che, per quanto riguarda l'imposta sulla benzina, è uno dei più alti d'Europa e uno dei più alti del mondo. Non vi è altro paese, ad esclusione della Francia (che però si trova in una particolare situazione, praticamente di guerra guerreggiata in Algeria) nel quale gli oneri sulla circolazione raggiungano il livello che hanno nel nostro paese.

Inoltre, si afferma che occorre far contribuire i consumatori di questo settore poiché essi, tutto sommato, sono coloro che, in fondo, non stanno peggio; e si aggiunge che, se mai, vi sarebbero altre imposte di consumo sulle quali bisognerebbe far leva al fine di realizzare una politica sociale più aperta verso i ceti popolari. Si tratta in particolare della tesi sostenuta dal senatore Zoli, che viene ripresa qua e là dalla maggioranza.

Ma, onorevole ministro, la tesi del senatore Zoli, mi si permetta dirlo, è una tesi un po' demagogica. Egli dice: prima di ridurre il prezzo della benzina riduciamo, per esempio, l'imposta che grava sullo zucchero. Ho parlato di tesi demagogica, poiché in realtà l'onorevole Zoli è stato capo del Governo per un lungo periodo che è terminato soltanto dopo le elezioni del 25 maggio 1958: nessuno gli impediva, se aveva questa inten-

zione, di mettere in pratica quello che ora, che non è più Presidente del Consiglio, sostiene con tanto vigore.

D'altra parte, se volete mettervi su questa strada, facciamo la prova: se ella, onorevole ministro, alla fine di questa discussione si alzerà e ci annuncerà la riduzione dell'imposta sullo zucchero, noi siamo pronti a rivedere la nostra posizione. Ma il guaio è che tali proposte vengono fatte per impedire la riduzione dell'imposta sulla benzina, ma non verranno attuate ed ella, onorevole ministro, si guarderà bene dall'annunciare misure di questo genere alla fine della discussione.

Quindi, onorevole Preti, d'accordo: il problema principale del nostro paese è quello della disoccupazione, della miseria, di una politica che miri a sanare questa situazione. Ma è anche chiaro che, nel quadro delle possibilità dei vari cittadini italiani, gli utenti della strada motorizzati pagano in una misura che tiene conto della loro relativa superiorità nei confronti dei ceti diseredati, tanto che, come ho già detto, in questo campo registriamo gli oneri più alti del mondo, anche detratte le 14 lire della sovrattassa Suez.

Ma vi è un'altra questione di cui abbiamo parlato a lungo anche in Commissione.

Il relatore di maggioranza, onorevole Tantalò, afferma che si specula un po' troppo sulle promesse fatte dall'onorevole Andreotti, cercando di accreditare la tesi che, in fondo, la promessa dell'onorevole Andreotti riguarda la temporaneità del tributo, temporaneità che sarebbe stata confermata dal fatto che, sia pure mantenendo un tributo parziale di 7 lire, tuttavia si è riconosciuto che il vecchio tributo delle 14 lire è venuto a mancare.

Onorevole Tantalò, a me non sembra che si speculi eccessivamente sulle promesse del ministro Andreotti. Innanzi tutto non è vero che l'onorevole Andreotti abbia fatto una promessa vaga, riferendosi soltanto alla temporaneità del tributo Suez: l'onorevole Andreotti ha scritto una lettera pubblicata dalla stampa, ha fatto un'intervista televisiva nella quale annunciò la cessazione del tributo Suez appena finito il rimborso dei maggiori oneri sostenuti e si parlava di fine settembre e di fine ottobre come data conclusiva. Il ministro Andreotti ha esplicitamente detto questo ed è stato ribadito non soltanto da lui, ma direi da tutti gli oratori democristiani perché fu uno degli elementi, fra gli altri, della propaganda elettorale, una delle promesse elettorali del maggio 1958.

Ora, onorevole ministro, è inutile distinguere se un ministro può impegnare un Go-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

verno o non può impegnarlo. Si dice che la promessa di un ministro non impegna il Governo. Ma, in primo luogo, il Governo non ha mai smentito l'onorevole Andreotti, anzi in una sua dichiarazione, onorevole Preti, ella stesso ha confermato la temporaneità del tributo sia pure aggiungendo che, comunque, avrebbe deciso il Consiglio dei ministri. Ed anche la sua dichiarazione ribadiva la data dell'ottobre 1958 come data finale del tributo. Quindi, nessuno ha smentito il ministro Andreotti, né la sua affermazione.

Ma vi è di più, vi è un problema più vasto, vi è un problema più importante che trascende la questione di cui oggi ci stiamo occupando ed è il problema dei rapporti fra le istituzioni pubbliche, il Governo e il Parlamento, il paese, la pubblica opinione. Un Governo che promette, che prende un impegno, deve mantenerlo, perché se questo non si fa, si mette in atto un meccanismo estremamente pericoloso per tutti, onorevoli colleghi, non soltanto pericoloso per le opposizioni, e per la maggioranza, ma anche per l'intero sistema democratico, perché in tal modo si contribuisce ad allargare un sentimento di sfiducia tra paese e Governo, tra paese e sistema politico. Il parlamento ha il diritto di vedere che gli uomini responsabili che dirigono l'amministrazione pubblica, quando promettono una determinata cosa, la mantengono.

Non si può giocare nel momento in cui fa comodo, come può essere una vigilia elettorale, lanciare promesse e poi, passate le elezioni, non farne più nulla. È estremamente pericoloso. Si è voluto mantenere in piedi, sia pure ridotta nella misura del 50 per cento, una sopratassa di cui era stata annunciata clamorosamente la fine. Dicevo che si mette in atto un meccanismo pericoloso per la vita stessa del sistema democratico. Si deve, inoltre, aggiungere che accanto alle promesse dell'onorevole Andreotti vi è stato un voto di un ramo del Parlamento. Si dice che il voto di un ramo del Parlamento non è impegnativo giuridicamente, e questo può essere vero, ma quando un ramo del Parlamento esprime solennemente un voto meditato, serio, che rispecchia responsabilmente una scelta da parte della maggioranza dei parlamentari, da parte, quindi, di un consenso in cui sono rappresentate tutte le parti dell'opinione pubblica, e questo voto, anche se giuridicamente non vincolante nel senso più stretto della parola, si affianca a quella serie di promesse già fatte dal Governo, si

crea una situazione nella quale il Governo deve rapidamente attuare quanto richiesto altrimenti la macchia d'olio della sfiducia si allarga e colpisce non solo il Governo, ma anche il sistema democratico: guai quando le Assemblee votano, ma il Governo non ne tiene conto e continua per la sua strada!

Ma entriamo a discutere nel merito. Qual è la giustificazione del mantenimento di questa imposta? La giustificazione sarebbe data dal piano di miglioramento della rete nazionale di strade, anzi, secondo il titolo del disegno di legge del ministro Togni, per la « sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade nazionali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale ». Si dice che questo è lo scopo e su di esso si basa tutto il ragionamento, anche della relazione dell'onorevole Tantalò. Che noi in Italia abbiamo un sistema stradale inadeguato è questione sulla quale veramente vi è l'unanimità di pareri. Pertanto bisogna migliorare la rete stradale e bisogna trovare il modo di finanziare i lavori. Questi mezzi dovrebbero essere dati dal mantenimento della sopratassa Suez nella misura del 50 per cento.

È inutile che io ricordi l'osservazione iniziale che ho fatto sullo strano modo di comportarsi del Governo. Se questa tesi è esatta, il piano come si finanzia? Secondo le dichiarazioni dell'onorevole Fanfani e dell'onorevole Togni il piano aveva assolutamente bisogno, per essere finanziato, del mantenimento delle 14 lire di sopratassa a tempo indeterminato. Allora si capirebbe che il Governo facesse la sua battaglia su questa linea. Ma questa cade: per il finanziamento del piano è sufficiente il mantenimento delle 7 lire. Questo piano è dunque un piano molto elastico, si può finanziare con la metà di quanto si riteneva fosse necessario due settimane prima; ma poi dimostra di essere ancora più elastico perché, come ho già notato, ad esso bastano le 7 lire fino al 30 giugno 1960. A questo punto veramente la vostra tesi cade a pezzi e non si regge. Se con le 7 lire fino al giugno del 1960 si provvede ugualmente al finanziamento del piano, che necessità c'era di impostare la battaglia contro le promesse dell'onorevole Andreotti e contro il voto della Camera? È un interrogativo che già vi abbiamo rivolto in Commissione e al quale non avete dato risposta.

Ma vi è di più. In Commissione non avevamo ancora il testo del disegno di legge dell'onorevole Togni, ma ora l'abbiamo e perciò siamo andati a vedere il meccanismo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

di finanziamento del piano stradale. Non vi è traccia della sovrattassa Suez, non solo perché non si deve parlare di imposte di scopo (se si mantenesse in piedi la sovrattassa Suez sarebbe una imposta di scopo, non prevista dal nostro ordinamento costituzionale), ma anche perché il meccanismo di finanziamento è diverso.

Il disegno di legge prevede due tipi di spesa: innanzi tutto una spesa globale per il miglioramento della rete stradale di 200 miliardi di lire divisi in dieci esercizi finanziari, in ragione di 20 miliardi l'anno (anche qui bisogna notare che si era parlato di 300-350 miliardi); poi all'articolo 2 prevede per l'autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara una spesa di 25 miliardi, ripartita in misura diversa in dieci esercizi. Per il 1958-59 la spesa prevista per questa autostrada è di un miliardo e ad essa si fa fronte con una riduzione dello stanziamento del capitolo 122-bis dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio stesso, cioè con una fonte che non riguarda assolutamente la questione che ci interessa.

Circa la spesa dei 20 miliardi annui, e la spesa che afferisce all'autostrada Bologna-Pescara, per gli anni successivi al 1958-59, si dice testualmente nel disegno di legge: «Alla copertura della spesa prevista dagli articoli 1 e 2 per gli esercizi successivi al 1958-59 si farà fronte con le prevedibili maggiori entrate. In caso diverso si provvederà mediante riduzione per pari importo dei capitoli concernenti gli stanziamenti dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici».

Si fa quindi riferimento al procedimento, caratteristico della politica fanfaniana, tendente a finanziare i piani pluriennali con la dilatazione delle entrate, procedimento di cui discuteremo in altra sede.

Come si vede, in quel disegno di legge non si parla affatto della sovrimposta Suez. D'altra parte, se anche si vuole guardare alla sola espansione delle entrate normali sulla benzina, senza cioè la sovrimposta Suez, si può dire che vi sia anche una giustificazione perché non si parli di quest'ultima.

Se prendiamo, infatti, le cifre che lo stesso relatore di maggioranza ha citato nella sua relazione, notiamo come, ad esempio, nell'esercizio finanziario 1956-57 l'entrata normale, cioè al netto della sovrimposta Suez, sia stata di 158 miliardi e 873 milioni di lire e come nell'esercizio finanziario 1957-58 essa sia stata di 178 miliardi e 574 milioni di lire, con un incremento annuale di 20 miliardi e

701 milioni di lire, cioè con un incremento annuale superiore di per se stesso alla spesa prevista in 20 miliardi nel disegno di legge presentato dall'onorevole Togni.

Ciò significa che, facendo riferimento alla espansione dell'entrata in generale ed anche, se si vuole, alla espansione dell'entrata per quanto riguarda la motorizzazione civile, cioè al capitolo di bilancio dedicato a quest'ultima, abbiamo effettivamente una copertura sufficiente già con l'incremento annuale. Questo, per altra via, ci porta all'affermazione che si poteva e si può benissimo finanziare il piano di strade progettato dall'onorevole Togni, senza ricorrere alla sovrimposta Suez.

Del resto, la conferma indiretta di questo assunto ce l'avete fornita proprio voi della maggioranza, anzi voi stessi del Governo, quando avete accettato il mantenimento della sovrimposta Suez solo per un anno e mezzo, venendo così a dimostrare la insostenibilità della vostra precedente tesi.

Questo, per quanto riguarda la questione centrale, cioè la giustificazione politica che si porta per il mantenimento della sovrimposta Suez fino al 1960. Se poi, però, guardiamo la natura stessa di questa imposta, ci accorgiamo di essere di fronte ad una imposta di scopo.

Noi sappiamo che nel nostro ordinamento costituzionale le imposte di scopo non sono previste, anzi sono vietate. Il perché è chiaro. È proprio vero quello che dice il relatore di maggioranza, anche se lo dice a sostegno della sua tesi e non si accorge, a mio avviso, che invece porta acqua al nostro mulino. Egli dice, infatti, che il bilancio dello Stato non è e non può essere fatto di compartimenti-stagni. Si può, poiché devono essere fatte le strade, far pagare gli utenti della strada? Si può, poiché devono essere migliorate le ferrovie, far pagare solo i viaggiatori delle ferrovie? Si può, poiché si deve sviluppare un servizio ospedaliero, far pagare gli utenti dell'ospedale? Tutto questo, naturalmente, investe una questione pregiudiziale per l'unità del bilancio che verrebbe a frantumarsi con un sistema siffatto.

Il bilancio, infatti, ha una sua sostanziale unità: si può chiedere alle varie categorie sociali di contribuire a seconda delle proprie possibilità; ripeto, a mio avviso, su questo settore della motorizzazione noi abbiamo già chiesto molto, abbiamo già chiesto il possibile, certo spingendo così a fondo la imposizione fiscale su questo settore abbiamo chiesto, direi, qualcosa che è più che proporzionale alla possibilità di molti degli utenti della

strada. Tuttavia se poi fosse vero che questa imposta dovrebbe servire soltanto al finanziamento del piano stradale dell'onorevole Togni, allora si cadrebbe senz'altro nell'ipotesi di scopo che, per l'ordinamento tributario del nostro Stato, non è ammissibile, e quindi si urterebbe in un ostacolo che richiede — per altro verso — l'abolizione di questa sovrimposta. La natura dell'imposta di scopo non è infatti data dal fatto della contestualità in un disegno di legge della spesa e dell'entrata. Se per esempio si dovesse sostenere che questi miliardi che ricaviamo dalla sovrattassa delle 7 lire saranno versati, anche se non se ne parla, per il piano presentato dall'onorevole Togni, evidentemente siamo di fronte ad una imposta di scopo. Quindi è evidente che urteremmo contro l'ordinamento generale tributario dello Stato italiano.

Ci sono poi le considerazioni economiche da fare a questo proposito. Noi siamo in una fase, a detta di tutti, di recessione. L'onorevole ministro Preti, se non ho letto male, ha comunicato pubblicamente per mezzo della stampa che abbiamo già in questi primi mesi dell'esercizio finanziario una riduzione di entrate, cioè un minore introito di 16 miliardi nelle imposte indirette, riduzione che denuncia appunto questo stato di difficoltà, questo stato di recessione dell'economia nazionale, che del resto si inserisce nel generale fenomeno della recessione economica internazionale. Ora, in una fase di questo genere, mantenere una imposizione fiscale eccezionale non è certo una misura antirecessiva. E nonostante le tentate confutazioni del relatore per la maggioranza io continuo a ritenere che l'industria automobilistica non ha di fronte a sé oggi un grande avvenire di stabilità e di progresso. L'onorevole relatore per la maggioranza ricorda che, nonostante Suez e nonostante la recessione, la produzione italiana ha continuato a crescere. Però sta di fatto che ha continuato a crescere soprattutto per una particolare vantaggiosa posizione dell'industria italiana nel campo delle esportazioni in questi ultimi anni, cioè è aumentata soprattutto l'esportazione — del che ci rallegriamo —; in particolare perché le macchine utilitarie di piccola cilindrata e di piccole dimensioni hanno trovato un mercato che prima non c'era, quello degli Stati Uniti d'America, forse in ragione, in parte, della stessa recessione, ed anche hanno trovato buon collocamento negli stessi mercati europei. D'altra parte non possiamo nemmeno ignorare che anche lo sviluppo della esportazione rappresenta, in parte, un onere

che si riversa sulla collettività italiana, perché la produzione automobilistica del nostro paese è protetta da una serie di misure che praticamente gravano sui consumatori, dalle misure doganali a protezione della produzione nazionale a quelle favorevoli all'esportazione, di cui non è qui il caso di parlare oggi e che però tutti conosciamo, che praticamente vengono sopportate dalla collettività.

Comunque sia, se anche si è verificata questa espansione dell'esportazione, innanzi tutto non abbiamo alcuna certezza che tale sviluppo continui, e continui in questa misura; in secondo luogo — nonostante, ripeto, che il relatore tenti di dimostrare il contrario, senza per altro portarci una dimostrazione basata su cifre — si nota un rallentamento della motorizzazione interna. Tale rallentamento esiste. Se voi prendete ad esempio i dati della motorizzazione, vedrete che è aumentato, sì, il numero dei veicoli in senso assoluto, ma con un ritmo meno intenso rispetto agli anni precedenti.

Quando si afferma che, nonostante tutto, il ritmo di sviluppo della motorizzazione interna italiana è sempre uno dei maggiori dell'Europa occidentale, si dimentica che il punto di partenza per il nostro paese era uno dei più bassi; è facile per esempio, che negli Stati Uniti d'America il ritmo di sviluppo sia ormai lento, essendo il mercato arrivato ad un grado di saturazione quasi completa. D'altra parte anche nell'Europa occidentale abbiamo dei mercati in cui, se non si è ancora giunti alla saturazione, si è però abbastanza vicini a questo punto: mi riferisco all'Inghilterra e ad altri paesi in cui il ritmo necessariamente deve essere meno intenso dato il livello già raggiunto, come la Francia e la Germania occidentale.

Ora, è vero che in un paese come il nostro, più povero degli altri e con un reddito nazionale ed un reddito individuale minori, il grado di motorizzazione non può raggiungere quello degli Stati Uniti, della Gran Bretagna, della Germania o della Francia. Ma è anche vero che la motorizzazione in un paese moderno diventa sempre più un elemento indispensabile nella vita, nell'economia, nei trasporti, nell'attività quotidiana di tutta la collettività. Ed è anche vero che la spesa per la motorizzazione civile diventa sempre meno una spesa superflua, una spesa voluttuaria, una spesa di lusso, per assumere invece il carattere di un'esigenza indispensabile, senza di che la vita moderna non si può sviluppare.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

Ecco perchè, nonostante tutto, nonostante i pesi fiscali, nonostante gli ostacoli, nonostante la recessione, nonostante l'imposta Suez, notiamo un fenomeno di sviluppo della motorizzazione, sia pure rallentato, perchè la motorizzazione stessa è diventata uno degli elementi naturali, spontanei, inderogabili, necessari, della vita di una società del nostro tempo.

Resta però da vedere — e qui non si può portare la dimostrazione che voi portate — che cosa accadrebbe nel nostro paese se riducessimo la fiscalità che è arrivata ad un grado così alto, se cioè facessimo una politica che punti sullo sviluppo della motorizzazione e quindi dia allo Stato gli stessi frutti, favorendo però una espansione della motorizzazione. Io penso, onorevole ministro, che certo neppure in questo caso potremmo raggiungere il livello degli Stati Uniti d'America, e neppure quello della Gran Bretagna o della Germania, proprio per la logica insita nei diversi livelli di sviluppo economico dei vari paesi e nella diversa misura dei redditi individuali medi dei singoli popoli; ma penso anche che compiremmo un balzo molto maggiore, che permetterebbe allo Stato di non perdere nulla riducendo il prezzo della benzina. Ecco perchè sono favorevole non solo all'abolizione integrale del sovrapprezzo Suez, ma anche — e la voteremo come gruppo — alla proposta di legge dell'onorevole Failla per un'ulteriore riduzione del 10 per cento del prezzo della benzina; anche perchè, onorevole Preti, questo era già in quelle famose promesse dell'onorevole Andreotti in cui non si parlava soltanto dell'abolizione della sovrimposta sulla benzina, ma (se ella ricorda) si diceva anche che, probabilmente, si sarebbe potuto arrivare anche ad un ritocco che riducesse ulteriormente il prezzo della benzina; e si pensava ad una cifra (comprese le 14 lire Suez) di 20-22 lire il litro.

Io penso dunque che, in una fase di recessione, in cui vi è una serie di preoccupazioni economiche, e — d'altra parte — in una fase in cui la motorizzazione civile, al di là della contingenza economica, è un elemento sempre più importante nella economia del paese (basti pensare alla funzione dei trasporti, oltre a quella dei servizi, ecc.), penso — dicevo — che in questo momento agire riducendo l'imposizione fiscale sia anche una misura che s'impone (per tutte le considerazioni finora fatte) o che, almeno, è molto utile proprio dal punto di vista di una politica antirecessiva che miri a favorire tutte le at-

tività del paese in un momento in cui una azione di questo genere è necessaria.

Infine, questo discorso sull'ulteriore riduzione del prezzo della benzina ci porta ad un punto che voglio toccare: quello del famoso metodo per stabilire il prezzo della benzina.

Onorevole ministro, di questo abbiamo già parlato in Commissione e sappiamo che esamineremo queste questioni (in particolare, poi, anche le questioni del modo in cui sono avvenuti i rimborsi per la fase Suez, diciamo così) in altro momento e in apposita seduta della Commissione finanza e tesoro. Tuttavia, bisogna farne cenno anche qui, in seduta pubblica, perchè la collettività ha sopportato un onere che, praticamente, risulta intorno ai 50 miliardi. Le 14 lire Suez hanno dato, mi pare, più di 50 miliardi, cioè più di quanto richiesto per i rimborsi previsti dal decreto-legge presentato dall'allora ministro dell'industria onorevole Cortese.

La collettività ha dunque sopportato questo onere. Ma bisogna ora vedere chiaro nel metodo per la fissazione del prezzo della benzina, perchè, quando noi avanziamo la tesi che si potrebbe ulteriormente ridurre l'onere sulla benzina dal livello pre-Suez ad un livello ancor più basso, ci si risponde che questo livello di prezzi è stabilito dal C. I. P. Lo strano è però che il C. I. P., da molti anni, fissa un prezzo della benzina stabile. Abbiamo anzi visto funzionare il controllo del prezzo solamente quando abbiamo sentito annunciare un aumento di prezzo (parlo della benzina, non degli olii minerali, di cui abbiamo sentito annunciare una riduzione).

Come va questa faccenda? Abbiamo assistito in questi anni a fasi diverse dell'economia mondiale e dell'economia particolare di questo settore. Noi sappiamo, per esempio, che i noli delle navi-cisterna, che trasportano petrolio, sono a livelli più bassi di quelli del 1956. Ne abbiamo testimonianze. Abbiamo avuto fasi alterne: noli che si alzavano, che scendevano, che precipitavano; addirittura fasi di crisi dei noli, che sappiamo hanno avuto conseguenze anche nelle industrie cantieristiche. Abbiamo avuto poi l'impennata per Suez e il riprecipitare dei noli. E questo fenomeno, che tradotto su una carta darebbe un andamento come di una alta febbre con abbassamenti improvvisi, con ritorni ancora più acuti nei riguardi del prezzo che i consumatori pagano, non si traduce in niente, o, meglio, si traduce soltanto in scatti in alto quando i noli scattano in alto, ma quando vanno in basso i consumatori continuano a pagare. È uno strano meccanismo, per la verità!

Si dice, a giustificazione di questo, che gli importatori di greggio sono legati a contratti a lunga scadenza, pluriennali. Cosicché, per esempio, adesso la contingenza Suez non vi è più, si sono avute delle riduzioni notevoli di noli, però, i nostri importatori sarebbero legati ai vecchi contratti pluriennali, quindi a livelli più alti degli attuali.

Noi abbiamo chiesto all'onorevole ministro (ma non siamo riusciti a saperlo e speriamo che ce lo dirà in aula) quale sia la durata normale di questi contratti pluriennali. Cinque anni? Tre anni? Non credo che saranno contratti lunghissimi nel tempo, perché a questo punto non sarebbe più una cosa conveniente per nessuno. Ma, comunque sia, per il fatto che non tutti i contratti si fanno nello stesso tempo, è evidente che vi saranno contratti pre-Suez, contratti dell'epoca di Suez e contratti post-Suez, cioè contratti a livelli differenti. Qual è la percentuale degli uni e degli altri? Quelli precedenti alla crisi Suez e quelli successivi alla crisi Suez sono contratti fatti certamente a livelli molto più bassi. Ma vi è un altro elemento. Tutti sappiamo che esistono flotte in proprietà diretta delle grandi società petrolifere cioè l'importatore è colui che è proprietario della raffineria ed è anche proprietario della rete di distribuzione. Questo avviene per le grandi società petrolifere nazionali e straniere.

Ora, quale percentuale rappresenta questa parte di flotta petrolifera in proprio? È evidente che questa parte è addirittura al di fuori delle questioni dei contratti a lungo termine perché anche se vi è formalmente un contratto pluriennale a lungo termine, è un contratto che le società hanno stipulato con esse stesse ed in pratica allora il rimborso per questo titolo si traduce in lucro che la collettività paga a queste società petrolifere.

Ora, anche questo noi non lo sappiamo. L'onorevole ministro ci ha detto che, in pratica, il ribasso dei noli agisce solo sui viaggi singoli che sono al di fuori dei contratti a lungo termine, che si può calcolare essere un 15 per cento. Ma, ripeto, che cosa resta per le altre varie categorie?

Ma oltre a ciò debbo dire che tutto il « metodo » dovrebbe essere riveduto. Ho l'impressione che esso non sia funzionale almeno così come è attualmente congegnato. Basti pensare alle osservazioni da me fatte poco fa secondo cui credo di aver sufficientemente dimostrato come il congegno della fissazione del prezzo, mentre funziona egregiamente quando si tratta di rialzi, non funziona affatto quando si tratta di ribassi, per

varie che siano le vicende del mercato. Questo congegno, in sostanza, — e non so se in ciò sia d'accordo l'onorevole Cortese — rappresenta una minaccia permanente ai danni della collettività, costringendola a sopportare oneri che spesso non avrebbe ragione di sopportare. Ad esempio, il fatto che l'importatore sappia che esiste un sistema di fissazione del prezzo della benzina al consumo, di cui uno degli elementi è rappresentato, in pratica, da ciò che l'importatore paga, costituisce senza dubbio un incentivo alla stipulazione di contratti a prezzi più alti (ecco uno dei motivi dei contratti pluriennali) dato che l'importatore in questo modo deve preoccuparsi di meno degli alti e bassi del mercato.

In questo modo, infatti, anche se il mercato subisce una contrazione, l'importatore, in forza del suo contratto pluriennale, continuerà a pagare ugualmente di più poiché quel di più sarà coperto, appunto, dal prezzo fissato dal C. I. P. Tuttavia quel di più, essendo uno degli elementi determinanti del prezzo, si riverserà inevitabilmente sulla collettività dei consumatori.

Analogo ragionamento si potrebbe fare a proposito dei costi di distribuzione. Non so con esattezza come vengano calcolati in questo settore i costi di distribuzione: è certo però che essi rappresentano un elemento importante nella determinazione del prezzo della benzina, che resta molto elastico.

In altri termini, mi sembra che dovrebbe essere studiato un sistema più aperto, che fosse in grado di consentire al consumatore di meglio proteggersi, di non essere costretto ad addossarsi oneri che invece dovrebbero ricadere sugli importatori. Con l'attuale sistema che in definitiva assicura agli importatori, come mi sono sforzato di dimostrare, una certa stabilità del prezzo della benzina, accade che al verificarsi di una crisi verso l'alto (come quella di Suez) ci si preoccupa — e nel caso in specie addirittura con l'emanazione di un decreto-legge — di aumentare il prezzo della benzina. Quando però si verifica un ribasso, non si riesce a fare funzionare il meccanismo. Sicché mentre gli importatori hanno sempre una garanzia, i consumatori ne sono privi e di conseguenza sono costretti a sopportare gli eventuali oneri.

Di fronte ad un interesse collettivo e al C. I. P. che questo interesse deve tutelare, si dovrebbe concludere che il congegno del C. I. P. dovrebbe operare in modo da consentire che il prezzo della benzina fosse il più basso possibile. A quanto pare però que-

sto sistema ottiene l'effetto opposto. Penso perciò che il Governo dovrebbe esaminare fin da ora la situazione annunciandoci, se possibile, in questo stesso dibattito, dopo un nuovo esame, la possibilità di ridurre il prezzo della benzina anche per questo aspetto.

D'altra parte, il ministro sa, perché in questo senso gli sono pervenute numerose segnalazioni dalla nostra parte (e non solo dalla nostra parte, ma anche da colleghi della maggioranza), che distributori di benzina praticano degli sconti, talora notevoli, sul prezzo ufficiale. Ciò evidentemente dimostra che una certa riduzione può essere effettuata, se è vero che i distributori la praticano di loro iniziativa e su parte dei loro guadagni.

Vi sarebbero altri elementi da esaminare, per esempio il 13 per cento circa di maggiore onere per la raffinazione in Italia nei confronti dell'estero che viene a gravare sul prezzo della benzina, ma preferisco astenermene e concludere.

Credo di aver dimostrato, signor ministro, che il provvedimento, da qualunque parte lo si esamini, si appalesa ingiustificato. Il Governo non lo può giustificare come imposta di scopo, perché come tale urterebbe contro l'ordinamento tributario italiano e contro la norma costituzionale; non lo può giustificare con la necessità di finanziare la legge Togni, perché abbiamo visto che questa non prevede affatto un siffatto finanziamento e, d'altra parte, l'onorevole ministro stesso e la maggioranza hanno distrutto questa tesi quando hanno ridotto la durata del sovrapprezzo di 7 lire. Il mantenimento del sovrapprezzo non può essere giustificato da un punto di vista economico generale di giustizia o di perequazione tributaria, perché non sono state presentate, in contrapposizione proposte di sgravio ad altri settori. È evidente che, se le 7 lire addossate agli automobilisti andassero a sgravare la imposizione su generi di più largo consumo, la cosa potrebbe essere accettata, in quanto si riferirebbe ad un principio di perequazione tributaria. Nemmeno può essere giustificato da un punto di vista di politica economica, perché anzi, essendo noi in periodo di recessione, una spinta ad una maggiore diffusione della motorizzazione è utile e giustificata, come sostegno delle industrie motoristiche.

Penso dunque che il Governo farebbe cosa saggia a rinunciare al sovrapprezzo di 7 lire sulla benzina. Comunque, il gruppo socialista si batterà per la maggiore riduzione contenuta nella proposta Failla, e — in ogni caso — per l'accoglimento della proposta socialista e di

quella liberale che concernono l'abolizione integrale del sovrapprezzo Suez.

Abolire la sovrimposta potrebbe sembrare una diminuzione del prestigio del Governo; in realtà, onorevole ministro, sarebbe un aumento del prestigio delle pubbliche istituzioni perché ciò significherebbe rispettare una decisione presa dal Parlamento il 1° agosto scorso, mantenere la promessa fatta dall'onorevole Andreotti, seguire la strada che lo stesso ministro Preti, sia pure con la riserva delle decisioni del Consiglio dei ministri, aveva preannunziato.

Operando in tal modo, si ridarebbe al popolo italiano la fiducia che quando si assume un impegno lo si mantiene; e poiché non militano contro l'abolizione integrale della sovrimposta ragioni essenziali, abbiamo fiducia che la Camera ascolti i nostri voti e cancelli questa ingiustizia. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

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

FAILLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dello scottante argomento che abbiamo oggi in esame molto si è discusso in quest'aula e molto nel paese, dove si seguono con appassionata attenzione gli sviluppi di questo dibattito e se ne attendono con impazienza le conclusioni. So, d'altra parte, che alcuni valorosi colleghi approfondiranno singoli aspetti della questione. Mi soffermerò dunque su alcuni punti soltanto.

Qualche considerazione, anzitutto, sui prezzi di listino fissati dal C. I. P.. Il C. I. P. sostiene che non è possibile ridurre il prezzo della benzina, fissato, per il tipo normale, in lire 27.600 per tonnellata, cioè in lire 36,94 al litro, tasse escluse. Questo era il prezzo del listino C. I. P. già nel 1956, prima della crisi di Suez.

Nel mese di ottobre di quello stesso anno, il C. I. P. decise che (cito) « il prezzo della benzina deve essere variato ove intervengano, negli elementi del costo *Fob* e del nolo, aumenti o diminuzioni di entità pari o superiore a lire 2 per litro ».

Ora, il prezzo cosiddetto *Cif* (ossia il prezzo cui è possibile comperare la benzina di produzione estera posta in Italia) era, immediatamente prima della crisi di Suez, di lire 18,07 al litro, mentre questa estate era sceso a lire 16,85. Si è trattato di variazioni, inferiori effettivamente alle due lire, determinate dalla costante caduta dei noli e da una leggera flessione dei prezzi *Fob*. Ma ora, mentre continua il calo dei noli, diminuisce anche il prezzo *Fob*. È noto che nel medio oriente

è stata decisa nel mese di ottobre una riduzione di prezzo di mezzo *cent* per gallone. In conseguenza di ciò il prezzo *Cif* per tonnellata è, da ottobre, di lire 22.140 mentre prima della crisi di Suez era di lire 25.062. Dunque, il prezzo per litro di benzina, che era di lire 18,07 prima della crisi di Suez, è sceso ora a lire 15,96. E poiché si tratta di una differenza di più di due lire, il meccanismo del C.I.P. dovrebbe scattare. Si badi: la differenza di lire 2,41 dei costi *Fob*, dato il meccanismo o — come dicono — il metodo adottato dal C.I.P., comporta una riduzione di lire 3,50 sui prezzi di listino.

Potrebbe obiettarsi (ed è stato fatto) che le variazioni prese in considerazione dal C.I.P. devono riguardare differenze di più di lire 2 registrate in un bimestre rispetto al bimestre immediatamente precedente, ed a questo soltanto. Ma si tratta di una giustificazione che può forse allegarsi in sede burocratica: non vale qui, in sede politica, dove noi vi sottolineiamo l'assurdo di tale procedimento o di tali interpretazioni del procedimento. Se il prezzo *Cif* diminuisse costantemente di lire 1,90 al bimestre, in un anno si registrerebbero diminuzioni di lire 11,40 sul prezzo *Cif* e il prezzo C.I.P. dovrebbe diminuire di 19 lire; in base alla interpretazione che attualmente si dà del famoso metodo, il prezzo resterebbe viceversa invariato. È qui che bisogna mettere subito le mani, onorevole ministro.

Per i soli motivi che ho esposto finora, il prezzo di vendita della benzina normale (tasse escluse) avrebbe dovuto passare già nel mese di ottobre da lire 36,94 a lire 33,44 per litro. Credo di avere risposto, con questi soli dati, al relatore di maggioranza il quale nega, polemizzando con me, l'esistenza di flessioni sul mercato internazionale del grezzo.

Occorre poi considerare un altro aspetto della questione, che riguarda la benzina a 90 N. O., cioè quella che è comunemente chiamata benzina *super*. La differenza di prezzo tra i due tipi di benzina, la normale e la *super*, diminuisce costantemente sul mercato internazionale. La differenza tra il prezzo *Cif* della « normale » e il prezzo *Cif* della *super* ammonta a meno di 2 lire al litro: il C. I. P. mantiene invece una differenza di 10 lire, assolutamente ingiustificata in termini di costi. Ove la differenza volessimo mantenere a quel livello per incoraggiare un certo tipo di raffineria più confacente alle caratteristiche economiche nazionali, bisognerebbe abbassare il prezzo della « normale », cioè il

punto di partenza, calcolando i maggiori introiti realizzati attraverso la *super*.

Se ci fermassimo a questo punto, potremmo concludere che è possibile ridurre del 15 per cento il prezzo C. I. P. della benzina.

Ma i calcoli del C. I. P. si basano su certe valutazioni del corso dei noli, su certe medie riguardanti i noli, che sono fuori di ogni verosimiglianza. La caduta dei noli è di proporzioni impressionanti. Lo stesso C. I. P. riconosce, del resto, che la contrazione registrata nel primo semestre 1958 è pari al 60 per cento rispetto ai fissati del primo semestre 1957. Non solo sono state annullate le punte congiunturali del periodo Suez, ma vi è un calo molto sensibile rispetto al periodo precedente la crisi di Suez.

Il C. I. P. sostiene però che solo il 15 per cento delle importazioni di greggio sarebbe influenzata dalla caduta dei noli perché, per il restante 85 per cento, il trasporto avverrebbe in base a contratti a lungo termine i quali non risentirebbero della favorevole congiuntura. Il ministro delle finanze si è fatto portavoce di questi argomenti nel corso dei nostri lavori in Commissione finanze e tesoro.

Nel paese, il cittadino che non conosce gli arcani del C. I. P. e, quanto al metodo, stabilisce collegamenti, forse freudiani, con quello del totocalcio, ha già reagito in termini empirici ma non per questo meno efficaci. Dunque — si è detto — nei pochi mesi della crisi di Suez, quando i noli salivano, ci avete chiesto (e fatto pagare) 51 miliardi per l'aumento dei noli; ora che i noli sono caduti, tirate fuori la storia dei contratti a lungo termine.

Un'affermazione come quella del C. I. P. comporta la premessa che la grande maggioranza degli importatori abbia stipulato contratti a lungo termine giusto nel periodo della congiuntura di Suez.

Signor ministro, e se per un momento accettassimo quest'incredibile affermazione. del C. I. P.? Se l'85 per cento del grezzo importato ha viaggiato su cisterne noleggate con contratti a lungo termine stipulati proprio nel periodo della crisi di Suez, ella deve, per favore, spiegarci come si è arrivati a, 51 miliardi di maggior onere per noli dichiarato proprio per il periodo Suez, ed ai 49 miliardi di rimborsi già effettuati.

Anche i bambini sanno che non è difficile stipulare sulla carta un certo tipo di contratto, in certe condizioni. È davvero superfluo che io accenni ai legami esistenti fra le « sette sorelle » del *trust* petrolifero, molte

grandi raffinerie e molte grandi flotte cisterniere. Appartengono tutte, in sostanza, agli stessi gruppi e considerano come un tutt'uno assolutamente inscindibile la difesa dei loro reciproci interessi.

Non è proprio difficile, anzi è comodo e lucroso, in queste condizioni, firmare contratti con se stessi, per un lungo o un breve termine a seconda dei casi, ben sapendo che si troverà sempre un comitato di ministri disposto ad avallarli e a farne pagare le spese al solito consumatore italiano.

Le statistiche pubblicate dell'E.N.I. possono soccorrerci nel silenzio che il Governo ha finora opposto alle richieste avanzate da questa parte circa l'appartenenza delle flotte cisterniere. Tali statistiche confermano che circa il 40 per cento della flotta cisterniera mondiale appartiene ufficialmente alle compagnie petrolifere. Bisogna aggiungere le numerose società armatoriali ufficialmente indipendenti, ma di fatto controllate dalle stesse compagnie del petrolio.

Inoltre, è largamente diffusa tra i petrolieri la consuetudine di prendere in affitto per lunghissimi periodi e gestire in proprio navi che, nelle statistiche e nei registri di navigazione, si continuano a considerare al servizio degli armatori indipendenti che le hanno affittate.

Almeno il 50 per cento del naviglio cisterniero mondiale appartiene agli stessi gruppi che controllano contemporaneamente la estrazione e la raffinazione del petrolio. Questo spiega una serie di fenomeni ai quali si assiste in questo periodo, spiega le più spregiudicate manovre del cartello internazionale per attenuare i contraccolpi dovuti alla caduta dei noli, riversandone le conseguenze sui consumatori e sulle economie nazionali dei paesi controllati. Se gli onorevoli colleghi della maggioranza lo desiderassero, potrebbero trovare un elenco abbastanza completo di queste manovre a pagina 77 della relazione sull'ultimo bilancio dell'E.N.I. Troverebbero menzionato, tra gli altri, l'espedito «avvio su rotte più lunghe». Così si spiega l'accentuato sabotaggio all'estrazione del grezzo in Italia. Proprio in questi giorni una delle maggiori società del cartello, la *Gulf*, che opera nella mia provincia, a Ragusa, tenta di realizzare la smobilitazione del suo complesso industriale nel maggior giacimento petrolifero d'Europa, procede al licenziamento degli operai, sospende le ricerche, si appresta a trasferire le trivelle. Preferisce, evidentemente, far la-

vorare la propria flotta, con tutte le conseguenze che ciò comporta per lo sviluppo della nostra economia, per l'incremento dell'occupazione operaia, per la bilancia commerciale del nostro paese.

Ma, torniamo al famoso 85 per cento di grezzo che si importerebbe con contratti a lungo termine. Io non ho la possibilità, che possono avere l'onorevole Preti e gli altri componenti il Governo, di interpellare uffici ed ottenerne dati statistici di prima mano. Ho cercato di ricostruire qualche dato, con l'aiuto, soprattutto, della logica. Dunque, nel 1957, su 19 milioni di tonnellate di grezzo, solo il 15 per cento, 2 milioni e 900 mila tonnellate, sarebbero state trasportate su navi noleggiate per viaggi singoli. Delle rimanenti 16 milioni e 100 mila tonnellate fanno parte, però, 5 milioni e 400 mila tonnellate importate dal gruppo E. N. I.. Credo che almeno l'E. N. I. non abbia stipulato quel certo tipo di contratti di cui parla il C. I. P.. Se l'avesse fatto sarebbe interessante che ella, onorevole ministro, ci desse dei chiarimenti in proposito. Credo comunque che questo non sia avvenuto e che l'E. N. I. abbia fruito della sua flotta e di altre navi attraverso convenzioni oneste, normali. Ci riduciamo, così, a 10 milioni e 700 mila tonnellate. Di queste, riportando all'Italia le proporzioni esistenti su scala mondiale, il 50 per cento deve ritenersi trasportato con naviglio appartenente ai petrolieri o da essi controllati. Dunque, 5 milioni e 250 mila tonnellate al più sono state trasportate attraverso contratti che, come voi dite, dovrebbero considerarsi a lungo termine. Non si tratterebbe in ogni caso dell'85 per cento, ma del 28 per cento, il che è cosa molto diversa.

Mi consentirete però di supporre che almeno una parte dei contratti a lungo termine non sia scaduta nel periodo Suez e non sia stata conseguentemente rinnovata proprio in quel periodo. Mi consentirete di credere che almeno una parte degli importatori (personalmente sarei propenso a dire tutti) sappia fare i propri affari. Arriveremo alla conclusione che bisogna quanto meno capovolgere le valutazioni del C. I. P., bisogna capovolgere certi dati che avrebbero dovuto far colpo sulla pubblica opinione. Logica vuole che il costo dell'85-86 per cento del grezzo importato risenta del calo dei noli mentre soltanto il 14 o 15 per cento al massimo non ne risente, o meglio potrebbe non risentirne a causa appunto di contratti a lungo termine incautamente o subdolamente stipulati e di cui, del resto, sarebbe giusto che i contraenti,

e non i consumatori, dovessero subire le conseguenze.

Per avere un ulteriore elemento di giudizio sulla caduta dei noli, basta riferirsi a pochi dati statistici. Indici dei noli cisternieri per viaggi singoli secondo il metodo *Scale*, facendo base rata uguale a 100 e saltando a piè pari il periodo Suez: giugno 1956 indice 206, giugno 1957 indice 89, dicembre 1957 indice 51. Questi dati sono pubblicati nella relazione ufficiale sul bilancio E. N. I. di questo anno. E la flessione non accenna a diminuire. Tenuto conto dei costi *Fob*, della questione della *super* e del calo dei noli, non si esagera affermando che il prezzo della benzina, tasse escluse, può ridursi del 20 per cento, può passare cioè da lire 36,94 a lire 29,56 al litro, con una riduzione di 7 lire e 40 centesimi.

Né si dica che, avanzando simili proposte, noi ignoriamo le difficoltà in cui dichiara di versare una parte delle raffinerie italiane. Siamo noi che rivolgiamo al Governo una critica di fondo perché non ha il coraggio di affrontare decisamente questo problema e di adottare le misure idonee per risolverlo. Il Governo, al contrario, incoraggia il persistere di questa situazione patologica attraverso misure protezionistiche che pesano gravemente sul consumatore e sullo sviluppo dell'economia italiana.

Parliamoci chiaro: esistono raffinerie, oggi in Italia, che per il sistema delle lavorazioni, per la percentuale relativa dei vari prodotti petroliferi che sono in grado di assicurare, per la ubicazione degli impianti, per i mercati esteri cui guardano e che non potranno purtroppo mantenere, costituiscono, così come sono, un peso morto e, se non saranno trasformate, costituiranno un motivo permanente di crisi.

I gruppi che le posseggono, dopo i facili e ingenti profitti degli anni d'oro dell'immediato dopoguerra, dopo le successive bestialità tecniche (mi si scusi la frase, ma non trovo una definizione diversa) che portarono ad investimenti per impianti che vanno bene in America, ma contrastano con le caratteristiche e le esigenze del nostro mercato e della nostra economia, si rifiutano oggi di correggere i loro errori, pretendendo tuttavia di mantenere altissimi profitti.

I governi hanno finora accordato la loro protezione. Prima ancora che dalle frodi fiscali, i profitti sono assicurati dalla protezione ufficiale accordata dal C. I. P.. La Camera sicuramente sa, ma pochi italiani sanno che il C. I. P., cioè un organismo governativo,

cioè il Governo, accetta come un dogma il principio che la lavorazione del grezzo in Italia debba costare più di quanto non costi in altri paesi.

Questi pretesi «oneri aggiuntivi» della raffinazione in Italia vengono pagati dal consumatore attraverso una maggiorazione del 13 per cento sul prezzo della benzina. Così, in Italia, sulla benzina pesano ben due imposizioni di tipo monopolistico e protezionistico. La prima, com'è noto, è costituita dal prezzo unico mondiale del grezzo, imposto dal cartello internazionale. Imponendo un prezzo remunerativo per la produzione petrolifera degli Stati Uniti d'America, il cartello ci costringe a comprare allo stesso prezzo il petrolio del medio oriente. Le società petrolifere realizzano così, sulle nostre spalle, favolosi, veramente favolosi profitti. La seconda è costituita da questi aggiuntivi del 13 per cento imposti, come ho accennato, dal C. I. P. per favorire le raffinerie italiane.

Ora, si pone il problema: quante sono queste raffinerie, diciamo così, minorate? Per quanto notevole possa essere il loro numero, non sono comunque tutte. Il fenomeno interessa certamente meno della metà del grezzo attualmente lavorato in Italia. L'aggiuntivo del C. I. P. sortisce un duplice e veramente ammirevole risultato: da una parte, incoraggia la sopravvivenza di complessi che, così come sono, rappresentano una disgrazia nazionale, e, dall'altra, assicura scandalosi sovrapprofitti ai complessi che non appartengono al gruppo dei tarati.

Si deve riconoscere, onorevoli colleghi, che la proposta di legge da noi presentata, proponendo la riduzione dei prezzi (tasse escluse) nella misura del 10 per cento, chiede meno della metà di quello che potrebbe chiedersi in base allo stesso metodo C. I. P., senza neanche intaccare (perché così è formulata la nostra proposta) lo scandaloso aggiuntivo del 13 per cento sul prezzo della benzina.

Vi proponiamo, in sostanza, di compiere un primo passo, convinti però che altri passi sarà possibile e doveroso compiere nel prossimo avvenire. Bisognerà necessariamente arrivare ad un profondo riesame di tutta la questione sia dal punto di vista economico, sia dal punto di vista fiscale.

Dal punto di vista fiscale si impongono numerose e radicali trasformazioni. So che sull'argomento interverrà, con la competenza che gli è propria, il collega Faletra. Lascio poi al collega Tantalò di discutere se l'Italia abbia il primato assoluto delle imposizioni

fiscali sulla benzina o se il titolo mondiale, oggi, non ci venga conteso dallo Stato francese. Poiché altri se ne occuperà, rinuncio anche a discutere certe enunciazioni della relazione di maggioranza relative all'incremento della motorizzazione e all'incremento del consumo di benzina. È pacifico che il consumo unitario per macchine in circolazione non aumenta ma diminuisce. È pure pacifico che l'indice di sviluppo della motorizzazione ha subito ultimamente delle flessioni che voi, colleghi della maggioranza, non dovete mascherare attraverso i dati della produzione automobilistica globale, la quale si sta avvantaggiando di una favorevole congiuntura nel campo delle esportazioni, che non sappiamo quanto sia destinata a durare. Che il numero delle automobili in circolazione continui, sia pure stentatamente, ad aumentare e che i consumi di carburante non si siano più fortemente contratti nonostante le drastiche imposizioni fiscali, è la dimostrazione più eloquente dell'estrema inadeguatezza della nostra motorizzazione e del carattere direi quasi di indispensabilità che hanno assunto i consumi di benzina in Italia. In altre parole, l'automobilista medio ha già ridotto al minimo il consumo di carburante e non può reagire agli inasprimenti fiscali con ulteriori contrazioni del consumo stesso. L'onorevole Tantalo non si compiaccia di questo. Questo vuol dire che state incidendo pesantemente sul costo del reddito, state incidendo su consumi, come quello italiano di benzina, legati per l'85 per cento ad irrinunciabili esigenze di lavoro dell'uomo moderno.

Intanto, ci diciamo tutti preoccupati dei *surplus* di benzina.

Dal punto di vista più strettamente fiscale, un possibile ed auspicabile aumento dei consumi potrebbe largamente compensare una prima riduzione delle tasse ordinarie, portando addirittura ad un aumento delle entrate erariali. La nostra proposta di legge prevede una riduzione del 10 per cento sulla tassazione *ante* Suez, che verrebbe così a passare da lire 94,06 a lire 84,85 al litro, per una differenza di lire 9,40.

So bene, onorevole Preti, che ella è contrario specialmente a questa proposta di riduzione fiscale. So bene che ella non crede alla possibilità di recupero attraverso l'incremento dei consumi. Ella ha invece ricordato più volte che la politica fiscale ha le sue necessità dure, ma inderogabili, ha le sue ferree esigenze. Ma, onorevole Preti, perché mai queste ferree esigenze dovrebbero

valere sempre a senso unico, sempre a carico del consumatore e mai a carico dei grossi speculatori? Io mi limito a chiederle, onorevole Preti, se una politica di effettiva ed intransigente repressione delle frodi fiscali nel settore petrolifero non potrebbe fugare le sue preoccupazioni circa le esigenze dell'erario, garantire la copertura dell'operazione ribasso, indurla a superare il suo pessimismo.

Il recupero delle sottrazioni fraudolente riguarda partite fiscali ancora dell'ordine globale di parecchie e parecchie decine di miliardi. Ella sa, onorevole Preti, che, nonostante le apposite leggi e gli impegni dei suoi predecessori, siamo molto lontani dall'avere imposto ai petrolieri il rispetto più elementare dei doveri fiscali. Non mi dilungo su questo punto, perché un intervento specifico sarà dedicato dal mio gruppo appunto all'esame di questo problema.

PRETI, *Ministro delle finanze*. Guardi, onorevole Failla, che attualmente le frodi petrolifere sono perseguite con molta attenzione; le cifre che ella cita potevano valere per due anni fa, non certo per oggi. Comunque, se ella ha dati da fornirci, la ringrazio, però stia attento a tener conto delle proporzioni. La legge Andreotti ha funzionato bene.

FAILLA. Allora dovrebbe essere ottimista anche lei, come ottimista era l'onorevole Andreotti...

PRETI, *Ministro delle finanze*. Sono sempre realista, mai ottimista.

FAILLA. ... e dovrebbe convenire con noi che la copertura di eventuali riduzioni fiscali sulla benzina potrebbe avvenire attraverso questi cespiti.

Noi le dimostreremo (lo farà il collega Faletra) che la legge Andreotti non ha colpito, finora, che una parte delle evasioni. Ma questa polemica, per il momento, non mi interessa. Mi basta avere accennato al recupero delle ingenti somme frodate.

Questa è la copertura che io indico per per la mia proposta di legge; ma voglio indicarla con parole non mie. Il 22 marzo scorso, nel pieno della campagna elettorale, l'onorevole Andreotti, su carta intestata del Ministero delle finanze, scriveva al dottor Gianni Mazzocchi, direttore di una grande rivista automobilistica, una lettera di cui mi piace leggere testualmente la parte centrale.

LOMBARDI RUGGERO. Come l'ha avuta?

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

FAILLA. È stata riprodotta da una decina di giornali; ne ho qui una copia fotografica. « Ma c'è inoltre da dire — scriveva testualmente l'onorevole Andreotti — che, conti alla mano, alla fine del prossimo ottobre » (cioè dell'ottobre 1958) « saranno raggiunti i 48 miliardi necessari per pagare le spese di Suez, e pertanto da quella data verrà abolito il sovrapprezzo sulla benzina ». Ma non basta. Continua l'onorevole Andreotti: « Di più: siccome la repressione delle frodi nel settore petrolifero sta andando benissimo » (come vede, onorevole Preti, la sua tesi trova conforto anche in questo ottimistico giudizio del suo predecessore)...

PRETI, *Ministro delle finanze*. Infatti, il gettito è aumentato.

FAILLA. ... « non è escluso che si arrivi per quella data a realizzare anche una modesta diminuzione della gravosa tassazione ordinaria ».

Ecco, onorevole Tantalò, riportate testualmente, senza le alterazioni di cui ella insinua nella sua relazione, l'impegno solenne assunto dalla democrazia cristiana nel momento in cui chiedeva il voto degli automobilisti italiani! La nostra proposta di legge vi invita in sostanza, onorevoli colleghi della democrazia cristiana, a mantenere onestamente gli impegni che voi stessi avete assunto e che non è decoroso dimenticare. Questa nostra proposta di legge si chiama ora Failla ed altri, ma potrebbe e dovrebbe chiamarsi Andreotti ed altri.

Vengo così ad accennare al decreto governativo tendente a mantenere in vigore la metà della sovrimposta Suez.

L'azione parlamentare di questo settore e la sdegnata protesta del paese vi ha indotti a ridurre della metà il famigerato balzello. È stato un primo successo che non sottovalutiamo e di cui facciamo merito alla vigilanza del Parlamento ed alla vivace mobilitazione degli automobilisti italiani. Abbiamo l'onore di essere stati costantemente a fianco, costantemente alla testa degli automobilisti italiani. Ma voi non avete il diritto, né costituzionale, né politico, né morale, di domandare la conversione in legge di questo decreto, almeno nella forma in cui l'avete presentato.

A norma del regolamento della Camera, avremmo avuto ed avremmo il diritto di sostenerne addirittura l'improponibilità, dopo che la Camera ha preso una decisione attraverso il voto sull'ordine del giorno presentato da questa parte il 2 agosto scorso. Non possiamo avvalerci di questo diritto, a causa dell'espediente che il Governo ha adottato e

che mi scuso se son costretto a definire per quello che è, come un vero e proprio ricatto. Non discutere questo decreto, rigettarlo senza nemmeno esaminarne gli articoli, come già la Camera fece nel caso del superbollo sulle auto a gas, provocherebbe infatti non la diminuzione, ma l'aumento del prezzo della benzina.

Non mi congratulo, non mi congratulo davvero per la genialità di questo espediente che, lungi dall'annullarle, aggrava tutte le vostre gravissime responsabilità. Ma questo decreto non ignora soltanto la volontà sovrana del Parlamento; esso è contrario alla Costituzione, la quale esclude le imposte di scopo e, attraverso l'articolo 81, prevede che le fonti di finanziamento per nuove spese debbano stabilirsi dal legislatore contestualmente alle norme che danno luogo alla spesa stessa. Il Governo, del resto, riconosce implicitamente la fondatezza di questo rilievo: accenna, sì, alla destinazione strade nel messaggio che accompagna il decreto, ma non ne fa parola negli articoli del decreto stesso. Su questo argomento, come sui ricatti televisivi dell'onorevole Togni, torneranno più ampiamente altri colleghi. Del resto, proponendo l'emendamento che è passato con l'appoggio della maggioranza governativa in Commissione finanze e che limiterebbe la sovrimposta delle sette lire al 30 giugno 1960, avete rinunciato voi stessi all'argomento propagandistico relativo al finanziamento del piano decennale per le strade.

Vi sono poi, come ho accennato, altre questioni politiche e morali.

Ella, per esempio, onorevole Preti, ha assunto un impegno a nome del Governo il 2 agosto in quest'aula. Prima della votazione del mio ordine del giorno e rispondendo ad una domanda dell'onorevole Pieraccini, ella affermò che in ogni caso la sovrimposta Suez sarebbe stata abolita appena coperti gli oneri dei rimborsi e che eventuali nuove imposizioni sulla benzina sarebbero state proposte attraverso la via costituzionale di un disegno di legge. Invece è venuto fuori questo decreto.

PRETI, *Ministro delle finanze*. Se non giungeva il decreto-legge, dato che eravamo alla vigilia del 31 ottobre, probabilmente rimanevano le 14 lire anziché le 7 lire. Abbiamo fatto quello che eravamo tenuti a fare.

FAILLA. Onorevole Preti, la ringrazio di aver svelato qual è la sola linea di difesa possibile di fronte a questa obiezione. Non è difficile rispondere che il Governo, specialmente dopo il voto della Camera (ma dato

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

anche il carattere del precedente decreto che stabiliva una imposta temporanea e limitata a determinate finalità) avrebbe avuto il dovere di emettere un nuovo decreto-legge che segnasse puramente e semplicemente la cessazione della sovrimposta delle 14 lire. Dopo, si poteva discutere sulla imposizione di una nuova tassa.

Ella onorevole Preti, in quella seduta del 2 agosto, fece anche altre dichiarazioni, ma le fece, lealmente, a titolo personale.

PRETI, *Ministro delle finanze*. Meno male!

FAILLA. L'impegno, invece, lo assunse a nome del Governo.

PRETI, *Ministro delle finanze*. Onorevole Failla, io gli impegni li mantengo sempre, ed ella lo sa, e sono leale quando parlo. Quindi faccia delle critiche politiche, ma non cerchi di dire che certi impegni non sono stati mantenuti.

FAILLA. Dico che ella ha assunto un impegno a nome del Governo e questo impegno ella non lo ha mantenuto, il Governo non lo ha mantenuto. Il balzello delle sette lire, onorevole Preti, previsto da questo decreto non può e non deve passare. Abbiamo l'impegno di due ministri e non si tratta — lo ha già accennato il collega che mi ha preceduto — di fare questione sul fatto che il Governo ne risulti in tutto o in parte vincolato: si tratta di salvare e difendere il prestigio e la validità delle istituzioni democratiche, il rapporto di fiducia che deve esistere tra le istituzioni democratiche e il paese.

Ancora una volta, colleghi della democrazia cristiana e della socialdemocrazia, siamo indotti a ricordarvi i vostri elettori, a ricordarvi lo stato d'animo di chi ha creduto in voi, vi ha sostenuto, vi ha mandato in Parlamento. Non potete deludere legittime aspettative su precisi impegni da voi assunti alla vigilia di queste ultime elezioni.

Signor ministro, onorevoli colleghi, avrete notato in Commissione (colgo l'occasione per riconsiderare nella sua sostanza l'interruzione che l'onorevole Preti mi faceva poc'anzi) lo sforzo compiuto per non cadere nella tentazione di una facile polemica che avrebbe potuto esserci suggerita da esigenze propagandistiche esclusivamente di parte. Dovete riconoscere che, se quella polemica avessimo cercato, non ce ne sarebbero certo mancati gli appigli.

Da parte nostra, non dimentichiamo che, in sede di Commissione finanze e tesoro, anche l'onorevole Preti parlò di « incontro a mezza strada ». Queste furono le sue testuali parole. Ma una equa soluzione di questo

problema non può evidentemente ravvisarsi nell'emendamento che fissa al 30 giugno del 1960 il termine per l'abrogazione del balzello delle 7 lire.

Ho notato poco fa che ella, onorevole Preti, quando ha sentito definire questa sovrimposta per quello che è, cioè un balzello esoso, ha dato, per l'espressione, segni di fastidio. Non le sappiamo dar torto. Ma proprio per questo, ella, onorevole Preti, non dovrebbe permettere che, dopo le 14 lire di Suez, ci siano ora — per un anno e mezzo — le 7 lire di Preti. Questo esoso balzello ella non riesce neanche a sentirlo definire. Eliminiamolo, e basta.

Una base d'intesa potrebbe trovarsi. All'inizio della sua attività, intervenendo a conclusione del dibattito sul bilancio del suo dicastero, ella si impegnò a compiere ogni sforzo per migliorare l'attuale sistema tributario, perseguire i grandi evasori, alleviare le imposte indirette e particolarmente le imposte sui consumi, rendere più efficace e meno ridicolmente esiguo il gettito di altre imposte, in modo particolare dell'imposta complementare.

PRETI, *Ministro delle finanze*. Di fatti, è aumentato.

FAILLA. Quello che noi possiamo dire è che finora il ministro delle finanze è venuto alla Camera a proporre soltanto iniziative impopolari e dannose.

PRETI, *Ministro delle finanze*. Le imposte dirette sono aumentate dal 18 e più per cento al 22 e più per cento.

FAILLA. Il ministro non ci ha proposto, contemporaneamente all'aggravio fiscale sulla benzina, una riduzione delle tasse sul burro, sulle stoffe, sullo zucchero, come l'onorevole Zoli aveva lasciato intravedere in un impeto estivo di demagogia. Quanto alla riduzione dei prezzi petroliferi e dei noli, ammessa dal C.I.P. e tale da giustificare un abbassamento del prezzo della benzina, il ministro Preti si è limitato a riferire delle informazioni stilate dai funzionari di quell'organismo, senza aggiungere nulla di suo, riservandosi anzi un esame di iniziative che, a nostro parere, si impongono.

Se dunque il Governo vorrà prendere atto, immediatamente, dei margini che effettivamente esistono per la riduzione del prezzo della benzina e, in rapporto al grave perpetuarsi delle frodi fiscali ad opera dei petrolieri, vorrà arrivare alle riduzioni da noi richieste o a buona parte di esse attraverso una legittima e più profonda revisione dei prezzi C.I.P. piuttosto

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

che attraverso la immediata revisione dei gravami fiscali, al passo in avanti del Governo non potrebbe non corrispondere un passo in avanti di questi settori. Così e solo così sarebbe possibile l'incontro. Se invece il Governo vorrà impuntarsi nelle sue attuali posizioni, a noi non resterà che rimetterci alle decisioni della Camera, la quale non mancherà di valutare la sfida del Governo e di rispondere ad essa con un voto che difenda anzitutto le sue prerogative, non tradisca l'attesa degli automobilisti e dei consumatori italiani, non deluda la fiducia del paese nel Parlamento e nelle istituzioni democratiche. (*Vivi applausi a sinistra - Congratulazioni*).

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

« La Camera

impegna il Governo

a sottoporre ad una radicale revisione la politica fiscale fin qui seguita per i prodotti petroliferi, che contrasta con i vitali interessi del consumo e della produzione ed impedisce l'ulteriore sviluppo della motorizzazione necessaria per il nostro paese, e a predisporre condizioni idonee per una nuova riduzione del prezzo della benzina, nel più breve termine possibile ».

L'onorevole Daniele ha facoltà di parlare.

DANIELE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei, in questo mio breve intervento, soffermarmi specialmente sull'aspetto fiscale del problema della benzina, perché pur rendendomi conto dell'importanza degli argomenti che sono stati svolti dai colleghi che mi hanno preceduto circa la aderenza o meno alle reali condizioni del mercato del costo alla produzione dei prodotti petroliferi, a me non pare che allargare la discussione oltre il suo oggetto immediato possa facilitare il nostro compito. L'aspetto fiscale è, d'altra parte, di importanza predominante, perché bisogna ricordare che, ad esempio, se per ipotesi si dovesse procedere ad una riduzione del 10 per cento della imposta sulla benzina, la corrispondente riduzione del prezzo di vendita sarebbe pari a quasi dieci lire al litro, mentre un'analoga riduzione del 10 per cento sul costo alla produzione (cioè che già porterebbe il costo della benzina prodotta in Italia a uno dei livelli più bassi in Europa) comporterebbe invece una riduzione del prezzo di vendita di soltanto lire 3,60 circa al litro.

Ciò premesso, desidero ricordare che nel recente discorso da me pronunciato in quest'aula sul decreto-legge per la tassazione degli autoveicoli azionati a gas di petrolio liquefatti io ho avuto occasione di affermare che in tutti i paesi i parlamenti hanno avuto origine per la necessità di difendere i contribuenti dalle indiscriminate imposizioni da parte del potere assoluto, per ribadire allora il diritto della Camera di esaminare ampiamente un provvedimento che appariva vessatorio per una categoria circoscritta ed economicamente debole di cittadini.

Questa volta vorrei invece partire da un'altra premessa che può sembrare opposta alla precedente, ma che invece la perfeziona e la integra, e cioè che in un regime democratico il Parlamento, se ha il dovere di salvaguardare i legittimi interessi dei contribuenti, ha anche il dovere di salvaguardare il pubblico erario e quindi lo Stato dalle eccessive pressioni che possono essere esercitate da categorie così numerose e così economicamente potenti da potere imporre i propri punti di vista anche quando essi non corrispondono alla utilità generale.

Ora, che il settore dei prodotti petroliferi investe interessi importanti e assai numerosi è certamente indubbio, perché essi vanno dall'industria di raffinazione, che tanta importanza ha nel nostro paese e che impiega ingenti capitali e numerosa manodopera, a tutti coloro che ne consumano i prodotti, come ad esempio il contadino che illumina a petrolio la sua casetta di montagna, e dall'industria automobilistica, che costituisce un vanto per l'Italia, ai numerosissimi cittadini che per necessità di vita e di lavoro impiegano veicoli azionati con motori a scoppio (in Italia, com'è noto, circolano un milione e mezzo di autoveicoli a quattro ruote e circa 3 milioni e 300 mila moto-veicoli).

Di fronte all'imponenza dei suddetti interessi si trovano però gli interessi del pubblico erario che proprio in questo campo appaiono non solo imponenti ma addirittura vitali, ove si consideri che nel bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1958-59 l'imposta di fabbricazione sugli oli minerali (prescindendo dalla sovrimposta straordinaria di Suez) è riportata per un gettito di 291 miliardi e 500 milioni, pari a oltre il 10 per cento del totale delle entrate tributarie dello Stato e ad oltre il 60 per cento del gettito complessivo delle imposte di fabbricazione, nella cui graduatoria gli oli minerali figurano primi e sono seguiti a grande distanza dallo zucchero

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

con 73 miliardi e dai filati con 29 miliardi di lire.

Tenendo perciò specialmente presente l'importanza che hanno per le finanze dello Stato gli introiti derivanti dalla riscossione dell'imposta di fabbricazione sugli oli minerali, passiamo ad esaminare, con la massima obiettività e serenità, quale è la reale situazione che attualmente si presenta per la benzina in rapporto alla tassazione cui essa viene sottoposta e specialmente in rapporto all'applicazione del decreto-legge di cui ora il Governo chiede alla Camera la conversione.

A tal proposito bisogna porsi una prima domanda, e cioè se la sovrimposta addizionale sulla benzina può essere ulteriormente conservata. Se si guarda alla sua origine, si vede che tale gravame ha costituito una vera e propria imposta di scopo, anche se non esplicitamente dichiarata tale e come, del resto, è stato riconosciuto dallo stesso relatore per la maggioranza. Infatti lo Stato, quando si è attraversato il grave periodo di emergenza derivante dagli avvenimenti di Suez, si è fatto garante verso gli importatori di olio minerale grezzo che essi non avrebbero sopportato perdite per gli aumenti dei noli e per gli aumenti dei costi all'origine in conseguenza della distruzione degli oleodotti del medio oriente, ripartendo nel tempo quell'onere che comunque i consumatori, e in misura molto maggiore, avrebbero dovuto sopportare immediatamente, mediante l'applicazione graduale della sovrattassa, che avrebbe dovuto servire esclusivamente al rimborso dei suddetti oneri.

È evidente che se la sovrattassa tendeva a questo unico ed esplicito scopo, essa non può essere ulteriormente conservata, ora che tale scopo è stato raggiunto, né tanto meno può essere destinata ad altri scopi finanziari, anche se tali scopi sono quelli indicati nella relazione che accompagna il decreto-legge e ancor più esplicitamente nella relazione di maggioranza dell'onorevole Tantalo e che sono stati molte volte prospettati in sede di Commissione finanze e tesoro, e cioè l'ammodernamento e il perfezionamento della viabilità ordinaria nella nostra nazione.

Perché altrimenti, mentre a parole si afferma che in base ad un articolo della Costituzione non sono più consentite imposte di scopo e che non si può dividere il bilancio dello Stato in compartimenti stagni nell'imposizione dei tributi e nell'erogazione del loro gettito, in effetti la giustificazione che viene data per il mantenimento, sia pure parziale, sia pure limitato nel tempo della so-

vrimposta di Suez, fa riferimento, se mi è lecito affermarlo, ad un concetto teorico della scienza delle finanze, che distingue la tassa dall'imposta, considerando la prima come il corrispettivo per un servizio che lo Stato o altro ente pubblico rende al cittadino e la seconda invece come un vero e proprio tributo il cui gettito deve servire in generale per le necessità della pubblica finanza. La sovrattassa di Suez, infatti, che già all'origine era una tipica tassa, giustificata allora da circostanze straordinarie e dalla sua transitorietà, continuerebbe ad essere sempre una tassa per i motivi per cui ne viene proposta la proroga, ma anche ammessa la possibilità di introdurre nel nostro sistema fiscale delle tasse vere e proprie in modo continuativo in circostanze ordinarie, io vorrei domandare se pare giusto che debbano essere proprio gli automobilisti, o in genere i consumatori di benzina per motori a scoppio coloro che debbono essere chiamati a sopportare l'onere per le nuove strade che devono essere costruite, e ciò fino al 30 giugno 1960. Perché se la co-costruzione di nuove strade rappresenta senza dubbio un investimento a lungo termine, di cui godranno anche gli automobilisti che vivranno fra 50 o fra 100 anni, come si può concepire che a sopportarne l'onere dovranno essere chiamati in modo particolare solo gli automobilisti che dovranno pagare la sopratassa nel breve periodo previsto?

Ma bisogna ancora rilevare che neanche tutti gli automobilisti del tempo attuale potranno godere delle strade che si promette di costruire, perché, a quanto si sa, esse saranno dislocate lungo le principali direttrici di comunicazione, che non frequenta certamente chi circola, per i suoi limitati bisogni, in zone di montagna o nelle più lontane regioni della penisola come nel mio Salento, e che, quindi, non dovrebbe essere chiamato a pagare la sovrimposta, dato che egli non conseguirà quei benefici dei quali invece certamente usufruirà chi percorrerà frequentemente le nuove autostrade.

Infine vorrei domandare se sono soltanto e principalmente gli automobilisti coloro che si avvantaggiano della costruzione delle autostrade. Non credo che a tale domanda possa essere data una risposta positiva perché, ad esempio, vediamo come una parte di automobilisti, e cioè quelli stranieri, vengono esonerati dal pagamento di gran parte della imposta di fabbricazione sulla benzina non perché essi circolino sulle nostre strade e le consumino, non perché la loro circolazione costituisca un fine a se stessa, ma perché essa

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

apporta grandi benefici alle industrie, al commercio, all'artigianato, ai servizi pubblici di tutte le zone attraversate. Pertanto la maggiore utilità della costruzione di nuove strade non va all'automobilista, o meglio va anche e principalmente a tutti i cittadini, a qualunque categoria essi appartengano, a cui carico perciò, in generale, dovrebbe essere posta la tassazione.

Il voler giustificare il mantenimento della soprattassa stabilita per i fatti di Suez con la necessità di costruire autostrade costituisce perciò, per quanto ho precedentemente detto, un argomento assolutamente inconsistente, anche se si esamina la questione, come io ho fatto, esclusivamente dal punto di vista fiscale, trascurando tutte le altre questioni di carattere più spiccatamente politico che già sono state svolte egregiamente dai colleghi che mi hanno preceduto.

In realtà, conservando, come viene proposto dal decreto-legge, la soprattassa di 7 lire sulla benzina, una volta cessata quella esigenza di carattere straordinario dalla quale la soprattassa stessa era fiscalmente ed economicamente giustificata si viene a stabilire un inasprimento di imposizione a carico di coloro che in Italia consumano benzina, per cui ora bisogna porsi una seconda domanda, e cioè se tale inasprimento può essere giustificato dal punto di vista della giustizia e della convenienza tributaria.

L'onorevole relatore per la maggioranza nella sua relazione, il ministro, e alcuni colleghi in sede di Commissione hanno sostenuto che è opportuno e che è giusto far sopportare al settore della motorizzazione questa ulteriore tassazione, che poi in realtà, come essi dicono e come è vero, corrisponde ad un'effettiva riduzione, perché le statistiche di cui siamo in possesso dimostrano che, malgrado l'elevata imposta di fabbricazione normale sulla benzina, malgrado la soprattassa straordinaria per Suez, in Italia il consumo dei carburanti è andato crescendo negli ultimi anni con un ritmo che non tende a cessare e che anzi ancora oggi appare superiore a quello che si manifesta in quasi tutte le altre grandi nazioni europee.

Se ciò è vero, ed io non oso metterlo in dubbio, a me pare che l'aver prospettato questo argomento per la trasformazione di una parte della soprattassa sulla benzina in una nuova imposta costituisca una manifestazione di ingenuità, perché esso non distingue ed anzi avvalorava la tesi di coloro che, come me, sostengono l'opportunità di tale inasprimento fiscale.

Infatti, allorché il Governo Fanfani si presentò alla Camera, allorché si sono discussi i bilanci finanziari, noi dell'opposizione abbiamo affermato che il Governo, per realizzare il programma enunciato, avrebbe dovuto ricorrere a nuove imposizioni che l'economia nazionale non avrebbe potuto sopportare ed a questa nostra osservazione è stato risposto che di nuove imposte non ci sarebbe stato bisogno poiché alle nuove spese si sarebbe fatto fronte con il naturale incremento del gettito delle imposte già esistenti. Ed allora, perché proprio gli automobilisti, che contribuiscono al normale incremento del gettito delle entrate tributarie dello Stato con una somma che si aggira sui 20 miliardi all'anno, e cioè proprio quanto è previsto nel disegno di legge dell'onorevole Togni come spesa da erogare annualmente per la costruzione di nuove strade, debbono essere assoggettati ad una nuova imposta, ciò che non solo contrasta con la politica finanziaria generale del Governo ma pone gli automobilisti stessi, quali contribuenti, in una netta condizione di inferiorità, perché in definitiva verrebbero ad essere chiamati a sopperire in due modi alle nuove esigenze della pubblica finanza?

La verità è che in Italia i criteri seguiti in campo tributario sono vecchi e sorpassati, e che, mentre in tanti altri settori si fanno riforme anche avventate, non si ha poi il coraggio di adeguare ai tempi nuovi concezioni ormai superate nel campo delle imposte dirette ed indirette. Ad esempio, per quel che riguarda le imposte di consumo, noi vediamo il vino supertassato, perché due o tre secoli fa non vi erano altre bevande cosiddette voluttuarie da considerare ai fini fiscali, e quindi era allora lecito sottoporlo a gravami che ora appaiono del tutto ingiustificati; così, per quel che riguarda le imposte di fabbricazione, in origine la benzina, costituendo un prodotto destinato ad una determinata categoria di consumatori (che essendo ricchi potevano concedersi il lusso di possedere un'automobile), è stata sottoposta ad una tassazione piuttosto pesante, e poi si è continuato a caricare la mano su di essa, anche quando le condizioni di fatto sono completamente cambiate. Un esempio ce ne è avuto nel 1956 quando è stata applicata la sovrattassa per i fatti di Suez, perché dei servizi che mediante esso lo Stato ha potuto rendere hanno beneficiato i consumatori di oli minerali, anche quando non hanno sopportato alcun onere, essendo stato questo riversato tutto quanto sulla benzina, conti-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

nuando così con i metodi di una vecchia politica fiscale che perseguita, se così possiamo dire, alcuni prodotti senza ragione e senza guardare alle conseguenze che le ingiuste tassazioni hanno sull'effettivo sviluppo economico e sociale del nostro paese. Perché, onorevoli colleghi, è indiscutibile che ormai il settore della motorizzazione è assunto ad una importanza fondamentale dal punto di vista economico e sociale, e interessa milioni di cittadini. Lo stesso fatto della schiacciante prevalenza dei motoveicoli e degli autoveicoli di piccola cilindrata che si riscontra nel nostro paese, dimostra che la grande massa degli utenti è di modeste condizioni, che si motorizza per ragioni di lavoro e che se usa il proprio mezzo per scopi voluttuari lo fa soltanto nei giorni festivi per procurarsi quello svago a cui certamente ha diritto. Ormai, l'uso del veicolo a motore a scoppio è diventato fondamentale, indispensabile per tutte le categorie sociali del popolo italiano, e sono ormai molto pochi i privilegiati della fortuna che possono concedersi il lusso di possedere una automobile soltanto per ragioni di piacere o di rappresentanza. Il problema della tassazione della benzina deve essere guardato da un punto di vista più ampio, perché, anche se si vuol salvaguardare gli interessi delle pubbliche finanze, bisogna porsi il quesito se sia possibile attuare una politica fiscale che procuri un maggiore gettito per l'erario con l'aumento delle aliquote, linea che pare seguita dall'attuale Governo, o se non sia invece più conveniente una politica fiscale che dia un maggiore gettito aumentando i consumi per mezzo della diminuzione delle aliquote.

L'onorevole relatore per la maggioranza ha affermato che è soltanto ipotetico un maggior ritmo di consumo derivante dalla diminuzione della tassazione, e quindi del prezzo, e che non sarebbe prudente affidarsi soltanto a delle ipotesi. Ma, onorevoli colleghi, nel nostro mondo, tutto, anche in economia, anche in finanza, è ipotetico, ma ciò non vuol dire che non si debba avere il coraggio di fare delle previsioni e di agire in base ad esse, dopo avere ben valutati tutti gli elementi sui quali le previsioni stesse possono essere fatte. Ora è indiscutibile che una forte spinta verso l'ulteriore motorizzazione sussiste in Italia e viene compressa dall'eccessiva tassazione. La prova migliore di ciò ci viene data dallo stesso interesse con cui tutto il paese sta oggi seguendo questa nostra discussione; ma, per tranquillizzare, l'onorevole relatore, così giovane ma che su tale

argomento si manifesta così timido, io vorrei prospettare ancora qualche altra considerazione in proposito. Non le pare, onorevole Tantalò, che lo stesso incremento annuo degli autoveicoli a gas liquido, degli autoveicoli a metano che si sta verificando in misura proporzionalmente superiore a quella dell'incremento degli autoveicoli a benzina, costituisca una prova evidente della necessità che avverte la parte più povera della nostra popolazione di motorizzarsi, per cui è costretta a ricorrere a dei ripieghi e a dei surrogati e si accontenta di una forma di motorizzazione che certamente dà luogo a molti fastidi?

E vorrei prospettarle ancora un altro argomento a favore dell'opportunità di diminuire l'imposta di fabbricazione, onorevole Tantalò. Indiscutibilmente, come ella ha detto, si riscontra in Italia un incremento annuo molto forte nel consumo della benzina e nel numero di autoveicoli e motoveicoli nuovi immatricolati. Ma è anche vero che le statistiche relative alla benzina a prezzo ridotto che è venduta agli stranieri in Italia ci dicono che nel 1953 sono stati concessi buoni per 39 milioni 800 mila litri per l'importo di 3 miliardi e 800 milioni; nel 1954 54 milioni 400 mila litri per l'importo di 5 miliardi 180 milioni; nel 1955 78 milioni 300 mila litri per l'importo di 7 miliardi 200 milioni; nel 1956 104 milioni 500 mila litri per l'importo di 9 miliardi 600 milioni. Di fronte a questa progressione veramente galoppante, sono veramente una ben misera cosa gli incrementi che ella ha rilevato e che si verificano per opera degli automobilisti italiani, i quali sono purtroppo costretti a imporsi una limitazione a causa dell'alto prezzo della benzina. Ora io non voglio dire che ove l'imposta di fabbricazione diminuisse, in Italia si potrebbe verificare un aumento nel consumo della benzina nelle stesse proporzioni riscontrate per la benzina venduta agli stranieri, e cioè che il consumo in tre anni potrebbe triplicarsi, perché affermare ciò sarebbe certamente molto ingenuo. Voglio soltanto rilevare come la motorizzazione tende a svilupparsi quando se ne dà ad essa la possibilità, perché i turisti stranieri circolano in lungo e in largo nel nostro paese, ed è un bene, perché ad essi si concede un abbuono di circa il 40 per cento sull'imposta per la benzina, mentre i nostri connazionali sono costretti, anche se la domenica vogliono fare una gita di piacere, a limitarsi, a compiere un viaggio di pochi chilometri. In conclusione, quindi, anche facendo una saggia

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

politica finanziaria, io ritengo che debba essere senz'altro considerata la possibilità di una ulteriore riduzione del prezzo della benzina, oltre naturalmente le 7 lire della soprattassa, per la cui totale abolizione vasti settori della Camera si sono già dichiarati d'accordo. E per confermare ancora più tale possibilità, io voglio ricordare infine che in Italia appena il 5 per cento del totale degli autoveicoli e dei motoveicoli è rappresentato da vetture con cilindrata non inferiore ai 1100 centimetri cubici, mentre negli altri paesi la « 1100 » rappresenta il tipo di vettura popolare, e che anche questa è una causa che rende numerosi e gravi gli incidenti stradali in Italia.

Per giustificare il mantenimento della soprattassa di Suez nella misura di 7 lire si è infatti affermato che in Italia la circolazione è diventata molto pericolosa perché le strade sono insufficienti, per cui gli automobilisti hanno tutto l'interesse a che esse siano migliorate, anche se sono chiamati a pagare un nuovo tributo. Ma se non può negarsi che la rete stradale è divenuta inadeguata, bisogna pure convenire che la circolazione è anche pericolosa perché molte persone che se potessero sarebbero disposte a comperare un'automobile di maggiore cilindrata, che abbia una maggiore robustezza, devono ricorrere alla motoretta, all'autoveicolo di piccolissima cilindrata, che certamente non offrono le stesse condizioni di stabilità, perché sono costretti a limitare al massimo il consumo della benzina a causa del suo alto prezzo. E che sia anche la speciale struttura del nostro parco automobilistico, collegata all'alto prezzo della benzina, una delle cause della pericolosità della circolazione stradale ognuno di voi può considerarlo se è stato negli Stati Uniti d'America e ricorda quello che avviene in quella nazione proprio nel campo della circolazione stradale. In America, in alcune ore di punta, il traffico è veramente impressionante: vi sono teorie e teorie di macchine, per chilometri e chilometri, su strade che in molte parti sono certamente migliori delle nostre, ma in altre non lo sono. Ma le macchine che circolano in America sono in massima parte mastodontiche e presentano grandi vantaggi dal punto di vista della sicurezza degli automobilisti, perché quando avviene un incidente, nella maggior parte dei casi (come si può constatare, anche se in essi tutto è artificiale, attraverso la proiezione dei film americani, in cui spesso le automobili si capovolgono) i loro occupanti rimangono illesi, mentre da noi, invece, con l'ec-

cessiva prevalenza delle utilitarie e delle motorette (e con questo non intendo certamente affermare che esse debbano essere tutte sostituite da grosse macchine), quando avviene un incidente, e purtroppo vero, le conseguenze finiscono per essere fatali nella maggior parte dei casi.

La sintesi di quello che ho detto è contenuta nell'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare alla Camera e che perciò ha bisogno solo di alcuni chiarimenti. Dopo avere sostenuta, infatti, la tesi secondo la quale la sovrimposta sulla benzina per Suez debba essere completamente abolita, e che anche l'imposta di fabbricazione debba essere diminuita, a me sembra un po' prematuro, un po' azzardato procedere immediatamente e senza adeguati studi, ad una seconda riduzione che in uno dei provvedimenti oggi sottoposti al nostro esame, la proposta di legge dell'onorevole Failla, è stata fissata della misura del 10 per cento, senza che siano indicati i motivi per cui si è adottata tale determinazione. In campo tributario non si può certamente improvvisare e bisogna fare indagini molto lunghe ed approfondite prima di proporre alleggerimenti fiscali, per evitare — come è intendimento della mia parte — che lo Stato abbia comunque a soffrire a causa di decisioni improvvisate.

È perciò che nel mio ordine del giorno ho chiesto che il Governo compia una profonda revisione di tutta la politica fiscale sin qui seguita nel campo dei prodotti petroliferi, in modo da poter pervenire al più presto ad un ulteriore alleggerimento del prezzo della benzina. Dirò anzi che nella stesura originaria del mio ordine del giorno era indicato il prossimo esercizio finanziario come primo periodo in cui avrebbe dovuto essere effettuata la riduzione dell'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi, e che poi ho dovuto tralasciare tale indicazione perché altrimenti l'ordine del giorno non sarebbe stato proponibile. Sono sicuro tuttavia, che con uno studio di pochi mesi, confortato dal parere degli organi tecnici e finanziari e dal parere anche delle associazioni degli automobilisti, le quali nella loro azione appassionata si sono sempre dimistrate strenui difensori degli interessi della categoria ma anche comprensive degli interessi dello Stato, si possa pervenire ad una nuova riduzione del prezzo della benzina conseguente ad una riduzione e ad una perequazione dell'imposta di fabbricazione, senza per nulla pregiudicare le altre riduzioni che potrebbero eventualmente

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

essere la conseguenza di un migliore esame dei costi di produzione e di distribuzione, esame però che per riuscire utile dovrà necessariamente essere rimandato ad altra sede.

Di fronte a questa impostazione, che può essere discussa ma è certamente chiara e decisa, sta la posizione del Governo che non soltanto a me è apparsa molto incerta ed ispirata a una visione molto angusta e molto ristretta. Infatti, in un primo tempo il Governo ha parlato di abolizione della sovrimposta sulla benzina per Suez non appena fossero venute a cessare le necessità cui con essa si è dovuto far fronte; in un secondo tempo il Governo ha parlato di mantenimento dell'intera sovrimposta poiché bisognava far fronte al programma di costruzione delle strade nazionali. Successivamente la sovrimposta è stata ridotta a metà dal decreto-legge e successivamente ancora la stessa sovrimposta, così ridotta, è stata limitata nel tempo per il periodo di un anno e mezzo, con un emendamento al decreto-legge presentato da colleghi della maggioranza ed accettato dal Governo.

Pertanto, in definitiva, sia il Governo, sia la maggioranza hanno fatto essi stessi cadere anche quel minimo di giustificazione che il decreto-legge poteva avere (ma che io ritengo di aver già in precedenza dimostrato non sussistere), e cioè che l'imposizione da esso stabilita era comunque necessaria per la esecuzione del programma stradale. Infatti, ridotto così ad un anno e mezzo il periodo di applicazione della sovrimposta di 7 lire, il gettito che potrà ricavarsi sarà all'incirca di 20 miliardi, somma assolutamente insufficiente per un vasto programma di costruzioni stradali. E per 20 miliardi noi, o per meglio dire voi, colleghi della maggioranza, volete fare un trattamento così ingiusto agli automobilisti italiani e il Governo vuole contraddire quella che ha affermato essere la sua politica finanziaria, il reperimento cioè della copertura delle nuove spese attraverso l'incremento naturale del gettito delle imposte? Per 20 miliardi, che, con altri sistemi, la stessa fonte potrebbe fornire in misura anche maggiore, noi vogliamo dare agli automobilisti italiani, che così ansiosamente ci seguono in questa nostra discussione, l'impressione che noi non comprendiamo quelle che sono veramente le loro esigenze? La verità è che, forse inconsapevolmente, la questione della tassazione della benzina è stata ridotta dalla maggioranza e dal Governo ad una questione di puntiglio politico, e in un paese come il

nostro, in cui i problemi finanziari sono così grandi e richiedono la massima obiettività e serenità per essere risolti io non penso che simili argomenti possano essere trattati e decisi sotto l'assillo del puntiglio politico. In questo mio così modesto e così breve intervento io mi sono sforzato di spolitizzare l'argomento, e perciò ritengo mio diritto di invitare anche voi a lasciare da parte la politica, a lasciare da parte il puntiglio. Sono sicuro che se ognuno di noi sentirà questo dovere domani nella votazione sulla conversione del decreto-legge, noi faremo non soltanto gli interessi dell'erario ma anche quelli di tutti gli automobilisti e di tutto il popolo italiano. (*Applausi a destra*).

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

BUSETTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole relatore per la maggioranza ci ha confermato attraverso la sua relazione che la Commissione finanze e tesoro ha approvato, a maggioranza di voti, la proposta formulata dallo stesso onorevole relatore tendente a fissare alla data del 30 giugno del 1960 il termine di cessazione del mantenimento in vigore della sovrimposta di cui si parla nel disegno di legge sottoposto al nostro esame.

D'altra parte, la Camera ha preso atto della presentazione da parte del ministro dei lavori pubblici di un disegno di legge concernente l'attuazione di lavori stradali ed autostradali di importanza primaria per un importo complessivo di 200 miliardi di spesa, da stanziarsi in dieci annualità, oltre a 25 miliardi quale contributo all'integrazione del programma autostradale che si ricollega al piano poliennale delle autostrade allegato alla legge del 21 maggio 1955, n. 463. E poiché da parte del Governo, come si legge sulla stessa relazione che accompagna il disegno di legge, è stato sempre affermato che la copertura finanziaria del nuovo provvedimento relativo alle strade era necessariamente subordinata al mantenimento, per il corrispondente periodo di dieci anni, del sovrapprezzo di 7 lire sulla benzina, constatare oggi che il Governo recede da questa impostazione e giunge a restringere il mantenimento del sovrapprezzo praticamente alla durata di un anno e mezzo ci porta a concludere che, così stando le cose, viene a cadere la ragione fondamentale che il Governo ha sempre avanzato per giustificare dinanzi ai consumatori e dinanzi all'opinione pubblica il mantenimento della sovrimposta, la cui cessazione — non sarà mai abbastanza ripetuto — è in modo automatico

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

collegata al venir meno dello scopo per cui essa è stata istituita.

Potrebbe quindi, onorevoli colleghi, apparire cosa superflua, inutile e quasi anacronistica intrattenere la Camera su questo aspetto del problema, e cioè sul rapporto che si vorrebbe stabilire tra il mantenimento della sovrimposta e l'esigenza di un nuovo impulso alla sistemazione stradale ed autostradale del nostro paese. A noi non sembra, ed a questo siamo indotti da due considerazioni: innanzitutto dal fatto che nella relazione che accompagna il disegno di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici si dice: « Il piano previsto dal presente disegno di legge » (cioè il piano d'incremento delle strade statali e di sistemazione delle stesse, nonché di incremento delle autostrade) « conta di essere finanziato per gli esercizi successivi a quello in corso con l'incremento delle entrate statali previste per i prossimi anni », ecc.

Ora a noi sembra che, anche se non è ammesso esplicitamente, in questo riferimento è contenuta la volontà del Governo di utilizzare proprio il gettito che potrà provenire all'erario dal mantenimento della sovrimposta per altri 18 mesi, gettito calcolabile in 20-22 miliardi, per coprire le spese relative al primo anno di applicazione del piano di sistemazione stradale presentato dal ministro dei lavori pubblici.

Ma siamo sollecitati ad affrontare questo problema anche da una seconda considerazione, cioè dalla necessità, che noi vivamente sentiamo, di portare chiarezza in questo campo, spezzando una artificiosa quanto falsa contrapposizione che si vorrebbe creare tra quella che è l'oggettiva ed impellente necessità di por mano seriamente ad un programma di sistemazione e di ampliamento delle strade statali, e quella che si potrebbe definire una presunta ma mai dimostrata insensibilità di quanti la strada utilizzano con veicoli a motore, solo per il fatto che questa ingente massa di cittadini, consumatori ed utenti della strada al tempo stesso, rifiutano, sì, di accettare il mantenimento della sovrimposta sulla benzina, ma contemporaneamente invocano, non da oggi — noi lo sappiamo — e con giusta ragione, che, senza infrangere il carattere unitario del bilancio statale, si stabilisca un rapporto più equo tra i notevoli incrementi che, di anno in anno, si verificano nel gettito fiscale proveniente dalla motorizzazione e le spese che si devono fare per dare una soluzione, ma una soluzione organica, non frammentaria ed episodica, all'annoso problema delle strade

statali, di quelle provinciali e comunali e delle arterie autostradali. Spese, è benè dirlo, che non sono a fondo perduto, ma che costituiscono un vero e proprio investimento da parte dello Stato, e configurano quasi la possibilità di un regime di autofinanziamento; perchè è dimostrato che lo Stato può costruire le strade capitalizzando il gettito delle imposte sulla circolazione, sugli autotrasporti che potrà percepire entro un certo numero di anni (la durata è mediamente di 30 anni), senza trascurare inoltre il notevole beneficio che verrà alla nazione dal risparmio sul costo dei trasporti e dall'incremento del reddito nazionale che potrà provenire dalla costruzione di nuove strade e che si tradurrà in nuove entrate per l'erario italiano.

Il paese chiede da molto tempo che la rete stradale italiana sia adeguata al traffico dei mezzi attuali. Questo invocano soprattutto gli enti locali, le province ed i comuni, per le gravissime difficoltà che essi devono affrontare per dar luogo alla sistemazione della rete stradale cosiddetta minore, cioè quella delle strade provinciali e comunali. Nel fare questa richiesta sono insieme sia le organizzazioni di quanti usano i mezzi motorizzati sia gli enti economici che traggono la loro ragion d'essere dal percorso su strada, sia i pedoni e — non ultime — le organizzazioni dei lavoratori, che nella soluzione del problema delle strade non vedono solamente ed unicamente un mezzo per combattere la disoccupazione, ma, soprattutto, un valido strumento di investimenti produttivi per lo sviluppo economico del paese.

Secondo noi, non è lecito presentarsi alla pubblica opinione brandendo due armi: l'arma del mantenimento del sovrapprezzo sulla benzina e quella del nuovo codice della strada, per concludere in un modo che ci permettiamo di definire semplicistico: « ecco, abbiamo trovato i mezzi e gli strumenti per risolvere il problema: in questo modo adeguiamo il traffico alla strada, in attesa di adeguare la strada al traffico ». Il che, in sostanza, significa dire: conteniamo, scoraggiamo la motorizzazione fino a che la rete stradale non sarà all'altezza della situazione.

Noi ci permettiamo di osservare che questo modo semplicistico di affrontare il problema con mere formule rappresenta un alibi che il Governo si è precostituito, non essendo in grado di giustificare l'enorme squilibrio, più che decennale, che si è venuto determi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

nando tra gli incrementi che in modo incessante si sono registrati nel gettito globale proveniente dalla motorizzazione e la carenza, che sempre vi è stata, nella politica stradale e autostradale dei governi succedutisi alla direzione del paese in questi anni, cioè negli investimenti nel settore stradale.

Pochi dati sono sufficienti per dimostrare questa verità. Nel 1955 la Camera approvò la legge n. 463 con la quale si inasprivano le tariffe relative alle tasse automobilistiche per dar luogo all'attuazione di un piano di costruzioni di autostrade, sia a cura e a carico dell'« Anas » sia con la corresponsione di contributi statali (nel caso di concessione di costruzione e di esercizio di autostrade) a società concessionarie, piano che prevedeva una spesa iniziale complessiva di 100 miliardi da stanziarsi in dieci anni. Ed è bene ricordare che nell'anno precedente si era proceduto all'inasprimento dell'imposta di fabbricazione sulla benzina.

Orbene, nell'esercizio finanziario 1954-55, il gettito complessivo ricavato dalle imposizioni sulla motorizzazione ammontò a 259 miliardi; nei successivi esercizi finanziari si passò a 304 miliardi, a 341 miliardi, fino a giungere nel 1957 a 400 miliardi. In tre anni si è registrata, dunque, una somma di incrementi di ben 269 miliardi di lire rispetto al 1954-55.

Ebbene, quale è stato il ritmo degli investimenti nel settore stradale? Abbiamo alcuni dati che si riferiscono al valore dei lavori eseguiti globalmente nelle opere stradali, cioè alla somma degli investimenti in questo settore su scala nazionale. È chiaro che nel quadro di questi investimenti globali bisognerebbe distinguere quelli statali da quelli delle regioni, delle province e dei comuni. Comunque, riferiamoci pure alla somma degli investimenti globali nelle opere stradali nel quadro generale delle opere pubbliche nel nostro paese, cioè sul valore totale dei lavori eseguiti nel complesso delle opere pubbliche.

Nel 1954 il valore dei lavori eseguiti per opere stradali è stato di 94 miliardi 405 milioni, pari al 27,2 per cento del totale del valore dei lavori eseguiti nel complesso delle opere pubbliche. Nel 1955 tale valore è stato di 99 miliardi 992 milioni, pari al 27,9 per cento; nel 1956: 96 miliardi e 965 milioni, pari al 29,1 per cento; nel 1957: 104 miliardi e 140 milioni, pari al 28,6 per cento.

È chiaro, quindi, che ci troviamo di fronte a degli spostamenti quasi insensibili. Se vogliamo fare una media, siamo intorno al 28 per cento. Si può concludere, dall'analisi

di questi dati, che praticamente nel corso di quattro anni gli investimenti in opere stradali si sono mantenuti fermi, e ciò in contrasto non soltanto con gli incrementi che si sono verificati nel gettito fiscale proveniente dal complesso della motorizzazione, come ho prima indicato, ma in contrasto anche con gli incrementi che si sono verificati e nel reddito nazionale (1955, 7,2 per cento in più del 1954; 1956, 4,1 per cento in più rispetto al 1955; 1957, 5,6 per cento in più rispetto all'anno precedente) e nel complesso degli investimenti cosiddetti fissi (dal 1954 al 1957: fra il 1955 e il 1954, 11,5 per cento 1956-55, 11,4 per cento; 1957-56 11 per cento). Cioè incrementi del reddito nazionale e incrementi del complesso degli investimenti fissi su tutta la sfera economica del nostro paese.

Ma è opportuno passare da queste valutazioni di ordine generale nel campo degli investimenti in opere stradali all'esame di alcuni aspetti particolari del problema. Si prenda l'Azienda nazionale delle strade statali (« Anas »). Negli ultimi quattro anni, per esplicita affermazione contenuta nella relazione che accompagna il preventivo dell'azienda per l'esercizio in corso, le spese produttive, cioè quelle di investimento — e per ovvie ragioni noi ci dobbiamo riferire a questo tipo di spese e non possiamo considerare la spesa globale — hanno ammontato in media a 16 miliardi e 800 milioni all'anno, pari al 48 per cento della spesa considerata negli stati di previsione dell'azienda stessa.

Ammesso che queste somme siano state effettivamente impiegate, in quattro esercizi si è giunti appena ad una cifra di 67 miliardi investiti.

Ma perché si abbia una idea ancora più chiara di questa enorme sperequazione che si è sempre voluto mantenere fra il gettito proveniente dalla motorizzazione, o il gettito generale dell'erario dello Stato e gli investimenti in opere stradali, basta porre mente al fatto che il contributo che viene conferito all'« Anas » sul provento della tassa di circolazione degli autoveicoli da ben 11 anni è ancora fermo alla irrisoria cifra di 181 milioni, quella che era stata destinata nel 1947. Contributo che è rimasto inalterato nonostante l'entrata in vigore della legge n. 463 del 1955, legge che, in uno con lo sviluppo della motorizzazione, provocò un salto nel gettito della tassa di circolazione, tanto è vero che dai 22 miliardi e 251 milioni dell'esercizio 1954-55 si passò, nell'esercizio successivo, dopo l'entrata in vigore della legge citata, a ben 37 miliardi e 175 milioni per giungere,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

a mano a mano, nel corso degli anni fino ad oggi, ad un valore che già supera i 50 miliardi.

Ebbene, i veicoli sono aumentati in dieci anni di dieci volte, i proventi della circolazione sono aumentati di ben 11 volte e le entrate complessive dell'«Anas», in termini di valore reale della moneta, sono oggi equivalenti a quelle del 1947-48.

Ma anche se rivolgiamo la nostra attenzione agli investimenti realizzati da un altro ente, cioè dalla Cassa per il mezzogiorno, nel campo della viabilità dell'Italia meridionale, (e, a questo proposito, si ricordino gli interventi che, gli onorevoli Aldisio e Bontade della democrazia cristiana, hanno fatto recentemente in questa aula per denunciare lo stato nel quale attualmente si trovano le strade della Sicilia e quelle dell'Italia meridionale in genere), siamo indotti a giungere alle stesse conclusioni alle quali siamo pervenuti prima. Dal 1952 al 1957 gli investimenti della Cassa per il mezzogiorno nel settore viario sono scesi dal 28,7 per cento al 4,6 per cento del totale degli investimenti effettuati dalla Cassa in tutti i rami della sua attività. Sono scesi, cioè, da 24 miliardi e cento milioni del 1952 a 6 miliardi e 700 milioni nel 1956.

Questi dati sono rilevati dalla relazione generale sulla situazione economica del paese, elaborata dagli organi responsabili di Governo. Ma se spostiamo l'indagine verso la sfera dei rapporti tra lo Stato e gli enti locali in materia di viabilità minore e, precisamente in relazione ai contributi ed ai sussidi erogati dallo Stato per la sistemazione di strade provinciali e comunali, il quadro — permettetemi, onorevoli colleghi, di dirlo — diventa ancora più triste e desolante. Si tratta di contributi che lo Stato deve fornire agli enti locali in base a due leggi: la legge n. 596 del 3 agosto 1949 e quella successiva n. 184 del 1953, e quest'ultima fu varata per aumentare, rispetto quella precedente, la portata dei contributi statali in favore degli enti locali per opere stradali.

Questo ampliamento, tuttavia, è stato tale, onorevoli colleghi, che da un contributo di 533 milioni previsto per l'esercizio 1950-51 (che nel successivo esercizio è stato di 600 milioni) si è precipitato — è proprio il caso di usare questa espressione — a 80 milioni nell'esercizio 1955-56, per giungere nell'esercizio attuale alla cifra di 135 milioni, consentendo di finanziare opere per circa 3 miliardi su un complesso di richieste, già pervenute allo Stato da parte degli enti locali, di ben 100 miliardi di lire.

Ma oggi assistiamo a questo assurdo: che con la spesa prevista da parte degli enti locali (regioni, province e comuni) in materia di strade, il finanziamento delle opere raggiunge, se non supera, quello previsto dal bilancio statale. Infatti per il 1957 la spesa globale nel settore stradale risulta così suddivisa:

Stato: 65 miliardi; Cassa per il mezzogiorno: 16 miliardi; regioni, comuni province: 69 miliardi.

Non parliamo poi della situazione relativa alle spese di manutenzione delle strade statali. Si è potuto calcolare che da anni la somma destinata alla manutenzione di ogni chilometro di strada statale è, in valore reale, pari alla metà di quella che vi si destinava mediamente negli anni dal 1928 al 1938. Oggi si destina al miglioramento generale della rete statale una somma di 160 mila lire a chilometro. E non a caso è stato detto e scritto che i tecnici già parlano di una vera e propria alluvione che si prepara per le strade statali nel nostro paese.

Onorevoli colleghi, abbiamo citato gli incrementi del gettito proveniente dalle imposizioni sulla motorizzazione e ne abbiamo valutata la portata in 269 miliardi in 4 anni. Non a caso ci siamo riferiti alla legge del 1955 sul piano poliennale autostradale. Che cosa è stato realizzato da allora fino ad oggi? Dal piano di massima, che prevedeva tutta una serie di nuove arterie autostradali, si è passati all'impostazione di 7 autostrade per un totale di 1.319 chilometri e al raddoppio di 2 autostrade già esistenti con un totale di 49 chilometri. Queste opere sono eseguite da alcune società concessionarie alle quali lo Stato assicura un contributo che va da un minimo del 20 per cento (questo è il caso della società che gestisce l'autostrada Milano-Serravalle), ad un massimo del 36 per cento (autostrada del sole).

Il piano prevedeva, inoltre, lavori per il raddoppio, il completamento e il miglioramento di tronchi autostradali già esistenti da eseguirsi direttamente da parte dell'«Anas» per un complesso di 50 miliardi di lire. Alla data attuale, e cioè ad oltre tre anni dalla emanazione della legge, i tronchi autostradali entrati in funzione si riducono ai 20 chilometri della Serravalle-Tortona ed ai 19 chilometri della Genova-Varazze. Per il 1958 si prevede invece l'apertura dei tronchi Milano-Piacenza-Parma e Capua-Napoli dell'autostrada del sole.

Penso che questi dati si commentino da soli. Oggi si prospetta dinanzi a noi un programma di sistemazione e di adeguamento

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

di quelle strade statali che fanno parte degli itinerari internazionali per rendere esecutivo in Italia l'accordo di Ginevra, che data dal 1950, e delle arterie di grande circolazione.

Il programma prevede inoltre un contributo dello Stato di 25 miliardi per la costruzione dell'autostrada Bologna-Rimini-Pescara. Il complessivo finanziamento è previsto in 225 miliardi da suddividersi in 10 anni.

Ma le dimensioni quantitative e qualitative del problema sono ben altre. In virtù dell'applicazione della legge 26 febbraio 1958, sono venuti a mutare profondamente i dati relativi alla consistenza chilometrica delle strade statali, provinciali e comunali alle quali occorre dare un'adeguata sistemazione, e quelli relativi ai necessari investimenti da realizzare.

In base alle nuove norme che questa legge ha stabilito per la classificazione delle strade di uso pubblico, i mutamenti che si verificheranno nella consistenza chilometrica per ciascun tipo di strada saranno i seguenti: lo sviluppo chilometrico dovrà passare dagli attuali 25 mila chilometri a 35 mila chilometri; quello delle strade provinciali da 45 mila a 85 mila chilometri. Diminuirà la consistenza delle strade comunali per il passaggio di molte di esse a strade provinciali, ma non per questo diminuiranno le esigenze di adeguati investimenti per la sistemazione delle strade di questo tipo, perché è a tutti noto che proprio le strade comunali sono quelle che si trovano nelle peggiori condizioni.

La spesa complessiva prevista dai tecnici in termini di investimenti, per la costruzione e la sistemazione delle strade appartenenti alle diverse classi che abbiamo elencate, ed alle quali deve aggiungersi la previsione di 1.500 chilometri di sviluppo autostradale rispetto alla consistenza attuale, si aggira sulla cifra di 1.750 miliardi, di cui 780 miliardi per le strade statali, 450 miliardi per le strade comunali da classificare provinciali e 100 miliardi per le strade comunali.

Gli investimenti finanziati o finanziabili ammonterebbero a 800 miliardi entro 7-8 anni. Quelli non finanziati ammonterebbero quindi a circa mille miliardi.

Orbene, onorevoli colleghi, si possono affrontare problemi di questa portata e che hanno assunto queste dimensioni proprio per la errata politica seguita dai diversi governi della democrazia cristiana nel settore delle opere stradali, con il mantenimento di ingiustificati sovrapprezzi sulla benzina il cui gettito è assolutamente sproporzionato al fine

che si vorrebbe raggiungere col mantenerlo e col comprimere conseguentemente l'espansione della motorizzazione con evidenti danni alla economia nazionale?

Noi riteniamo di no e affermiamo che la strada da imboccare debba essere un'altra. In primo luogo quella di spostare l'asse della imposizione fiscale dalla sfera dei consumi a quella delle imposizioni dirette, al fine di avere maggiori disponibilità di entrate; quella di ridurre il prezzo della benzina e di combattere le frodi fiscali dei raffinatori del greggio così di assicurare un sempre maggiore gettito dell'imposta di fabbricazione e della motorizzazione in generale, quella di destinare al finanziamento delle opere stradali le quote di reddito, progressivamente crescenti o almeno un'adeguata parte di esse che provengono dal gettito fiscale sulla motorizzazione. Una politica che stanziava 10 o 20 miliardi all'anno per le strade è una politica di ripiego, assolutamente insufficiente. Questa impostazione del problema non è solo nostra. Potrei ricordare alla Camera l'ordine del giorno proposto da colleghi della maggioranza nella seduta della Commissione lavori pubblici del 26 aprile 1955, quando fu approvato il nuovo piano autostradale. In questo ordine del giorno, approvato dalla Commissione e dal Governo, era detto testualmente: « La Commissione lavori pubblici della Camera, ... considerato che l'articolo 10 del disegno di legge relativo alla costruzione di strade e autostrade prevede che alla copertura si provvede, per l'esercizio 1955-56, con le maggiori entrate derivanti dalla elevata misura delle tasse automobilistiche e dall'aumento dell'imposta sulla benzina; ritenuto che nulla è detto circa la destinazione delle maggiori entrate derivanti dall'aumento della tassa di circolazione nonché dell'imposta sulla benzina per quanto attiene agli esercizi successivi; fa voti che il Governo riconosca la necessità di destinare permanentemente le maggiori entrate derivanti dall'aumento della tassa di circolazione di cui al titolo II del disegno di legge nonché dall'aumento dell'imposta sulla benzina, a costruzione di autostrade e strade e, in genere, al miglioramento della rete stradale ».

Come si vede, questa impostazione del problema non è soltanto di questa parte ma è anche della maggioranza, che a quella impostazione si è richiamata nel corso del dibattito sopra ricordato, puntualizzando il proprio atteggiamento con l'ordine del giorno che ho letto; ordine del giorno ripreso nel corso del dibattito avvenuto alla Commissione lavori pubblici del Senato prima della discussione

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio in corso.

Nessuno è autorizzato a pensare che adesso voi, colleghi della maggioranza, vogliate contraddirvi: perciò sentiamo di potervi invitare a votare contro la conversione del decreto-legge che vuole mantenere in vita un ingiusto balzello sulla benzina, perché esso non è elemento determinante della soluzione di un problema di così vasta portata, qual è quello di una organica politica delle opere stradali, come modestamente mi sono sforzato di dimostrare. Occorre quindi respingere l'impostazione del Governo e assumere un orientamento che, a nostro avviso, è l'unico che serva la causa del progresso e di un nuovo impulso all'economia del nostro paese. (*Applausi a sinistra*).

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

VACCHETTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la riduzione del prezzo della benzina da noi richiesta risponde a molteplici finalità. Essa, infatti, mira ad alleggerire il pesante carico che si abbatte su tutti gli utenti di mezzi di locomozione a motore; ad incrementare il consumo di prodotti petroliferi finiti, oggi abbastanza carente; a ridurre indirettamente il costo di innumerevoli merci, per il peso che su di esse esercita la voce trasporti; ad incoraggiare l'espansione della circolazione automobilistica e motociclistica e quindi a dare impulso ad una industria attorno alla quale lavora, direttamente o indirettamente, circa un milione di dipendenti.

Ma, oltre a queste finalità che la riduzione di prezzo da noi sollecitata si propone di conseguire, sono in gioco grosse questioni, che, toccando direttamente l'avvenire dell'industria motoristica nazionale (industria di fondamentale importanza), non possono essere in questo momento né sottovalutate né, tanto meno, ignorate. Appunto su quest'ultimo ordine di problemi mi propongo di richiamare l'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro delle finanze.

È un dato noto a tutti e già qui ricordato che, dopo l'impetuoso aumento del ritmo di incremento della produzione e della immatricolazione di nuove automobili e motoveicoli, si riscontra attualmente in tutto il settore una netta tendenza alla stagnazione che non assume per il momento aspetti più preoccupanti solo perché, di fronte alla sempre più marcata pesantezza del mercato interno, che non assorbe più come per il passato, si è riusciti ad aumentare il ritmo delle esportazioni particolarmente di autovetture. Per

dimostrare questa tendenza del mercato interno basta fare un confronto tra i dati degli ultimi anni relativi alla immatricolazione di nuove vetture.

Occorre, a questo punto, sia pure in modo sommario, rifarsi alla situazione venutasi a determinare in questo importante settore della nostra industria nell'immediato dopoguerra. Il nostro paese in quel momento disponeva di un parco di automezzi di modestissime proporzioni: la circolazione nel 1946 si aggirava intorno ai 300 mila automezzi, di cui 150 mila circa composta da vetture. Queste cifre indicano come si ponesse allora l'esigenza assoluta di colmare le carenze del passato, far fronte alle domande arretrate, iniziare una politica produttiva che nel settore della circolazione automobilistica si avvicinasse ai livelli raggiunti dai paesi più progrediti.

Il progressivo aumento del reddito nazionale, registrato negli anni che vanno dal 1946 al 1957, permise che il notevole sviluppo produttivo manifestatosi nell'industria motoristica trovasse nel mercato interno il naturale sbocco ed una domanda abbastanza sostenuta che si mantenne fino agli inizi del 1958. A partire da questo periodo, però, la domanda interna perde quella sostanziale sostenibilità e si comincia a notare una preoccupante pesantezza del mercato interno che è andata via via accentuandosi.

Si può quindi affermare che se fino al momento attuale non si è registrata una caduta della produzione automobilistica, ciò è dovuto all'aumento dell'esportazione che nel settore delle autovetture ha raggiunto un notevole livello. Infatti, nei primi sei mesi del 1958 su 193 mila vetture prodotte, 88 mila sono state avviate all'esportazione. Se ciò non fosse avvenuto, è certo che già fin da allora si sarebbe registrata una assai preoccupante situazione che avrebbe avuto i suoi riflessi negativi prima di tutto e soprattutto sul piano dell'occupazione delle maestranze addette a questo importante ramo dell'industria.

Alla luce di queste costatazioni appare quindi chiaro che più vive che mai devono essere le preoccupazioni di chi ha il dovere di guardare alle prospettive che si vanno delineando, e di operare anche nel quadro di esse per farvi fronte in modo adeguato. Posto che le circostanze estremamente favorevoli allo sviluppo del mercato automobilistico, venutesi a creare nel dopoguerra e negli anni successivi, oggi tendono a scomparire per quanto riguarda il mercato interno e considerato che, per ciò che riguarda il

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

mercato estero e la concorrenza estera sul mercato italiano, si va ormai profilando una situazione nuova, determinata dalla prossima riduzione dei dazi doganali e dai contingenti doganali previsti dagli accordi di Roma, non si può non guardare con preoccupazione alle future sorti di questa industria che ha fin qui prosperato all'ombra delle maggiori protezioni doganali e dei contingenti più alti di qualsiasi altro settore industriale del nostro paese.

A questo proposito ci soccorre il parere espresso da uno tra i più insigni economisti italiani, il professor De Maria, il quale ha recentemente esaminato le prospettive che si offrono all'industria automobilistica italiana, portando sul piano scientifico la ricerca intorno al progresso automobilistico, la quale fino ad ora è stata impostata su stime puramente generiche. Il professor De Maria parte dal principio che una grande industria come quella automobilistica non può giocare solo il modesto ruolo delle industrie che si espandono a seguito di condizioni favorevoli e si contraggono in seguito a condizioni contrarie.

In Italia, come in altri paesi, nonostante la crescente diffusione delle vendite a rate, si sono già manifestati sintomi di rallentamento della domanda di automobili, e non soltanto per variazioni di congiuntura, ma anche per una inevitabile saturazione di quella propensione all'acquisto dell'autovettura il cui andamento è stato assai superiore a quello del reddito nazionale e a quello specifico della maggior parte degli acquirenti.

Il De Maria ravvisa quindi nello sfasamento tra sviluppo del reddito ed acquisto delle automobili una delle cause di fondo dei sintomi attuali di rallentamento; come, d'altra parte, esprime la sua preoccupazione per le prospettive che si schiudono a proposito della riduzione delle barriere doganali, ormai inevitabile, anche se si dovesse prescindere dalla entrata in vigore del trattato per il mercato comune europeo.

In questa situazione, come il De Maria autorevolmente conferma, ritengo che non si possa prestare orecchio alle interessate quanto nocive sollecitazioni a sostituire le protezioni, in via di diminuzione, con altre di diversa natura; come pure non si deve prestare orecchio a chi vorrebbe che si creassero facilitazioni ulteriori di carattere fiscale o altro per sostenere l'industria automobilistica.

Quello che invece si può e occorre fare e fare con urgenza, è diminuire l'eccessiva pressione fiscale sull'uso del carburante. Occorre

qui fare una scelta, e non vi è dubbio che la scelta debba essere fatta nell'interesse non di ristretti gruppi, ma della larga massa degli utenti dell'automobile e degli aspiranti a tale utenza.

Non vi è dubbio che l'attuale rallentamento della richiesta sul mercato interno è determinata da due fondamentali fattori: l'alto costo delle automobili e l'eccessivo costo di esercizio. L'alto costo degli automezzi è determinato dalla situazione quasi monopolistica della produzione, che consente una determinazione dei prezzi di vendita che sfugge oggi ad ogni controllo. L'alto costo di esercizio deriva invece dalla eccessiva fiscalità cui l'utenza automobilistica è soggetta, e soprattutto dalla esagerata imposizione fiscale che grava sul carburante.

Occorre quindi agire in queste due direzioni se veramente si vogliono aprire prospettive nuove di sviluppo, se veramente si vuole imprimere una spinta ad un ulteriore sviluppo dell'industria motoristica nazionale.

Frenare quell'ansia di motorizzarsi che pervade il nostro come ogni altro paese civile significa porsi contro il progresso, ma significa anche condurre una politica miope che frena ogni sviluppo industriale ed economico, mantiene ed esaspera la disoccupazione, pone un fiorente settore della nostra industria in una situazione che potrebbe portare a una seria e profonda crisi.

Occorre quindi sollecitare la domanda interna premendo in direzione dei prezzi di vendita dei prodotti dell'industria motoristica. Ed a questo proposito e di fronte all'importanza che la questione assume, sia per i suoi riflessi sulla situazione economica generale sia sull'occupazione della mano d'opera, l'intervento del Comitato interministeriale dei prezzi dovrebbe essere sollecitato, al fine di un esame dei costi di produzione e dei prezzi di vendita, in vista di possibili riduzioni di questi ultimi e, d'altra parte, determinando una spinta alla domanda del mercato interno, riducendo la pressione fiscale che grava sui carburanti.

A questo proposito, sebbene altri già lo abbiano fatto ed altri ancora certamente lo faranno, è bene tuttavia ricordare che le 98 lire attuali di tassazione gravanti su ogni litro di benzina, contro un prezzo puro della benzina in Italia di 37 lire, costituiscono l'elemento fondamentale dell'alto costo di esercizio degli automezzi e dei motomezzi; ed è quindi in direzione di una riduzione della tassazione sui carburanti che bisogna agire immediatamente, non soltanto abolendo to-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

talmente la ormai anacronistica sovrimposta Suez, ma riducendo ulteriormente il prezzo della benzina così come propone la relazione di minoranza. Ciò è possibile non soltanto perché lo sgravio richiesto può essere sopportato dalle finanze dello Stato, ma anche perché un simile provvedimento promoverebbe condizioni tali per cui, per effetto di un immancabile incremento della circolazione da ciò determinato, il gettito proveniente dalla sia pur ridotta tassazione sarà certamente pari se non superiore all'attuale gettito.

Ma non si tratta unicamente di salvaguardare il pur importante e fondamentale settore della produzione motoristica, si tratta di spingere il nostro sguardo e la nostra indagine verso settori più estesi della nostra vita economica nazionale; si tratta, quindi, oltre che ridurre i costi di esercizio per oltre 5 milioni di utenti del motore, di incrementare i consumi dei prodotti petroliferi. E ricordo come, in occasione della discussione sulla tassa che avrebbe dovuto colpire gli automezzi a gas di petrolio liquefatti, vive preoccupazioni furono espresse circa l'andamento dei consumi di benzina e le ripercussioni di carattere produttivo derivanti dall'alta fiscalità cui è soggetta la benzina per cui si paventava e si paventa tuttora una situazione di sovrapproduzione che potrebbe determinare una grave crisi nel settore. Incrementare, quindi, i consumi di benzina con una riduzione del suo prezzo, significa anche equilibrare la situazione nel settore dei prodotti petroliferi e significa anche agire in modo positivo su di un altro importante settore, quello dei trasporti, contribuendo in tal modo alla riduzione del prezzo di innumerevoli merci gravate oggi in misura notevole dagli alti costi dei trasporti stessi.

L'automobile e la motorizzazione in genere sono oggi considerate giustamente come strumenti di lavoro ed il loro sviluppo è un indice di misura della civiltà di un popolo. Noi siamo ancora, purtroppo, ad un livello di sviluppo inferiore a quello dei paesi considerati civili; per converso, siamo il paese dove più alto è il costo della benzina.

Si pone quindi per noi il problema di dare una spinta in avanti non soltanto alla motorizzazione, ma allo stesso grado di civiltà del nostro paese e da ciò non può che derivare un miglioramento generale della economia nazionale. Si tenga conto di un fatto e di un dato estremamente importante. Noi siamo un paese che ha un grande

bisogno: quello di creare sempre nuove occasioni di lavoro. Il settore motoristico negli anni del dopoguerra è stato il settore ove maggiormente queste occasioni, grazie allo sviluppo della motorizzazione, si sono presentate.

Oggi, anche qui si notano pesantezze e contrazioni di incremento che ci devono preoccupare. Un dato solo voglio qui sottoporre alla vostra riflessione ed è un dato relativo alla occupazione nella più grande azienda automobilistica del nostro paese, la Fiat. L'andamento della occupazione in questa grande azienda segna una notevole riduzione dell'incremento. Infatti, mentre nei mesi che vanno da maggio a settembre del 1957 sono stati avviati al lavoro alla Fiat 2.026 lavoratori, nel corrispondente periodo del 1958 gli avviati al lavoro sono stati soltanto 1.036, circa la metà. Questo quadro appare ancora più preoccupante se si considera che contro i 212 avviati al lavoro del settembre 1957 corrispondono solo 75 del settembre 1958, e si tenga ancor conto che tali avviamenti al lavoro rappresentano solo la sostituzione di una parte dei lavoratori che, per limiti di età, decessi, ecc., ogni anno abbandonano questa grande azienda.

Tutti questi elementi devono essere considerati a fondo ed attentamente valutati. La richiesta della riduzione del prezzo della benzina si basa su tutti questi elementi e rappresenta oggi, nella situazione attuale e ancor più nelle prospettive future, una inderogabile esigenza alla quale nessuno si può sottrarre, tanto meno chi ha la responsabilità di sedere sui banchi del Governo.

Per questo noi chiediamo che non solo venga totalmente abolita la ormai insostenibile sovrattassa Suez, ma anche che il prezzo della benzina venga ridotto a 115 lire il litro. Ciò noi chiediamo, certi di interpretare la volontà unanime degli utenti del motore e di coloro che aspirano a diventarlo e insieme la volontà di tutti coloro che, pensosi dell'avvenire della nostra industria motoristica, non vogliono che una fondamentale fonte di lavoro debba inaridirsi, ma vogliono che possa svilupparsi e progredire nell'interesse comune e determinare un più alto livello economico e civile per tutto il paese. (*Applausi a sinistra*).

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

CUTTITTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, consentite che anch'io esprima la mia modestissima opinione sul problema,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

che ha importanza nazionale, del prezzo della benzina.

Farò un brevissimo esame e alcune considerazioni sui vari aspetti del problema. Anzitutto devo rilevare che, per quanto riguarda il prezzo della benzina, noi vantiamo davvero un triste primato. Valgono le cifre che io mi permetto di ricordare a voi, onorevoli colleghi, e a me stesso. In Italia nell'agosto di quest'anno la benzina costava lire 142 il litro, in Francia 140, in Austria 74, nel Belgio 80, in Germania 92, in Olanda 77, nel Portogallo 98, in Inghilterra 80, in Spagna 89, in Svezia 80, in Svizzera 71.

Le conseguenze sono state ampiamente illustrate dai colleghi che mi hanno preceduto. Esse si rivelano nel campo strettamente industriale, perché si frena lo sviluppo dell'industria automobilistica, e, di riverbero, nel campo sociale, perché impedendo l'espansione dell'industria automobilistica, come sarebbe nell'ordine naturale del progresso, si limitano le possibilità di lavoro; ciò che non costituisce una buona politica sociale. L'industria, dato l'alto costo della benzina, è costretta ad orientarsi verso la costruzione di vetture di piccola e di piccolissima cilindrata, ispirandosi alla massima economia di consumo. Tali vetture possono difficilmente competere sugli altri mercati, e ciò è assai pericoloso con l'approssimarsi del mercato comune. Noi ostacoliamo il piano di sviluppo degli impianti delle fabbriche e quindi l'occupazione operaia. Teniamo presente che nell'industria automobilistica lavorano circa 80 mila operai; vi è da considerare inoltre che circa un milione di persone lavorano nelle industrie sussidiarie, e alludo ai lavoratori delle imprese fornitrici di parti di ricambio e di quelle che assistono gli automobilisti, ai garagisti, ai meccanici, ai distributori di benzina.

Il freno che noi mettiamo all'espandersi della motorizzazione è veramente un errore politico, un errore sociale ed è anche una espressione di demagogia. Infatti, più di una volta, si è sentito dire che l'automobile è un mezzo di lusso, per cui il colpirla non è poi un gran male, come se si trattasse dei liquori o del tabacco.

Onorevoli colleghi, non è questa la posizione giusta. Oggi bisogna cambiare queste idee che sono ormai trapassate. L'autoveicolo oggi è essenzialmente uno strumento di lavoro e valga a dimostrarlo il rilievo secondo cui al 31 dicembre 1957 su 1 milione e 650 mila unità automobilistiche in circolazione, ben 413 mila erano autoveicoli di tipo in-

dustriale, cioè autobus, autocarri, furgoncini e camioncini. Il 25 per cento del parco nazionale, quindi, è costituito da macchine ad uso industriale.

Un'indagine dell'imparziale istituto *Doxa* ha concluso che l'utente della strada dedica in media il 68 per cento dei suoi percorsi annui a scopi produttivi. Occorre poi tener presente che il consumo unitario è ben maggiore nei veicoli industriali e che gli utenti automobilistici che fanno della propria macchina un mezzo di lavoro (autotrasportatori, professionisti, eccetera) compiono percorsi particolarmente lunghi. Da ciò si può concludere che non si esagera quando si afferma che l'80 per cento della domanda automobilistica di benzina e di gasolio è fatta unicamente per motivi di lavoro. Alla stessa conclusione, del resto, si perviene ove si consideri che ben l'85 per cento delle autovetture in circolazione sono di tipo popolare perché hanno cilindrata che non superano i 1.100 centimetri cubici.

E allora, come giustificare l'opinione che l'automobile sia un lusso? Dove la mettiamo questa demagogica posizione di prendersela a tutti i costi con gli automobilisti, quando bisogna salassare qualcuno o qualcosa per trovare denaro?

Ho detto prima che l'Italia ha un triste primato, quello del più alto prezzo della benzina. Ne ha anche un altro ed è un primato alla rovescia: il minor numero di autoveicoli per abitante. In Italia, Grecia e Spagna si ha una vettura in circolazione per 30 abitanti; in Austria, una per 23 abitanti; in Belgio, una per 11; in Francia, una per 8; in Germania, una per 16; in Olanda, una per 20; in Inghilterra, una per 9; in Svezia, una per 7; in Svizzera, una per 12. Non parliamo poi degli Stati Uniti che hanno in circolazione un'autovettura per due abitanti!

Qualcuno ha obiettato (anche il relatore per la maggioranza onorevole Tantalò) che, malgrado l'alto prezzo della benzina, contro cui si va blaterando, l'incremento nella costruzione degli autoveicoli è continuo, sensibile, e che ovviamente è tale anche l'incremento nel consumo di benzina.

Non è un ragionamento che abbia fondamento, questo. Bisogna piuttosto porsi qualche domanda: se la benzina non fosse così elevata nel prezzo, se non si facessero queste vessazioni assolutamente intollerabili agli automobilisti, di quanto sarebbe l'incremento? Di quanto supererebbe quello attuale? Se, malgrado tutto, si ha un continuo incremento nella costruzione delle automobili

e nel consumo della benzina, a che livello si arriverebbe qualora si facessero condizioni migliori per gli automobilisti, per coloro che si servono di autoveicoli in genere? L'accrescimento potrebbe essere di gran lunga superiore se i costi di esercizio, su cui incide tanto gravemente il carburante, fossero contenuti in cifre sopportabili. Sono idee elementari che possiamo accettare senza molto sofisticare e discutere.

Vi è poi un aspetto morale del problema che stiamo esaminando. Ne hanno discusso ampiamente alcuni colleghi che mi hanno preceduto, in special modo l'onorevole Failla, il quale ci ha dato lettura di una missiva che l'onorevole Andreotti ebbe a inviare in data 22 marzo 1958 al dottor Gianni Mazzocchi, direttore del settimanale *Quattroruote*. Ho qui una copia fotografica di detta lettera. Non ne ripeterò la lettura, ma è certo che l'onorevole Andreotti promise non solo l'abolizione della sovrimposta di Suez, che a suo dire sarebbe avvenuta immancabilmente entro ottobre 1958, ma alimentò la speranza che si potesse avere anche qualche piccola riduzione nel costo della benzina. Questo è un fatto morale di una certa gravità, perché le promesse fatte da uomini di Governo sono promesse che vanno mantenute. Il Governo rappresenta lo Stato, il quale deve avere una personalità giuridico-morale inattaccabile.

Le promesse devono essere mantenute, altrimenti ci esponiamo a delle critiche come queste che vengono rivolte al Governo da una agenzia di stampa: «Una delle accuse che generalmente vengono fatte agli italiani, per spiegare una certa loro mentalità, è di dare scarso peso alle promesse dello Stato e di diffidare degli inviti che da questo gli vengono ad una maggior fiducia. Ma bisogna obiettivamente riconoscere che la colpa di questa non confortante situazione ricade in non piccola parte anche sullo Stato italiano, il quale ha fatto loro promesse che poi si è guardato bene dal mantenere. Si può ben comprendere che lo Stato ha bisogno di denaro per far fronte alle spese sempre crescenti, ma non si può ammettere che si rimangi le promesse fatte e non tenga conto di una decisione del Parlamento» (perché vi ricordo che qui c'è stato un ordine del giorno approvato a maggioranza, con il quale si invitava il Governo a togliere senz'altro il balzello di Suez). E così continua l'agenzia: «Fatti del genere suscitano nell'animo dei cittadini ben giustificate perplessità ed accrescono la sfiducia del paese nei confronti dello Stato, aggravando così un costume politico

che non è degno di una grande nazione moderna quale l'Italia aspira ad essere».

Vedete a quali commenti ci esponiamo quando rappresentanti qualificati del Governo commettono l'errore di fare delle promesse e di non mantenerle. Queste promesse poi il partito di maggioranza le ha fatte largamente durante la campagna elettorale. La abolizione della sovrimposta è stata un po' il cavallo di battaglia del Governo, perché gli automobilisti sono molti e si può senz'altro ritenere che questa allettante promessa abbia sensibilmente giovato al partito di maggioranza. Oggi *Il Tempo* formula il seguente commento: «La tassa della benzina, anche se il ministro responsabile onorevole Preti finora non lo ha capito, è una seria questione di moralità politica e di perequazione tributaria: una questione che va molto più in là delle misere 7 lire al litro. Il Governo Zoli, per bocca del suo ministro Andreotti, aveva solennemente promesso di abolire la sovrimposta subito dopo le elezioni; vinte le elezioni e succeduto Fanfani a Zoli, si ritorna sulla promessa e si difende la sovrimposta con le unghie e coi denti nonostante la manifesta contraria volontà del Parlamento. Siamo ora arrivati ad un appello straordinario alla disciplina dei gruppi parlamentari, per difendere un provvedimento che potrà avere forse le sue spiegazioni fiscali, ma che ha un chiarissimo effetto psicologico: quello di dimostrare al popolo italiano che le promesse elettorali della democrazia cristiana non vanno credute».

E passiamo oltre la questione morale, che è grave e sulla quale mi sono permesso di richiamare l'attenzione del Governo e degli onorevoli colleghi, per guardare un po' l'aspetto puramente fiscale, tributario del provvedimento. Qui si parla sempre di tasse sui carburanti, di entrate che vengono allo Stato attraverso la tassa sulla benzina, sul gasolio e sui gas liquidi; ma si dimentica che gli automobilisti hanno altri gravami sopra di sé: vi sono le tasse sulla vendita, i ricavi che lo Stato trae dai ricambi di gomma, vi sono le tasse di circolazione che sono pesantissime, le tasse di registro sui trapassi di una vettura da un proprietario all'altro, ed infine le tasse governative sui premi di assicurazione: tasse, queste ultime, che non ci dovrebbero essere, onorevole Preti, perché dovremmo noi sperare che tutti gli automobilisti facessero l'assicurazione. Molto si è discusso sulla opportunità di rendere o meno obbligatoria l'assicurazione. Io affermo che bisognerebbe obbligare tutti coloro che

circolano ad essere assicurati, per poter domani indennizzare coloro che venissero danneggiati da tale circolazione. Comunque lo Stato potrebbe fare atto di comprensione, ed aiutare gli automobilisti rinunciando a riscuotere dei soldi pure sui premi di assicurazione sugli autoveicoli.

Vi sono dunque molti oneri che pesano sugli automobilisti. In complesso per il 1957 ho questi dati statistici: le imposte sulla vendita di veicoli, di pneumatici e sulle riparazioni hanno fruttato allo Stato 22 miliardi; quelle sulla benzina 207 miliardi, sul gasolio 81 miliardi, sui lubrificanti 16 miliardi; le tasse di circolazione 44 miliardi, tasse di registro per trapassi e varie 18 miliardi, tasse governative sui premi di assicurazione oltre 6 miliardi, oneri vari sulla massa della circolazione 5 miliardi: totale 399 miliardi. Questo hanno pagato nel 1957 gli automobilisti, gli autotrasportatori italiani.

E se lo Stato è riuscito ad incassare 400 miliardi nel 1957, che aumenteranno ancora nel 1958, con quale faccia di bronzo si chiede agli automobilisti di tirar fuori altro denaro per le strade da costruire? Sapete come rispondono gli automobilisti? Paghiamo 400 miliardi allo Stato, e lo Stato non versa neanche la metà di questa somma al Ministero dei lavori pubblici, all'«Anas» e a tutti gli altri enti che si occupano sia della manutenzione sia della costruzione di strade; lo Stato, quindi, fa un grosso affare, perché non dà neppure la metà di questa somma per le strade; nello stesso tempo, però, va piatendo altro danaro dagli automobilisti, appunto per costruire loro le strade. Se è vero che lo Stato in un modo o nell'altro incassa 400 miliardi, la finisca — dicono a ragione gli automobilisti — di chiedere altro denaro, e versi la metà o i tre quarti di questa somma ai suoi organi tecnici che si occupano della rete stradale. Si potrebbero fare così tutte le strade che si vogliono, anche l'autostrada del sole, che ci costa un occhio della testa e che arriverà a Napoli, perché Cristo, come sapete, si è fermato ad Eboli. Da noi in Sicilia queste strade non arrivano mai: Sicilia e Calabria sono tagliate fuori dal resto dell'Italia!

Comunque, la questione finanziaria è tutta qui: gli automobilisti, nel loro complesso, pagano allo Stato 400 miliardi all'anno. Lo Stato non devolve questa somma, nemmeno per la metà, alla costruzione e alla manutenzione delle strade, ma ci viene a raccontare che ha bisogno di mantenere il balzello di cui discutiamo proprio per fare le strade. Questa tesi è bastarda e perciò non accettabile.

La verità è che per bene amministrare la finanza dello Stato non si deve pensare soltanto a reperire fondi e volerne sempre di più a qualunque costo. Una buona amministrazione cerca anche di spender bene e con parsimonia il pubblico danaro!

Mi permetto a tal proposito di ricordare due avvenimenti dispendiosissimi: uno (passato prossimo) è quello della riforma agraria. 800 miliardi ci è finora costata per sfasciare l'agricoltura italiana! Riforma stupida, demagogica, controproducente, perché avete creato fazzoletti di terra di due ettari ciascuno! Avete polverizzato la proprietà terriera, là dove siete arrivati con la vostra riforma e i vostri scorpori, dimenticando che oggi, alla vigilia del mercato comune, queste piccole frazioni di terra non potranno che divenire pascoli per le capre, poiché non potranno mai produrre qualitativamente e quantitativamente a basso costo per sostenere la concorrenza delle agricolture straniere. Avvicinandoci al mercato comune, avremmo avuto invece tutto il dovere e la convenienza di creare grandi aziende agricole meccanizzate, le sole che possano produrre in gran copia e a basso costo. Cosa volete che faccia il povero contadino a cui avete dato due ettari pagabili in trent'anni? Bracciante era e bracciante rimane. Ma voi continuate ad insistere in questo errore!

Leggo sul bollettino di stamane della Commissione bilancio e partecipazioni statali che il ministro Lami Starnuti ha annunciato che entro la fine di gennaio presenterà al Parlamento (udite!) il disegno di legge per l'inquadramento di enti di gestione (che allegria!), nonché i piani quadriennali dell'I. R. I. e dell'E. N. I. Circa i piani quadriennali dell'I. R. I. e dell'E. N. I., attualmente all'esame del Comitato ministeriale, il ministro ci informa che in essi è prevista una destinazione di somme per complessivi 1.600 miliardi per lo sviluppo di imprese già esistenti e per la progettazione di nuove imprese. Allegramente! Andiamo cercando danaro, ma diamo 1.600 miliardi all'I. R. I. e all'E. N. I. che sono industrie di Stato!

Dove volete arrivare? Perché avete detto nella campagna elettorale che non ostacolerete l'iniziativa privata quando poi vi mettete con tanto impegno a potenziare sempre più le industrie dello Stato? Lo Stato adempia le sue funzioni naturali e non stia a spremere danaro dai contribuenti per mantenere le sue industrie più o meno passive! Questo significa dilapidare il pubblico danaro, signori della maggioranza. Così

non si va avanti. Il pubblico danaro bisogna saperlo spendere: cosa che finora avete dimostrato di non saper fare sempre.

Quanto alla benzina, condivido perfettamente la posizione di quelli che mi hanno preceduto, cioè che bisogna abolire subito il balzello di Suez. E vado avanti: condivido perfettamente quello che dice l'onorevole Failla, cioè che bisogna abbassare anche del 10 per cento il prezzo di vendita, e subito.

Bisogna avere il coraggio di ridurre il prezzo della benzina. Aumenteranno gli autoveicoli in circolazione, siatene certi. Non è una profezia difficile! Abbassando il prezzo della benzina, se ne aumenterà il consumo, e perciò non vi sarà alcuna contrazione nel ricavo delle tasse sui carburanti, ma un incremento sicuro. Abbandoniamo perciò questa politica gretta, meschina, tipo gestione monopolio sale e tabacchi, e monopolio banane, politica attaccata al centesimo, incapace di una sia pur piccola audacia, magari fatta a titolo di esperimento.

Coraggio, onorevole rappresentante del Governo, coraggio, diamo aria, respiro e via libera al progresso automobilistico. Abbassatelo pure il prezzo della benzina, non vi sarà rovina per nessuno, le entrate aumenteranno. Un po' più di coraggio, signori del Governo! (*Applausi a destra*).

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

DEGLI ESPOSTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, non intendo soffermarmi sulle questioni che altri colleghi del mio gruppo hanno già esaminato nei loro interventi. Intendo, invece, richiamare l'attenzione della Camera sulle conseguenze negative che il mantenere in vita, in tutto o in parte, il balzello Suez apporterebbe alla parte più povera degli utenti della strada, e alle industrie costruttrici di mezzi motorizzati a due e a tre ruote.

Degli utenti della strada, i motociclisti sono la grande maggioranza, circa il 70 per cento. Infatti, se a circa 1 milione e 700 mila ascendono gli autoveicoli, a circa 3 milioni e mezzo ascendono i mezzi motorizzati a due o a tre ruote in circolazione.

Questa precisazione ritengo sia utile farla tanto più che da una parte della Camera stessa si tende a dimenticare che questa sopratassa colpisce nella stragrande maggioranza le masse popolari che hanno modeste entrate familiari.

Di quali ceti sociali sono i possessori di questi 3 milioni e mezzo di mezzi motorizzati a due o a tre ruote? La stragrande maggio-

ranza dei 150 mila mezzi leggeri di trasporto a tre ruote in circolazione sono di proprietà del ceto medio industriale e commerciale; i possessori del milione di ciclomotori e delle circa 2 milioni e 350 mila moto in circolazione, i cosiddetti centauri, sono in prevalenza lavoratori, operai e impiegati.

È vero che vi è ancora qualcuno il quale nega che la moto sia uno strumento indispensabile di lavoro ed un complemento insostituibile della vita moderna. Ma ad una indagine anche superficiale, solo che ci si guardi intorno, non si può che irridere ad una tesi di questo genere. Infatti, onorevole ministro, il crescente aumento delle distanze fra l'abitazione ed il posto di lavoro rende necessario un mezzo di trasporto più veloce di quanto non possa essere la bicicletta. Gli stessi orari diversificati del lavoro e la difficoltà nel conciliare questi orari con quelli dei treni e delle corriere rendono indispensabile un mezzo motorizzato proprio. Vi sono poi nuovi bisogni psicologici e fisiologici, i ritmi di lavoro e le esigenze della vita moderna che creano sempre nuove necessità, senza il soddisfacimento delle quali più difficile diventa il recupero fisico e psichico cui il lavoratore è sottoposto per assolvere alla sua utile funzione produttiva e sociale.

Onorevole ministro, si è mai domandato in quale stato di supertensione si trova colui che lavora per otto ore in una fabbrica con i ritmi infernali che impone alla produzione il padrone? Si è mai reso conto del nuovo sforzo cui deve sottoporsi quel lavoratore quando deve pigiare sui pedali della bicicletta per chilometri e chilometri? Onorevoli colleghi, vi siete mai domandati in quale situazione si trova quel lavoratore che deve attendere, dopo 8 ore di snervante lavoro, il treno o la corriera per rimanervi pigiato a lungo prima di poter fare ritorno a casa? Per coloro i quali sostengono che il motociclo sia un mezzo di lusso, credo che sarebbe opportuno far fare loro questo genere di vita per settimane, per mesi o magari per anni, e alla fine domandare se siano sempre dello stesso parere.

Non nego per altro che per una ristretta minoranza di utenti della strada la moto possa essere considerata un lusso. Ma anche tenendo conto di ciò perché, pesare indiscriminatamente su tutta la cittadinanza, con una imposta indiretta e non invece caricare gli oneri su chi ha maggiori possibilità economiche?

Convengo che il lavoratore, possessore di una motocicletta, se ne serve anche per

diporto. Ma che forse anche questa non è una esigenza, oltre che un diritto pieno del lavoratore? Non ha forse egli diritto di fare una gita con la propria famiglia, con la propria ragazza, con l'amico, dopo aver lavorato per tutta la settimana? Non è forse una necessità quella di uscire dal proprio ambiente ogni tanto, cambiare — come si suol dire — aria per un uomo che lavora tutto il santo giorno?

D'altra parte anche i motociclisti danno il loro notevole contributo alle casse dello Stato per potersi servire di quella moto che essi hanno comprato magari a rate e sicuramente con mille sacrifici, privandosi di qualche altra cosa necessaria. In una rivista specializzata si legge che nei mesi estivi del 1958, oltre 5 milioni e mezzo di italiani, cioè a dire oltre un decimo della popolazione totale, si sono serviti di un mezzo motorizzato a due o tre ruote per recarsi in ferie.

Io che ho vissuto fino a qualche mese fa in fabbrica so bene che gli amici «centauri» cominciano a parlare del programma di una gita e delle spese relative molti mesi prima che venga l'estate. Sappia, signor ministro, che di quella gita fatta una volta all'anno si parla nella fabbrica e nell'ufficio per mesi e mesi, e che per poterla realizzare i lavoratori debbono rinunciare ad una infinità di piccole esigenze. Se questo sa, onorevole Preti, perché allora il Governo ostacola l'estendersi di questa possibilità di svago per i lavoratori? Questi lavoratori, questi 5 milioni e mezzo di cittadini italiani che si servono della moto per andare in ferie si calcola che nell'estate scorsa abbiano percorso circa un miliardo di chilometri, consumando oltre 20 milioni di litri di benzina, versando quindi all'erario — per solo consumo di benzina fatto in quei due o tre mesi — oltre 2 miliardi di lire, compresi 300 milioni per il balzello Suez.

Non ritiene, onorevole Preti, che una tassa del genere sia troppo elevata per siffatto strato di cittadini? Come si può non dare una risposta affermativa a questo interrogativo, quando si sa che gli stessi cittadini che si avvalgono delle motociclette per esigenze di lavoro o per compiere tradizionali spostamenti turistici in occasione delle ferie, durante l'anno consumano altra benzina e pagano altre tasse sempre in qualità di utenti della strada? Colleghi della maggioranza, sapete anche voi che i «centauri», in quanto utenti della strada, versano alle casse dello Stato una somma complessiva non inferiore ai 70 miliardi di lire all'anno.

Quanto ho detto non credo sia un particolare marginale in ordine al problema del prezzo della benzina in quanto, se il Governo decide di non diminuirlo, di fatto incide negativamente sul bilancio dei 3 milioni e mezzo di lavoratori motorizzati a due o tre ruote. Si tratta di un problema che acquista rilievo nazionale anche a prescindere dalle ripercussioni che questo aumento determina nelle industrie motoristiche interessate e nei settori commerciali a queste industrie legati. E anche quest'ultimo aspetto non è secondario in quanto vi sono diverse centinaia di migliaia di cittadini legati in qualche modo alla produzione e allo sviluppo di questi mezzi motorizzati leggeri.

Quest'ultimo dato, da solo, mi sembra sufficiente a fare risaltare nel modo dovuto che l'attività produttivistica e sociale relativa alle moto non è da trascurare.

Onorevoli colleghi, è noto che la diffusione, l'uso e quindi la vendita dell'ultra-utilitario motociclo si stanno contraendo in Italia ed io non sono il solo, credo, che in questi giorni è stato avvicinato dalle commissioni interne della «Moto Morini», della «Ducati», ecc., o da medi industriali o artigiani di questo settore ed aver ascoltato le apprensioni per il rallentamento della produzione che consegnerà a questa serie di provvedimenti che renderanno sempre più preoccupante la crisi che è già in atto nel settore della motorizzazione leggera. E come vivificare questo settore, come fermare la decrescenza nella vendita se non aumentando il potere di acquisto delle masse popolari, se non abbassando il prezzo delle motociclette e quello della benzina?

Che il mercato italiano possa ancora assorbire motoleggere è dimostrato dalla esistenza in Italia di oltre 5 milioni di lavoratori che ancora si servono della bicicletta e di quasi un milione di lavoratori che finora hanno avuto la sola possibilità di motorizzarsi acquistando il motorino ausiliario, da attaccare alla bicicletta.

Onorevole ministro, questi lavoratori sono clienti potenziali, in quanto attualmente non comprano un mezzo motorizzato proprio per l'alto costo della benzina e della moto, in rapporto al basso potere di acquisto dei loro salari. Opporsi alla diminuzione del prezzo della benzina significa di fatto misconoscere questo bisogno nuovo delle masse popolari, significa di fatto ostacolare la possibilità di espansione del settore industriale della motorizzazione leggera. Onorevole Preti, vuole questo il suo Governo? Se si

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

esaminano alcuni articoli del nuovo codice della strada si ha l'impressione che il Governo voglia ulteriormente infierire contro questo settore e contro quella parte di utenti stradali o di aspiranti a diventare tali, che meno possono dal punto di vista economico. Infatti, quando con l'articolo 62 si prescrive che ogni ciclomotore per circolare debba essere munito di certificato di identificazione, non del motorino ausiliario ma del veicolo, cioè del telaio, si preclude a 5 milioni di italiani persino la possibilità di applicare il motorino ausiliario alla loro bicicletta.

Il Governo a questa nostra critica reagisce trincerandosi dietro la necessità di tutelare la sicurezza del traffico. Questa giustificazione a mio parere non regge. Nella stessa quarta settimana internazionale di studi sulla tecnica della circolazione stradale, tenutasi a Copenaghen nel settembre scorso, dopo aver rilevato che « le biciclette sono spesso implicate negli incidenti dovuti alla mancanza di norme sulla priorità, alle svolte eseguite in maniera non corretta o ad errori di sorpasso », si è auspicato che « si operi perchè la bicicletta sia dotata di motorino ausiliario, onde permettere alle biciclette di camminare alla stessa velocità media degli altri veicoli a motore, apportando in tal modo un miglioramento nella sicurezza del traffico ». Non vi sembra onorevoli colleghi, che vi sia una stridente contraddizione fra le conclusioni del convegno di Copenaghen e la giustificazione addotta dal Governo a quell'articolo del nuovo codice stradale?

Ma il nuovo codice della strada creerà dannosi sconvolgimenti non solo all'attività delle case costruttrici di motorini ausiliari, ma anche a quella di ciclomotori. All'articolo 24, infatti, il codice della strada stabilisce che per ciclomotore deve intendersi quel mezzo che non supera i 50 centimetri cubici di cilindrata e che dispone di una velocità non superiore ai 40 chilometri orari (altrimenti viene classificato motoveicolo, nuova classificazione che comporterà nuove spese). Con tale norma si costringono di fatto le case costruttrici di ciclomotori a rivedere i loro sistemi di produzione e i loro programmi, il che è tanto più grave in quanto il ridimensionamento graduale della vendita dei ciclomotori ha già portato le case costruttrici di questo mezzo motorizzato ultrautilitario sull'orlo del fallimento.

Come se non bastasse, il Governo ha deciso — si afferma sempre per la maggiore

sicurezza del traffico — di ripristinare il patentino di guida anche per i motocicli, demandando questo compito — guarda caso — non ai comuni o alle province oppure alle federazioni motociclistiche, bensì ai prefetti. Anche questa disposizione non giova certamente alla piccola motorizzazione.

Senza discutere in questa sede la tesi opinabilissima secondo la quale vi sarebbe un rapporto fra la sicurezza della circolazione e l'esistenza di un patentino di guida per i motocicli, ho ritenuto utile mettere in rilievo anche questo aspetto del nuovo codice della strada per sottolineare come le nuove spese che verranno a gravare sugli utenti di motocicli a due o tre ruote anche attraverso il nuovo codice stradale non faciliteranno, ma renderanno da una parte sempre più problematica per i lavoratori la possibilità di acquistare e di servirsi di questi mezzi motorizzati utilitari e dall'altra sempre più difficile una espansione della produzione motoristica italiana. Anche per queste considerazioni giudichiamo controproducente e antipopolare la politica del Governo in questo settore.

Ed è per questi motivi, onorevoli colleghi e onorevole ministro, è per difendere gli interessi dei lavoratori, del ceto medio, dei produttori e degli artigiani che operano nel settore dei motocicli, che noi caldeggiamo l'accoglimento della proposta Failla di portare il prezzo della benzina a 115 lire il litro e auspichiamo che venga celermente riveduto e modificato il nuovo codice della strada. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Venegoni. Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Bufardecì. Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Ferioli. Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato.

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

ROSELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, le diverse fasi, le attese e le polemiche che hanno caratterizzato l'itinerario del decreto-legge in discussione rendono il dibattito in corso particolarmente denso di elementi emotivi. In queste condizioni, il riferirsi ai dati tecnici e il restar fedeli ai fatti, se necessario e possibile, non è certamente facile e determinante al fine di aprire la strada alla soluzione che noi vogliamo raggiungere.

Su coloro che hanno il dovere, giusto dovere, di sostenere un atto legislativo del Governo, del ministro in carica, facendo parte della maggioranza, da una parte incombe l'obbligo di valutare adeguatamente tutto questo complesso di vicende politiche e dialettiche che avversano la questione e la rendono in un certo senso motivo di turbamento, dall'altro spetta, insieme con i loro colleghi, di cercare di spianare la strada irta di ostacoli, per trovare attraverso una catena il più possibile logica, matematica, quantitativa, quegli elementi positivi e negativi di giudizio del problema che consentano sia un giudizio obiettivo, sia una soluzione il più possibile obiettiva.

Sarebbe più soddisfacente per chiunque trattare della riduzione di un'imposta e non della conservazione di una sovrimposta semi-ridotta e temporanea fino al 1960, la quale nella stessa sua complessità di congegno indica quanto sia stato difficile raggiungere o conservare determinate mete legislative e certe posizioni. Comunque siamo di fronte ad un testo che è stato approvato dalla Commissione finanze e tesoro, e ritengo che la sua difesa non debba allontanarci dallo scrupolo di ricercare insieme la verità il più possibile ampia.

Ogni atto finanziario, certamente, non deve essere considerato isolatamente. Questa responsabilità finanziaria che il Governo affronta, nonostante l'onda di risentimenti e di proteste, va inquadrata in tre fatti fondamentali che sono stati ricordati in quest'aula proprio alcuni mesi or sono.

Il primo fatto fondamentale che caratterizza l'attività finanziaria di questo Governo predisposta dall'attività dei governi precedenti, sta nella riduzione del disavanzo. Onorevoli colleghi e cittadini d'Italia, non è irrilevante che il disavanzo effettivo sia stato ridotto a 134 miliardi, che le entrate per movimento capitali, ossia per accensione di debiti, si siano ridotte a 5 miliardi, che le spese dello Stato per movimento capitali, ossia per estinzione di debiti, si siano elevate a 330 miliardi nell'esercizio in corso. Mi pare che questa grande impostazione finanziaria (parlo in sede fiscale) vada considerata non per dimensionare in senso matematico e quindi ridurre al minimo la gravità del problema attuale, ma perché almeno nella tabella finanziaria, nella quale essa si colloca, vi sia una adeguata considerazione di carattere generale.

Oltre alla riduzione del disavanzo, alla cessazione del ricorso al debito pubblico ed

alla estinzione del medesimo, il terzo fatto fondamentale è costituito dalla tensione (e se ne nota traccia osservando le statistiche dal 1948 ad oggi) che tende a ridurre i residui passivi (come è stato rilevato nella discussione del bilancio del Tesoro), a ridurre la differenza tra residui passivi e residui attivi, in modo che questo denaro venga il più possibile erogato laddove deve esserlo e soprattutto per spese di investimento per opere pubbliche, spese generali di carattere assistenziale. Anche questa tensione burocratico-amministrativa (perché riduce quell'ingente onere di 1.800 miliardi di residui passivi o quella differenza tra i residui attivi e i residui passivi di 890 o 900 miliardi) è un fatto che non va dimenticato e che va considerato come uno dei tre elementi caratteristici della situazione finanziaria nella quale il provvedimento si colloca.

RAFFAELLI. E l'articolo 53 della Costituzione?

ROSELLI. Ciascuno ha una logica che è necessario rispettare per dare senso al proprio discorso. Direi che se dovessimo tener conto di tutte le obiezioni che sono state fatte da parte di tutti, non potremmo neppure rispondere con quell'approfondimento e con quel rispetto che meritano le osservazioni stesse. Forse qualche collega risponderà all'obiezione riguardante l'articolo 53.

FAILLA. Hanno deciso di far parlare solo lei.

PRETI, *Ministro delle finanze*. Questa volta ella sbaglia.

ROSELLI. D'altra parte, queste polemiche in materia finanziaria riguardano, non dico esclusivamente, ma prevalentemente la maggioranza, la quale, nel quadro delle spese statali, deve considerare le corrispettive entrate. Abbiamo visto il piano per la scuola, oggi abbiamo potuto leggere l'articolo 8 del piano per le strade, anche se alla spesa configurata nel testo legislativo in esame corrisponde una entrata di importo minimo, e l'articolo 8 prevede appunto altre forme di copertura, ben più ingenti e impegnative. Però il richiamo a questa minuscola entrata costituisce, in fondo, un richiamo morale al nostro dovere di contemperare gli impegni statali di spesa in ciò che è giusto e legittimo, al gettito di entrate sufficienti, più idonee, più giuste, il più perequato possibile.

Si è parlato, a questo proposito, di una certa sperequazione che esisterebbe tra le spese che si fanno per le strade e gli introiti che deriverebbero dalle tasse e dalle imposte automobilistiche, compresa l'imposta di fab-

bricazione. Mi limiterò soltanto a questo aspetto, perché sono certo che il ministro dei lavori pubblici e questa stessa discussione forniranno al riguardo informazioni chiarificatrici.

Ritengo che questa polemica non dovrebbe esservi, in quanto le tasse automobilistiche, che si aggirano sui 40 miliardi, trovano l'immediato corrispettivo nella equivalente spesa per l'« Anas ». Sono certo che, se dovessimo spingere il nostro studio alle spese effettuate per le strade sotto altre voci, da altri ministeri, da altri enti, locali, regionali e così via, troveremmo somme che non dovrebbero apparire in disarmonia con le entrate derivanti dalle tasse automobilistiche.

È chiaro che abbiamo una strutturazione che dobbiamo considerare con la dovuta attenzione. È altrettanto chiaro che ci troviamo di fronte a un settore che non è voluttuario o superfluo, ma neppure di fronte a un settore che si possa considerare in ogni caso di assoluta necessità, rispetto ad altre esigenze della vita quotidiana: è un settore che ci induce a considerare come non sempre il consumo dell'auto sia fra i più necessari, ma presenti elementi costitutivi almeno per il 30 per cento che consentono di classificarlo meno necessario. Comunque, non è su queste distinzioni teoriche, che lasciano il tempo che trovano, che noi dobbiamo discutere.

Recentemente ho letto uno studio fatto da *Mondo economico* sulla situazione dei trattori, in cui è indicata l'entità dei parchi automobilistici esistenti anche in Francia e in Germania, in cui è indicata la produzione trattoristica, automobilistica per uso privato e industriale. Ciò mi induce — e mi scusino i colleghi che sono intervenuti in questa discussione — a dire che dovremmo affrontare il problema del settore autoveicoli privati, industriali, trattori, con argomenti più profondi di quelli che sono emersi; occorrerebbe seguire tutta la situazione, sulla via di elementi diversi da quello costituito esclusivamente dal prezzo della benzina.

Quando in un recente intervento mi permisero di ricordare ai colleghi che l'incremento del parco dei veicoli e l'incremento del consumo della benzina, quindi gli indici relativi al dopoguerra erano omogenei e in posizione avanzata rispetto agli indici degli altri paesi dell'O.E.C.E. e della Comunità economica europea, un collega della sinistra mi interruppe dicendo: « Ma ella deve considerare da quale livello noi siamo partiti ». Obiezione giustissima; è vero, noi siamo partiti in questa marcia verso il progresso moto-

ristico in ritardo e anche da una posizione più depressa. Però, non c'è dubbio che se da una parte dobbiamo impiegare ogni sforzo per rendere più efficiente ogni incentivo che possa rafforzare il settore agli effetti delle esportazioni, dall'altra parte dobbiamo impegnarci in un'equa considerazione di questa situazione. Non è che il settore sia legato soltanto ed esclusivamente al consumo della benzina.

Dimostrazione. Se noi esaminiamo, infatti, le conclusioni del lavoro che prima ho fatto, che poi hanno fatto altri dopo di me e meglio di me, e lo teniamo presente, devo dire che io mi sono chiesto ad un certo momento in che cosa consisteva questa elasticità del consumo, cioè il rapporto di variazione del consumo della benzina rispetto al rapporto di variazione del prezzo della benzina, e se si legassero l'uno all'altro. Elasticità della benzina rispetto al prezzo. Con mia grande meraviglia ho trovato che gli andamenti del consumo globale della benzina, e del prezzo della benzina, nei limiti della esperienza italiana per il periodo che va dal 1930 al 1958 — sia ben chiaro — sono rapportati da un rapporto rigido, ossia che l'uno non segue con legge determinabile l'altro. Il prezzo della benzina si svolge per conto proprio e così anche il consumo della benzina, entro i ricordati limiti naturalmente ben delimitati. Allora mi sono chiesto: ci saranno in altri elementi manifestazioni di elasticità dipendenti dal prezzo della benzina? Ho considerato l'andamento della produzione automobilistica, della dotazione automobilistica ed ho visto che anche per quanto riguarda la dotazione automobilistica l'un fattore era indipendente dall'altro. Com'è noto, la produzione automobilistica dipende essenzialmente dal reddito. Il prezzo della benzina non contribuiva all'andamento dell'incremento del parco automobilistico, che aveva un andamento a sua volta del tutto diverso, sia pure coerente, in ascesa, ma non legato da proporzioni numerabili l'una all'altra.

A questo punto altri mi hanno aiutato ed è risultato evidente un dato esattamente proporzionato al prezzo della benzina, ma in proporzione inversa; ossia il consumo unitario della benzina per automobile, in una forma addirittura meravigliosa dal punto di vista matematico, proprio in relazione alla esperienza di 30 anni. Ossia, se noi tracciamo un diagramma del prezzo della benzina in lire omogenee, in lire per esempio del 1957, dal 1930 ad oggi, e tracciamo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

anche in diagramma il consumo unitario della benzina per auto dal 1930 ad oggi, abbiamo due andamenti con determinati spigoli, con determinate spezzate speculari l'uno rispetto all'altro.

SULOTTO. Ella non si è mai chiesto perché l'industria automobilistica italiana è costretta a produrre macchine con motori di piccola cilindrata, ma ad altissimo rendimento? La ragione è perché la benzina in Italia costa troppo.

ROSELLI. Non è solo questo. Accetto la sua osservazione, ma non è soltanto questo. E, poiché per cercare la verità bisogna anche svolgere una critica, non posso ritenere che questa proporzione sia esatta, sia dovuta soltanto a questo rapporto semplice, ma evidente. Infatti è aumentato il rendimento delle automobili, è diminuita in proporzione la loro cilindrata. Inoltre, le automobili si sono diffuse anche in ceti che hanno una urgenza di percorrenza minore, in quanto a mano a mano che si è allargato il mercato, l'urgenza della percorrenza appare minore; e, infine perché l'allargamento del mercato si è verificato verso settori periferici che hanno un reddito inferiore rispetto al settore centrale che acquistò l'automobile con priorità. Evidentemente, il fenomeno non è così semplice. Se qui mi fermo senza concludere lo faccio solo per dire che la questione va approfondita, ma va approfondita anche in riferimento a quanto il relatore ci ricordava nella sua relazione, cioè che il prezzo per chilogrammo delle macchine italiane è omogeneo col prezzo per chilogrammo di molte macchine straniere. La protezione doganale italiana è efficace. Vi deve quindi essere qualcosa di intrinseco perché la produzione italiana non si affermi oltre la misura attuale che pure con una certa soddisfazione oggi riscontriamo. Vi deve essere una carica meno polemica e maggiore attenzione nell'esaminare in profondità la situazione che presenta, è vero, elementi monopolistici, l'elemento del prezzo della benzina con gli oneri fiscali, ma anche altri elementi su cui dobbiamo pacatamente riflettere, perché altrimenti non si farà che della polemica politica o categoriale e, non tenendo conto della situazione precedente, si apporterà del disordine anziché la serenità sufficiente a reperire le soluzioni più idonee.

Qual era la situazione precedente? Alcuni si stanno scatenando contro il prezzo della benzina. Ma in lire omogenee l'attuale prezzo della benzina è uno dei minimi che l'Italia abbia avuto dal 1930 ad oggi. Noi pressappoco

siamo al prezzo del 1932. Da tale anno in poi noi assistiamo ad una elevazione del prezzo della benzina, quindi a una diminuzione dopo la guerra, poi di nuovo a un aumento, col risultato che il prezzo del 1932 corrisponde, come dicevo, in lire omogenee a quello del 1958.

ANGELINO, *Relatore di minoranza*. Confronti il prezzo del 1926 con quello attuale, onorevole Roselli.

ROSELLI. Ella ha ragione, onorevole Angelino. I nostri studi risentono purtroppo un po' della limitatezza dei nostri mezzi e del nostro ingegno.

ANGELINO, *Relatore di minoranza*. La verità è che si prendono i dati che più fanno comodo.

ROSELLI. Auspico che si vada più a fondo in questi studi, perché ciò sarà giovevole.

VALSECCHI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio*. Bisogna tener conto anche delle strade.

ROSELLI. L'incidenza oggi massima dell'onere fiscale sul prezzo della benzina deve spingere non ad una accesa polemica ma a una ricerca sui problemi che stiamo considerando. Essa non giustifica questa polemica in fondo confusa che esaspera invece di chiarire. Ma vi è di più, se noi ci ricordiamo di un piccolo strumento contabile che è stato individuato in sede O. E. C. E. per calcolare il prezzo dell'energia elettrica in termini omogenei, quando si è riportata la variazione in indice dei prezzi della elettricità alla variazione dell'indice del costo della vita. Facendo questo rapporto, noi troveremo che l'indice economico o reale, come si dice, del prezzo della benzina diminuisce almeno dal 1948 ad oggi. Non ho potuto fare ulteriori calcoli, che auspico siano compiuti, ma ritengo provato e documentato dalle mie modeste tabelle che questo indice del prezzo della benzina reale od economico è in declino rispetto al 1948. Non affermo quindi che l'onere fiscale si debba nascondere dietro questi fenomeni che sono così vivi; affermo che insieme con l'aggravarsi della incidenza percentuale dell'onere fiscale bisogna ricordare anche altri elementi.

Nel confronto internazionale certo noi abbiamo una situazione poco lusinghiera: i prodotti di cui ci occupiamo costano meno in valore assoluto, l'incidenza fiscale in valore assoluto è inferiore non solo per quanto riguarda i carburanti leggeri ma anche per l'insieme dei combustibili liquidi. Vi è però un certo numero di nazioni per le quali è

possibile trovare dei valori omogenei. Non vi è dubbio che fra essi la Francia presenta valori che sono molto simili rispetto ai nostri. Dopo Francia e Italia, le altre nazioni presentano un distacco sia nell'incidenza fiscale, sia nei prezzi in valore assoluto. Ma, non vi è, onorevoli colleghi, una ragione storica anche in questo? Se noi dobbiamo obiettivamente valutare tutto, nel gravame francese non dobbiamo vedere il riflesso della crisi a tutti nota (e che non commento, né ricordo se non in questo modo sommario e certo inadatto) avutasi in Francia in questi ultimi dieci anni? Forse che il bilancio italiano, sotto l'aspetto dell'impegno sociale, della spesa, della ricostruzione, della povertà nazionale in termini di patrimonio, di reddito e così via, non presenta analoghi sintomi e analoghi coefficienti ed elementi critici, contro i quali si è scatenato l'impegno del nostro lavoro, l'impegno della nostra azione politica, l'impegno dell'azione dei governi, lo sforzo dei contribuenti, lo sforzo di ogni istituto pubblico e privato che onestamente e generosamente si sia posto e si ponga al servizio della nazione?

Credo che anche queste considerazioni vanno valutate, e se questa non casuale omogeneità tra noi e la Francia ha un significato, ritengo che non può che avere un significato storico e che ciò che vale per la Francia, sia pure in altri termini, non può non valere per noi.

Abbiamo auspicato, onorevoli colleghi, che il problema dell'automobile sia approfondito; abbiamo auspicato insieme che il problema dell'energia sia approfondito. Noi abbiamo oggi, per esempio (tanto per citare, ed a parità di poteri calorifici), una tassazione di 60 centesimi al chilogrammo per il carbone, una tassazione di lire 2,50 al metro cubo per il metano, una tassazione di lire 3,76 al chilogrammo per gli oli combustibili e una tassazione di 70 lire circa (chiedo scusa se non sono preciso, ma dovrei consultare le mie tabelle e farei perdere del tempo) al chilogrammo per la benzina.

Evidentemente, tutto questo settore di energia va considerato: è giunto il momento, per accentuare la ripresa nazionale, di incoraggiare il lavoro, e, per aumentare gli sforzi, per risolvere il problema della disoccupazione, di affrontare anche sul piano fiscale, e non soltanto sul piano del costo economico o dei fatti economici, questo problema determinante dell'energia al servizio del lavoro italiano.

La nostra preoccupazione a questo punto, onorevoli colleghi, è che il tormentato per-

corso renda difficile l'approvazione del presente provvedimento. Questo provvedimento, che esce, come ho detto, da difficili secche e da difficili canali, tuttavia è agevolato rispetto alle posizioni di partenza. Il limite nel tempo d'applicazione della sovrimposta è un contributo notevole all'alleggerimento della situazione, è un contributo notevole a spianare le fronti corrugate della polemica.

Si è parlato di un addendo (costo economico) che è uno dei cinque che formano il prezzo della benzina (imposta, sovrimposta, I. G. E., diritti vari); si è parlato anche di una possibile indagine per cercare di alleggerire questo addendo, poiché se è giusto in un certo senso parlare di alleggerimento di onere fiscale, è anche giusto considerare, sia pure per la parte che gli compete (mi pare che sia dell'ordine di 37 lire su 135), la possibilità di una indagine sulla validità di questo addendo economico, in relazione al mercato dei noli ed in relazione anche agli sconti che in fondo anche sul piano commerciale vengono praticati nella vendita della benzina.

Penso che se fosse possibile stemperare la nostra *vis* polemica, noi potremmo avvicinarci all'approvazione di questo disegno di legge di conversione con uno spirito più pacato, poiché esso risolve, come nel testo è scritto, una situazione provvisoria e ne apre un'altra: apre a tutti noi della maggioranza l'impegno di confortare il Governo oggi e anche domani nello sviluppo e nell'approfondimento dei problemi che sono stati enunciati dagli onorevoli colleghi ed in misura minima e modestissima da parte mia, ed apre anche per i colleghi della minoranza l'impegno per una collaborazione e per cercare insieme una soluzione, la più obiettiva possibile, poiché l'interesse di tutti è l'interesse di ciascuno, né va considerato solo nei riflessi di una categoria singola, quella degli utenti di automobili. Vi sono gli operai dell'automobile, vi sono gli imprenditori dell'automobile, vi sono i trasportati dall'automobile, dei servizi pubblici, vi sono categorie di utenti le più diverse che tutte vanno configurate in questo volto maestoso del popolo italiano al quale dobbiamo il nostro tributo.

E se qualche passo avanti si potrà fare in questa discussione, meglio; altrimenti, per quanto mi riguarda e per i colleghi che mi onorano della loro attenzione, io confermo che assieme con i colleghi della maggioranza voteremo fermamente questo decreto con l'impegno che un lavoro più meditato e più approfondito si possa compiere e la strada

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

del progresso possa aprirsi sempre meglio anche in questo settore. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Annunzio di interrogazioni, di interpellanze e di mozioni.

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

CUTTITTA, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali ragioni hanno indotto gli uffici competenti a consegnare ad elementi estranei al Parlamento le bozze del progetto di Statuto speciale per la regione Friuli-Venezia Giulia, elaborato da uffici ministeriali, prima che i parlamentari fossero informati in merito all'iniziativa governativa e, una volta avutane notizia per via non ufficiale, prima anche che riuscissero ad averne copia.

« La bozza di progetto in questione è stata infatti resa di pubblica ragione dalle pagine del quotidiano *Il Messaggero Veneto* pubblicato a Udine, nelle edizioni del 18 novembre 1958 e, a puntate, nei giorni successivi.

« Gli interroganti, rilevando la scorrettezza della procedura, chiedono di essere informati sulle responsabilità del caso.

(743) « VIDALI, BELTRAME, FRANCO RAFAELE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno, di grazia e giustizia e della sanità, per sapere:

1°) se siano a conoscenza del fatto che nel territorio della Repubblica si sono messi in pratica metodi di fecondazione artificiale della specie umana e se ciò è avvenuto anche su consiglio di esercenti la professione medica;

2°) se non ritengano l'uso ed il consiglio all'uso di detti metodi contrari, oltre che al buon senso comune, al diritto naturale delle genti civili, al costume di vita ed alla tradizione giuridica del popolo italiano, nonché in contrasto con i principi generali del nostro ordinamento giuridico e del nostro diritto di famiglia in particolare;

3°) se non ritengano l'uso di detti metodi contrario alla certezza dei rapporti giuridici, alla certezza dello stato e pericoloso per l'ordine pubblico;

4°) se ritengano che le norme vigenti siano bastevoli ad evitare i danni sopra indicati o, in caso contrario, quali provvedimenti legislativi intendano proporre al Parlamento e quali provvedimenti amministrativi intendano adottare direttamente, anche in ordine alla possibile attività di esercenti la professione medica.

(744)

« COSSIGA, SARTI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali provvedimenti ritiene di dover adottare per garantire il libero e democratico funzionamento dell'O.R.U.M., organismo rappresentativo degli interessi di tutti gli studenti universitari napoletani.

« Gli interroganti fanno presente che, in seguito a denunce effettuate in sede di congresso da parte dell'opposizione (rinnovamento universitario, « Intesa » cattolica e U.G.I.) ed in seguito alle dimissioni chiaramente motivate di alcuni membri della giunta di destra, si è creata una situazione di inquietanti sospetti ed interrogativi sulla situazione dell'O.R.U.M. Su richiesta del rettore è giunto a Napoli un ispettore del Ministero della pubblica istruzione, per condurre una inchiesta amministrativa sull'operato della passata giunta di destra. La venuta dell'ispettore dottor Messina ha destato viva apprensione non solo nei gruppi universitari monarchici e fascisti diretti responsabili dell'attuale marasma amministrativo esistente, ma anche nelle autorità accademiche, nel rettore e nel direttore amministrativo dell'Ateneo, anch'essi corresponsabili dell'attuale incresciosa situazione.

« Gli interroganti chiedono al ministro se non ritiene di dover intervenire, in particolare, per:

1°) garantire che la ispezione amministrativa in corso del dottor Messina dia piena garanzia di imparzialità, nel senso che si rendano impossibili pressioni ed interventi tendenti a minimizzare o a nascondere le gravi responsabilità della giunta Cassella;

2°) giungere rapidamente al riconoscimento della nuova giunta ricreatasi con l'unità dei vari gruppi (da « Rinnovamento universitario » alla « Intesa » cattolica), proprio per liquidare la cattiva amministrazione delle destre e per indire al più presto nuove elezioni;

3°) conoscere infine le ragioni che hanno indotto il rettore e il direttore amministrativo dell'Università di Napoli a non attuarne le norme della circolare Rossi n. 580 e ad auto-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

rizzare la ragioneria dell'Università ad emettere un mandato di 4 milioni dopo che il mandato dell'O.R.U.M. era già scaduto.

(745) « VIVIANI LUCIANA, NAPOLITANO GIORGIO, GOMEZ D'AYALA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, per sapere se non ritengono di dovere promuovere modifiche all'articolo 32 del decreto del Presidente della Repubblica n. 956 del 27 novembre 1958.

« Le disposizioni contenute in detto articolo sulla lunghezza totale dei veicoli e dei rimorchi hanno già provocato gravi crisi nelle aziende costruttrici e, se non revocate, causeranno danni ingenti a migliaia di autotrasportatori.

« È infatti noto che la maggioranza dei rimorchi in circolazione è a tre assi e che la lunghezza degli stessi va da un minimo di metri 9 a metri 11, compresi gli organi di attacco, i quali ultimi misurano metri 1,50 di media.

« Appare evidente quindi che i rimorchi a tre assi finora costruiti, ancora circolanti ed efficienti, superano la lunghezza massima consentita dal nuovo codice della strada e dovrebbero pertanto essere ridotti in media di uno o due metri entro i sei mesi previsti dalle disposizioni transitorie di cui al decreto del Presidente della Repubblica sopracitato.

« Gli interroganti ritengono che non contrasti con le norme stabilite dalla Convenzione di Ginevra e con gli scopi che il decreto persegue una eventuale modifica all'articolo 32, che consenta la lunghezza del rimorchio (compresi gli organi di attacco) fino a metri 11, ferma restando la lunghezza massima complessiva dell'insieme motrice-rimorchio a metri 18.

(746) « CASATI, CANESTRARI, DAL FALCO, DONAT-CATTIN, LIMONI, PERDONÀ, PREARO, CALVI, SABATINI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni per le quali i consorzi di cooperative di produzione e lavoro, segnatamente quelli emiliani, di antica costituzione e di provata capacità vengono sistematicamente esclusi dalle gare esperite dall'Ispettorato contratti del Ministero dei lavori pubblici.

« Detti enti, è noto, sono provvisti ampiamente delle necessarie garanzie per l'ammissione ai pubblici appalti e la riconosciuta loro personalità giuridica presuppone in modo as-

soluta il possesso di ogni requisito legale e tecnico, organizzativo e morale.

« Gli interroganti non possono, quindi, non lamentare questa aprioristica esclusione di ogni ente cooperativo dal concorso alle pubbliche gare e parimenti lamentano come il ministro, più volte interessato, non abbia dato seguito alle loro richieste, disponendo in conformità.

« Lo dimostra il fatto che anche al telegramma del 17 novembre 1958, a firma di Curti e Cerreti, col quale si pregava il ministro di predisporre l'invito di taluni consorzi a gare di appalto per lavori nella zona del Polesine, e nonostante le sollecitazioni verbali dell'ente cooperativo di rappresentanza, né il ministro né gli uffici interessati hanno dato il minimo cenno di seguito e di adesione pregiudicando ogni possibilità di partecipazione alle gare in parola.

« Inoltre chiedono di conoscere quali misure concrete intende prendere il ministro per garantire l'applicazione delle norme vigenti, richiamate anche nell'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Zurlini, Borghese, Calamo, Colombo Renato, Curti Ivano, Pinaro e Zappa il 31 ottobre 1958, che lo stesso ministro dichiarò di accettare come raccomandazione.

(747) « CERRETI GIULIO, CURTI IVANO, BONFANTINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Casa del Mezzogiorno, per conoscere se non ritengono opportuno, anziché mantenere il progetto di ampliare la via Roma di Capri, che ha solo 500 metri di lunghezza, di prolungare la detta rotabile, sino a portarla a raccordarsi con la sottostante rotabile provinciale di Marina Grande, in modo da creare un anello di circolazione, che consentirebbe il decongestionamento del traffico e il più comodo accesso al centro abitato di Capri.

« Ciò porterebbe anche ad una diminuzione di spesa presumibilmente da 150 a 100 milioni.

(748) « DE MARTINO FRANCESCO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e del commercio con l'estero, per conoscere le ragioni per le quali nella regione campana il prezzo del bestiame alla produzione è diminuito di circa il 20 per cento (nonostante un certo aumento del costo di produzione), mentre

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

sul mercato napoletano il prezzo della carne è in continuo aumento;

per conoscere le ragioni dell'attuale inaudito divario di prezzi tra la produzione ed il consumo;

per conoscere le misure adottate nell'interesse dei produttori e nell'interesse dei consumatori.

(749) « MAGLIETTA, GOMEZ D'AYALA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere:

1°) quali ragioni abbiano ancora una volta, con danno economico e disagio sociale delle popolazioni della Marsica e della intera Valle del Liri, determinato il rinvio della entrata in funzione dell'ultimo tronco della ripristinata linea ferroviaria Avezzano-Sora, nonostante, per quanto risulta e per quanto dichiarato dagli organi responsabili, i lavori siano ormai da tempo ultimati;

2°) quali misure il ministro intende adottare perché il servizio completo sulla linea Avezzano-Sora sia immediatamente iniziato.

(750) « MARIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, in ordine alla esigenza di ricostruzione completa ed urgente della stazione ferroviaria di Novara.

« L'interrogante rileva che la grande importanza del nodo ferroviario di Novara è dimostrata dal fatto che attraverso di essa transitano le due importanti linee per Torino e per Milano, che ad essa fanno capo altre sei linee per Domodossola, Arona, Luino, Varrallo, Mortara e Biella, che il suo traffico riguarda oltre 200 convogli al giorno e 5.000 viaggiatori e che molto presto essa sarà la stazione intermedia più importante dell'arteria ferroviaria internazionale dalla Svizzera a Genova, allorché la elettrificazione di questa linea sarà ultimata.

« Per contro l'edificio della stazione di Novara è rimasto pressoché immutato dall'anno 1954 in cui fu costruito, con un atrio indecoroso ed antiigienico, con biglietterie scomode e irrazionali e con locali d'attesa e uffici antiquati e insufficienti. L'assenza inoltre di pensiline, e di sottopassaggi e l'insufficienza dei marciapiedi, la maggioranza dei quali è rimasta in terra battuta, rendono grave il disagio ed il pericolo dei viaggiatori, mentre l'uso di soli nove binari per tutte le linee aggrava il disordine del traffico.

« L'interrogante chiede pertanto di sapere se il ministro non ritenga assolutamente in-

sufficiente e per certi aspetti addirittura negativo il progetto di ammodernamento della stazione ferroviaria di Novara che il Ministero ha intenzione di attuare prossimamente, poiché tale progetto prevede un solo sottopassaggio, tre sole pensiline, tre soli marciapiedi, la costrizione del traffico in soli sette binari, sia pure con l'aggiunta di due altri tronchi ma a grande distanza dalla stazione e soprattutto prevede di lasciare assolutamente immutato l'edificio che compie in questi tempi 104 anni di vita.

(751) « SCARPA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e delle partecipazioni statali, per conoscere le ragioni in virtù delle quali non sono stati finora eseguiti gli accordi intervenuti il 3 agosto 1957, relativamente alla controversia sul licenziamento di 333 lavoratori del reparto lamierini dei cantieri metallurgici navali di Castellammare di Stabia, aggravando in tal modo le condizioni già intollerabili di tali lavoratori e pregiudicando gli interessi economici della città.

« Gli interroganti chiedono di conoscere quali misure il Governo intende adottare per assicurare l'esecuzione di detti accordi entro il più breve tempo possibile.

(752) « DE MARTINO FRANCESCO, AVOLIO, DI NARDO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere — di fronte all'attuale gravissimo disagio in cui si trovano i braccianti e i salariati agricoli — quali provvedimenti intende adottare perché:

1°) siano emessi tutti i decreti prefettizi di imponibile di mano d'opera in base alla legge 929 del settembre 1947;

2°) vengano iniziate nelle singole provincie trattative per raggiungere accordi di imponibili di bonifica e di miglioramento fondiario nei comprensori interessati;

3°) il pagamento degli assegni familiari, comprensivi degli aumenti derivanti dall'accordo dell'8 maggio 1958 e del trasferimento della indennità di caropane sugli assegni stessi, venga effettuato entro Natale.

« Gli interroganti chiedono infine di conoscere le ragioni per le quali il ministro interrogato, nonostante i numerosi inviti rivoltigli da organizzazioni sindacali per un incontro su tali problemi, non abbia dato sinora risposta alcuna.

(753) « MAGNANI, FOGLIAZZA ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se non ritenga di dover tenere conto del vivo malcontento diffuso fra i pensionati della previdenza sociale perché costretti a lunghe code ed affaticanti ore d'attesa davanti agli uffici postali — troppo stretti per poter contenere i numerosi pensionati — nei giorni di pagamento delle pensioni; e se non convenga che per il rispetto dovuto ai lavoratori vecchi o invalidi che hanno titolo alla pensione, sia doveroso e umano di modificare il modo attuale di pagamento e di riscossione delle pensioni I.N.P.S., e che anche per queste pensioni possano essere emessi assegni speciali postali o bancari come già avviene per i pensionati dello Stato.

(754)

« POLANO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per conoscere le ragioni per le quali il Governo, invitato dalla Camera con l'approvazione dell'ordine del giorno Cecati-Angelucci a « garantire il buon governo e il razionale sfruttamento del giacimento delle miniere di Morgnano onde contribuire alla eliminazione della minaccia di smobilitazione in atto », non abbia tenuto conto della volontà della Camera, imponendo una soluzione che falcidia duramente l'occupazione e l'attività estrattiva della miniera, portando verso la completa chiusura della miniera.

« In particolare, gli interroganti chiedono di sapere in che modo il ministro ritenga conciliabili le decisioni della Terni e del Governo con l'impegno assunto dal ministro dinanzi alla Camera, nella seduta del 13 ottobre 1958, nella quale ebbe a dichiarare testualmente « di aver rivolto invito all'I.R.I. di approntare un piano di nuove attività industriali avanti di far luogo a qualsiasi riduzione di personale ».

« Gli interroganti chiedono inoltre di sapere quali iniziative il ministro intenda intraprendere, in armonia con l'ordine del giorno richiamato e il personale impegno assunto davanti alla Camera, onde impedire che sia inferto un colpo mortale alla vita economica di Spoleto.

(755)

« VALORI, INGRAO, GUIDI, CAPONI, ANGELUCCI, CARRASSI, CECATI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro degli affari esteri, per conoscere i motivi che hanno suggerito al Centro cinematografico culturale italiano, promotore di una settimana di gala del film-documentario

patrocinata dal Ministero degli affari esteri (Direzione generale per le relazioni culturali con l'estero) allo scopo di far conoscere i cortometraggi premiati nei *Festivals* internazionali degli ultimi anni e che deve svolgersi a Roma dal 6 all'11 dicembre 1958, di ritirare all'ultimo momento l'invito precedentemente rivolto all'Associazione del film cecoslovacco, la quale aveva accettato di mettere a disposizione della « Settimana » alcuni films premiati al Festival internazionale di Padova, all'Esposizione di Bruxelles e altrove.

(756)

« DE GRADA, BERLINGUER ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere quali ragioni hanno giustificato l'accoglimento della richiesta della società S.I.T.A. di aumentare, dal 1° dicembre 1958, il prezzo dei biglietti di corsa semplice e degli abbonamenti sulle autolinee della provincia di Pisa e se non è invece il caso, tenuto conto delle continue proteste degli utenti e di molti comuni, respingere qualsiasi richiesta di aumento di tariffe sufficientemente remunerative in relazione ai servizi praticati e di sottoporre a revisione tutte le tariffe della predetta società applicate in provincia di Pisa che in molte linee sono superiori ai massimi consentiti e comunque gravose per i viaggiatori in maggior parte operai, studenti, impiegati.

(757)

« RAFFAELLI, PUCCI ANSELMO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e del commercio con l'estero, per conoscere quali urgenti provvedimenti essi intendano adottare per riequilibrare i prezzi del mercato interno del bestiame, la cui preoccupante flessione, intorno al 25 per cento, ha posto da vari mesi in gravi difficoltà gli agricoltori ed in particolare i coltivatori diretti, generando sfiducia ed esasperazione proprio nel decisivo settore zootecnico, nel quale essi fondavano ragionato assegnamento in conformità ai nuovi indirizzi produttivi suggeriti dagli organi statali, specialmente nelle zone agrariamente più povere.

« Il crollo del settore zootecnico, che anche nella economia agricola delle Marche rappresenta la fonte di reddito prevalente delle aziende di ogni tipo e dimensione, minaccia, nel generale disorientamento, la rovina dell'impulso produttivo e innovativo delle aziende rurali.

« Note le cause che hanno provocato la caduta dei prezzi all'ingrosso (fermi purtroppo i prezzi al minuto delle carni) l'in-

terrogante sollecita urgentemente i conseguenti energici rimedi nella limitazione e nella disciplina dell'importazione del bestiame e delle carni, per ristabilire, con la ripresa del mercato, la fiducia negli agricoltori, duramente provati da gravi e ricorrenti vicissitudini climatiche ed economiche.

(758)

« CASTELLUCCI ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri delle partecipazioni statali e delle poste e telecomunicazioni ed il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, sui motivi che hanno indotto l'I.R.I. a vendere alla S.T.E.T. le azioni recentemente acquistate dalla S.E.T.

« Gli interroganti chiedono inoltre di conoscere:

a) la spesa sopportata dall'istituto cedente e dalla società acquirente per tale operazione e le conseguenze di essa sul recente aumento di capitale della S.E.T.;

b) se l'accentramento nel gruppo S.T.E.T., della azienda meridionale, sia compatibile con lo sviluppo del Mezzogiorno voluto dal Governo e che non potrà realizzarsi senza una certa autonomia;

c) se, per quest'ultimo sviluppo, non si ritenga opportuno che l'I.R.I. o le sue società impiantino, nel Mezzogiorno, almeno una fabbrica di apparecchi telefonici, oltreché di macchinari e di attrezzature per centrali telefoniche;

d) se e come le aziende telefoniche I.R.I. devono rispettare la legge di riserva del quinto alle industrie del Mezzogiorno.

(3175) « COLASANTO, CACCURI, CORTESE GIUSEPPE, BERRY, TITOMANLIO VITTORIA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere i motivi per i quali gli assegnatari del bando I.N.A.-Casa 11462 del 1956, in località — via Miliscola — Pozzuoli (Napoli), non hanno ancora potuto occupare le proprie abitazioni.

« La mancata esecuzione dei lavori di fognatura ha infatti impedito finora l'assegnazione effettiva agli aventi diritto. Per la esecuzione di tali lavori non si è ancora stabilito a chi competono gli oneri relativi.

« Gli interroganti chiedono se il ministro intende intervenire allo scopo di far procedere rapidamente ai lavori suddetti, assicu-

rando così gli interessati, i quali continuano ad abitare in ambienti malsani oltreché insufficienti per il numero dei componenti delle singole famiglie.

(3176)

« FASANO, CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità, per conoscere quali provvedimenti concreti intenda adottare per modificare la insostenibile situazione economica dei medici oculisti, che prestano la loro opera professionale nell'interesse dell'Ente provinciale antitracomatoso di Napoli, ricevendo dall'Ente stesso un onorario forfettario mensile irrisorio, che varia dalle 8.000 alle 11.000 lire.

« L'interrogante fa rilevare che tale onorario andrebbe con disposizione urgente almeno triplicato e che, comunque, l'intera organizzazione della lotta contro il tracoma nella provincia di Napoli ha a disposizione mezzi certamente inadeguati: pertanto chiede se il ministro, oltre a risolvere con immediatezza il problema economico dei sanitari, intenda anche procedere al necessario riesame del piano finanziario generale di contribuzione da parte dello Stato, della provincia, dei comuni e degli altri enti interessati.

(3177)

« ROMANO BRUNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'industria e commercio e dell'agricoltura e foreste, per sapere se e come intendono intervenire per far ribassare il prezzo delle carni al consumo in relazione ai ribassi praticati dagli allevatori.

« In particolare, chiede di sapere se credono di stabilire una percentuale massima, fra gli acquisti all'ingrosso e la vendita al dettaglio, delle carni che s'importano refrigerate o prerefrigerate.

(3178)

« COLASANTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere con urgenza se non intendano sollecitamente assicurare i lavoratori occupati presso i C.R.D.A. di Monfalcone e presso la S.A.F.O.G. di Gorizia, nonché la popolazione intera della provincia di Gorizia che le gravi minacce di disoccupazione e le dolorose limitazioni in atto saranno, grazie all'intervento del Governo, rapidamente superate e se non ritengano che, pure seguendo una condotta economica tendente al ribasso dei costi e al perfezionamento del processo di produzione, si debba nei confronti

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

della provincia di Gorizia, gravemente depressa dal punto di vista economico, prendere provvedimenti di carattere eccezionale.

« L'interrogante ritiene che l'economia della provincia di Gorizia non sia assolutamente in grado di assorbire i lavoratori sospesi o licenziati in qualunque momento in altre iniziative, né sopportare questo ulteriore immiserimento.

« La provincia di Gorizia, mutilata dal trattato di pace è zona di confine dove si devono difendere il prestigio dello Stato e i legittimi diritti di popolazioni che, dopo aver dato prove luminose di resistenza, anche recenti, rappresentano la garanzia della conservazione delle caratteristiche etniche e dei sentimenti nazionali.

(3179)

« DE MICHELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali difficoltà ancora ostino alla liquidazione della pensione di guerra al signor Albizzi Giuseppe, da Gorizia, posizione n. 1426037/D.

(3180)

« DE MICHELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali difficoltà ancora ostino alla rapida definizione della pratica di pensione di guerra del signor Taboga Ginnes fu Angelo da San Tomaso di Maiano (posizione n. 1424774/D).

(3181)

« DE MICHELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali gravi difficoltà ancora ostino alla rapida liquidazione della pensione di guerra al signor Filippi Rodolfo, padre del militare della repubblica sociale italiana Filippi Paolo, fucilato a Pordenone il 30 aprile 1945 (posizione numero 388949).

(3182)

« DE MICHELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali motivi ancora si oppongono alla pronta liquidazione ed al pagamento dei danni di guerra (indennizzo definitivo dei beni nazionalizzati in Jugoslavia) alla ditta Giovanni Scalettari e F., di Gorizia (vedi delibera della Direzione generale del tesoro del 23 giugno 1958, n. 588117/133/16622/T.C.).

« L'interrogante chiede inoltre di conoscere se il mancato pagamento sia da imputarsi alla lentezza delle operazioni burocratiche da par-

te dell'intendenza di finanza di Roma ed in caso affermativo quali provvedimenti il ministro intenda prendere.

(3183)

« DE MICHELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere se sia a conoscenza che con nota n. 15192 del 30 dicembre 1956 l'ufficio provinciale del tesoro di Gorizia abbia comunicato alla Direzione generale pensioni di guerra, servizi pagamenti indiretti nuova guerra, essere la signora Mandechich Giuseppina titolare, oltre che della pensione di guerra, della pensione ordinaria numero 3625681 a carico del Ministero dell'interno e che per tale motivo l'ufficio del tesoro in parola abbia sospeso l'assegno di previdenza concesso sulla pensione di guerra, in attesa di disposizioni e di istruzioni ministeriali per l'eventuale applicazione dell'articolo 72 della legge n. 648 del 1950.

« L'interrogante chiede di conoscere quali decisioni il ministro intenda urgentemente prendere.

(3184)

« DE MICHELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se sia a conoscenza che ai marescialli maggiori trattenuti dal 55° al 60° anno di età, a cui vengono liquidate le pensioni sulla base dell'intero servizio prestato, compreso quindi il quinquennio dal 55° al 60° anno di età, l'E.N.P.A.S. corrisponde invece l'indennità di liquidazione solo per il servizio prestato fino al 55° anno, e ciò malgrado il suo regolamento disponga quanto segue: « La prestazione compete all'iscritto che, dopo aver compiuto almeno due anni di iscrizione alla previdenza, venga collocato a riposo con diritto a pensione ordinaria ».

« L'interrogante chiede inoltre, poiché anche il quinquennio di trattenimento è considerato di ruolo, dando diritto a pensione, quale provvedimento il ministro intenda prendere per tutelare i diritti di coloro che hanno prestato onorato servizio.

(3185)

« DE MICHELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della difesa e delle partecipazioni statali, per conoscere, in relazione al trasferimento ad una azienda del nord del lavoro di artiglieria fin oggi svolto dagli Stabilimenti meccanici di Pozzuoli (Napoli), con la conseguente asportazione del macchinario:

1°) se è stato tenuto presente che l'accen-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

limento può costituire, per ovvie ragioni, un sensibile indebolimento della difesa nazionale;

2°) se si è calcolato il danno derivante alla stessa difesa dalla dispersione di maestranze specializzate che hanno una lunga tradizione nelle lavorazioni di dette artiglierie, in quanto lo stabilimento di Pozzuoli è stato fondato dalla ditta Armstrong nel lontano 1886 ed ha sempre soddisfatto gli enti committenti: decenni di studio e di lavoro verrebbero così distrutti per motivi non perfettamente chiari;

3°) come il Ministero si propone di applicare, in questo importante settore, la legge 6 ottobre 1950, n. 835, che all'articolo 1 dispone che il quinto delle lavorazioni e fornitura venga assegnato agli stabilimenti dell'Italia meridionale, in quanto non risulta vi siano altre officine attrezzate per questo tipo di lavorazione.

« L'interrogante chiede, altresì, in attesa della risposta, che venga sospesa presso gli Stabilimenti meccanici di Pozzuoli ogni operazione tendente ad attuare detto trasferimento, per impedire di trovarsi di fronte al fatto compiuto.

(3186)

« ROBERTI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e della sanità, per conoscere:

se abbiano notizia che la Federazione degli ordini dei farmacisti, nell'intento di assicurare una propria sede all'organizzazione, per decisione del presidente, in base a generico mandato del comitato esecutivo, si sia valsa di fondi destinati, per statuto, a scopi di assistenza e previdenza, in favore degli associati;

se risulti loro che la somma necessaria, di molto superiore al centinaio di milioni, al fine di mascherarne la provenienza, sia stata trasferita ad una società anonima, appositamente costituita, la quale ha pertanto provveduto ad acquistare lo stabile sito in Roma via Palestro nn. 75-77, già appartenente alla Società Minerva film;

se possano comunque ritenere giustificato l'acquisto in parola, tenuto conto sia dell'esiguo personale impiegatizio, che non supera la dozzina, compresi dirigenti ed usceri, sia delle evidenti modeste esigenze dei servizi necessari alla Federazione;

se considerino tollerabile che, per il funzionamento di un ente, di così limitate proporzioni, si appresti una lussuosa sede che richiederà ingenti spese di manutenzione,

illuminazione, riscaldamento e servizi, oltre a quelle pur onerosissime per trasformazione ed adattamento locali, mentre innumerevoli associati, nei grandi come nei piccoli centri, abbisognano di assistenza;

se, infine, sia loro noto che nel nuovo stabile sarà apprestata una vasta foresteria di ben notevole impegno, nell'unico scopo di alloggiarvi il presidente, durante le sue permanenze in Roma mai superiori ad una decade mensile, ed i membri del comitato esecutivo, in occasione delle rarissime riunioni;

se, tutto ciò premesso, non ritengano doveroso intervenire, perché sia riesaminata la pur valida esigenza di una sede, senza le sconcertanti megalomanie che mal si adattano ai tempi, al carattere ed alle possibilità dell'organizzazione e che, in ogni caso, gravemente offendono le note ristrettezze della stragrande maggioranza degli associati, già inevitabilmente contrastanti con quelle dei pochissimi che, per particolare dislocazione di sede e di ambiente, godono di eccezionali benefici economici.

(3187)

« ANGIOY ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non intenda sollecitamente e favorevolmente accogliere il ricorso presentato tramite la sede di Gorizia dell'I.N.P.S. in data 4 aprile 1958 dalla ditta Petri Francesco di Romans d'Isonzo (Gorizia) avverso il provvedimento con il quale il comitato speciale ha negato alla ditta stessa l'inquadramento nel settore artigiano della Cassa unica assegni familiari.

« L'interrogante ritiene che a buon diritto la ditta Petri Francesco sostenga la sua richiesta di inquadramento nel settore artigiano (vedi punto primo, lettera g) del decreto ministeriale 2 febbraio 1948) anche in considerazione del fatto che la precisazione « fabbricante di terrecotte artistiche » omessa dal legislatore in tale decreto trova esatto inquadramento nell'elenco dei mestieri di cui al Capo XII, punto ottavo allegato al decreto del Presidente della Repubblica 23 ottobre 1956, n. 1202, recante le norme di attuazione e di coordinamento della legge 25 luglio 1956, n. 860, relative alla disciplina delle imprese artigiane ai fini dell'iscrizione.

(3188)

« DE MICHELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se sia a conoscenza del lento procedere, dopo la sua approvazione da parte del consiglio provinciale

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

di Reggio Calabria, della pratica riguardante l'autonomia comunale di San Ferdinando di Rosarno e dell'increscioso fermento che esiste, per tale fatto, nella popolazione interessata.

« L'interrogante chiede che siano portate in luce le eventuali responsabilità dell'ingiustificato ritardo e che si stronchino le resistenze, più o meno larvate, alla emanazione dell'invocato provvedimento.

(3189)

« MISEFARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se sia venuto a conoscenza del fatto che nessun proprietario di aziende metallurgiche di Verona ha, fino a questo momento, corrisposto ai propri dipendenti, designati a ricoprire l'incarico di scrutatori di seggio nelle decorse elezioni del 25 maggio 1958, i giorni di ferie in soprannumero previsti dalla apposita legge.

« L'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti il ministro intenda adottare in merito.

(3190)

« AMBROSINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere i risultati dell'inchiesta amministrativa disposta dal prefetto di Foggia sui cantieri di lavoro gestiti dall'amministrazione provinciale.

(3191)

« CAVALIERE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere le ragioni che non consentono la nomina di un usciere alla conciliazione di Ascoli Satriano (Foggia), che ne è priva da circa due anni, e per sapere se non ritenga di provvedere in merito, con l'urgenza che il caso richiede.

(3192)

« CAVALIERE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quando potrà essere definita la pratica di pensione intestata al signor Sforza Antonio fu Nicola, da Poggio Imperiale (Foggia). Diretta nuova guerra.

(3193)

« CAVALIERE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere, anche in seguito alla risposta all'interrogazione n. 1629, se è vero che nelle provincie della Sicilia occidentale, laddove sono stati ammassati circa 300 mila quintali di uva, gli istituti bancari hanno posto agli Enti ammassatori, specie alle Cantine sociali, gravi e pregiudizievoli retribuzioni creditizie; per sapere inoltre in

che misura sono state accolte dalle banche le domande di credito avanzate dalle Cantine sociali delle quattro provincie della Sicilia occidentale, specificamente per ognuna delle suddette cantine.

(3194)

« PELLEGRINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere quando sarà inaugurata la nuova agenzia tabacchi dei Monopoli di Stato in Cava dei Tirreni; e per conoscere, altresì, quali lavorazioni vi saranno effettuate, quante unità lavorative saranno occupate e con quali criteri avverranno le assunzioni del nuovo personale.

(3195)

« AMENDOLA PIETRO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici, per conoscere se e quando intendano corrispondere alla richiesta del comune di Pomaretto (Torino) per la costruzione dell'edificio scolastico, avanzata in data 10 settembre 1956 ai sensi della legge 9 agosto 1954, n. 645 e rinnovata negli anni 1957-58.

« Quanto sopra si chiede in rapporto al fatto che le cinque classi elementari vengono attualmente esercitate in locali affittati, che per la vetustà non corrispondono alle più elementari esigenze.

(3196)

« ALPINO ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare i ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici, per conoscere quali misure ritengono di dover adottare per assicurare il normale funzionamento della scuola dell'obbligo nel quartiere di San Giovanni a Teduccio (Napoli).

« La interrogante fa presente che il suddetto quartiere ha subito negli ultimi anni un notevolissimo sviluppo edilizio, ha visto crescere rapidamente la popolazione residenziale, mentre il problema dell'edilizia scolastica non è stato affrontato come la nuova situazione imponeva.

« La interrogante in particolare chiede:

1°) se sono in progettazione nuovi edifici scolastici nelle zone del quartiere di nuova formazione;

2°) quando sarà completato l'edificio scolastico in costruzione al nuovo rione Villa (10.000 abitanti);

3°) perché è stato abolito quest'anno il servizio di pulmann che assicurava, lo scorso anno 1957, il trasporto dei bambini dalle più lontane zone del quartiere al nuovo edificio scolastico « Sarria » sito in via Bernardo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

Quaranta, cioè in una località periferica del quartiere stesso;

4°) di intervenire con urgenza per garantire una migliore funzionalità alla scuola elementare « Antonio Scialoia » unico istituto situato nel centro del quartiere e per ciò stesso sovrappopolato di alunni.

« In particolare, si chiede di procedere alla nomina di insegnanti supplenti per garantire agli alunni di detto istituto un regolare corso di insegnamento. Si fa presente che dall'inizio dell'anno scolastico, la prima, la seconda e la terza maschile ricevono soltanto due ore e mezzo di insegnamento giornaliero, perché un gruppo di insegnanti di ruolo si assenta dalle lezioni per ragioni di salute.

« Si chiede infine di riattare urgentemente i servizi igienici dell'edificio scolastico « Antonio Scialoia » che si trovano da molto tempo in pessime condizioni.

(3197)

« VIVIANI LUCIANA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se e quando intende dare corso alla costruzione, ai sensi della legge 29 luglio 1957, n. 635, dell'acquedotto di Villar Pellice (Torino).

« Quanto sopra si chiede in quanto si tratta di un comune privo della possibilità di costruire in proprio tale indispensabile opera e in quanto fin dal 18 gennaio 1958 il Comitato dei ministri ha significato al comune di avere interessato in proposito codesto Ministero.

(3198)

« ALPINO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici ed il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per sapere se, con azione separata o congiunta, ed avvalendosi, ognuno per la sua parte, della legge n. 938, nonché delle altre precedenti in vigore, e della legge n. 1177 recante i provvedimenti straordinari per la Calabria, intendono realizzare il trasferimento dei seguenti abitati in provincia di Reggio Calabria, che risultano coinvolti nel movimento franoso dovuto all'azione svolta dai torrenti e dalle piogge torrenziali sul suolo su cui detti abitati insistono:

1°) borgata Strapunti e borgata Molè del rione Mosorrofa di Reggio Calabria. I due abitati possono essere ricostruiti alla periferia del centro di Mosorrofa, accanto alle case popolari costruite a seguito della alluvione del 1951. Le famiglie in pericolo sono, per

riconoscimento dello stesso Genio civile di Reggio Calabria circa settanta. Le ultime piogge hanno reso urgentissimo lo sfollamento di almeno 64 famiglie;

2°) Natile Vecchio: parte residua da trasferire, per la salvezza delle numerose famiglie costrette, per il mancato completamento del paese nuovo, a restare nelle case crollanti;

3°) rione posto nella parte collinosa dell'abitato di Bianco e costituita da argille in movimento. Oltre cento case sono in pericolo;

4°) rioni posti nella parte bassa degli abitati di Caraffa, Casignana, Sant'Agata di Bianco. Detti rioni sono stati dichiarati più volte trasferibili;

5°) Brancaleone Vecchio, per gran parte abbandonato dalla popolazione, la quale è ora costretta a vivere in modo randagio, spostandosi da un tugurio all'altro, ed in immorali forme di coabitazione e di promiscuità;

6°) borgata Salvi di Siderno, posta su argille semoventi. Le case sono tutte in pericolo;

7°) borgate della vallata del Valanidi, che si partono dalla contrada Ficara della Rocca e si chiudono in contrada San Venere: poste tutte su pendici in frana;

8°) abitato di Ferruzzano, posto su terreno in movimento;

9°) borgata di Pentidattilo del comune di Melito P.S., posta al centro di numerose frane;

10°) rioni più alti dell'abitato di San Luca, in progressivo disfacimento.

« Gli interroganti richiamano inoltre l'attenzione dei ministri interrogati sull'ampiezza e gravità del problema degli abitati della regione calabrese, in gran numero da trasferire o consolidare: problema sempre enunciato e compreso, ma mai affrontato nei fatti per la inapplicazione delle leggi, da quella del 1904 a quella del 1955, n. 1177, la quale, nei tre anni di sua « operanza », nulla ha dato di rilevante nel settore.

(3199)

« MISEFARI, FIUMANÒ, ALICATA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali somme sono state erogate, a titolo di mutui o di contributi, nei singoli comuni del Cilento e del Vallo di Diano, in applicazione della legge sulla montagna e dall'entrata in vigore della legge a tutt'oggi.

(3200)

« AMENDOLA PIETRO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se è vero che alcuni dei nuovi me-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

todi ufficiali di analisi per i vini, mosti ed aceti presentano difficoltà applicative, in quanto comportano larga soggettività nei giudizi che vengono espressi dai vari laboratori, sia ufficiali che privati.

« Poiché tale soggettività di giudizi potrebbe essere di notevole ostacolo nelle trattazioni commerciali, che richiedono una completa certezza circa le genuinità del prodotto, e potrebbe anche dare luogo ad ingiustificate contestazioni da parte degli organi di vigilanza, chiede se sia previsto un perfezionamento dei suddetti metodi, con accorgimenti atti a ridurre al minimo la possibilità di divergenze interpretative, e se il Ministero intende organizzare un corso di aggiornamento sui nuovi metodi di analisi per i chimici addetti alla repressione delle frodi.

(3201)

« ORIGLIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se, coerentemente all'opinione espressa dal ministro stesso su un ordine del giorno, nel corso della discussione alla Camera sul bilancio del dicastero dei trasporti, sia stato elaborato il decreto ministeriale per il riconoscimento giuridico del compartimento ferroviario di Verona.

« Il ministro aveva allora espresso il parere che il decreto in merito sarebbe stato sottoposto alla firma del Presidente della Repubblica entro il dicembre del 1958.

(3202)

« AMBROSINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e commercio, per conoscere se non ritenga opportuno che la procedura relativa alla concessione di mutui, e specialmente di mutui di piccola entità, alle aziende artigiane per l'acquisto di macchine, di attrezzature e di scorte sia esemplificata quanto più possibile, riducendosi al minimo indispensabile la prestazione della garanzia, anche in relazione alla circostanza che la garanzia potrà essere, comunque, costituita dalle stesse macchine e attrezzature su cui verte la concessione dei mutui, o che l'azienda già possiede.

« L'interrogante chiede inoltre che si studi la possibilità affinché il tasso di interesse s'ia ridotto al 3 per cento, come già avviene per i coltivatori diretti.

(3203)

« REALE GIUSEPPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sia a conoscenza della agitazione

in corso alle officine « Adige » e « Cardì » di Verona, officine rinomate nella costruzione di rimorchi per autoveicoli.

« Conseguentemente alla preannunciata prossima andata in vigore del nuovo codice della strada e alle misure in esso contemplate, queste fabbriche da un po' di tempo risentono le conseguenze della pesantezza del mercato e della incertezza degli utenti, che si manifestano non solo con la disdetta delle ordinazioni in corso, ma anche con la repulsa di quelle già eseguite.

« Per tali motivi, i due complessi, un tempo floridi, si sono visti ridotta l'attività ad un punto tale, da essere costretti a contrarre l'orario di lavoro a sole ventiquattro ore settimanali.

« L'interrogante chiede al ministro quali provvedimenti intenda adottare affinché il problema possa avere una equa soluzione, tanto più necessaria e reclamata in quanto, a parte le specifiche, preoccupanti considerazioni di merito, esso viene ad aggravare le condizioni di una provincia già tanto provata in questi tempi nel settore della produzione industriale.

(3204)

« AMBROSINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria e commercio, per conoscere quale azione intendano svolgere presso la società veneta cementi di Chioggia (Venezia), al fine di evitare il preannunziato licenziamento di numerosi operai.

« L'interrogante chiede altresì di conoscere se, essendo i detti licenziamenti motivati, fra l'altro, dalla mancata costruzione del Ponte dei Saloni (ponte indispensabile per congiungere l'isola omonima con la terraferma) non ritengano di intervenire presso il ministro per i lavori pubblici affinché conceda al comune di Chioggia il più volte richiesto contributo necessario appunto alla costruzione.

« L'interrogante, infine, riferendosi alla sua interrogazione rivolta negli scorsi giorni all'onorevole ministro per la marina mercantile, chiede altresì se il Governo non intenda esaminare nel loro complesso tutti i numerosi e gravi problemi che affaticano la città di Chioggia, la cui economia — da tutti riconosciuta fra le più depresse dell'Italia del nord — richiede il coordinato e deciso intervento dello Stato in ogni settore (pesca, agricoltura, industria, ecc.).

(3205)

« GAGLIARDI ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere il numero dei disoccupati iscritti all'ufficio del lavoro del comune di Ancona e quanti di essi percepiscono attualmente i sussidi; e per conoscere quali provvedimenti ordinari e straordinari siano stati o stiano per essere adottati ad Ancona sia dall'ufficio del lavoro che da altri enti (comune ecc.) in seguito alla agitazione dei disoccupati attualmente in corso.

(3206)

« SANTARELLI ENZO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per sapere se sia in programma da parte dell'A.G.I.P. mineraria o di altre società continuare le esplorazioni del sottosuolo della vallata dell'Esino, per la ricerca del metano, e per conoscere a qual punto attualmente si trovi il progetto per la utilizzazione del metano rinvenuto a Jesi attraverso una centrale di compressione e imbombolamento.

« L'interrogante fa inoltre presente che, data la grave situazione economica, in questi ultimi tempi ancora peggiorata, date le attese comuni della cittadinanza, la questione della utilizzazione del metano rinvenuto per uso cittadino si presenta con particolare urgenza.

(3207)

« SANTARELLI ENZO ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro della sanità, per conoscere con quali criteri è stata utilizzata la somma di lire 50 milioni concessa, come assegnazione straordinaria, alla Federazione provinciale dell'Opera nazionale maternità infanzia di Napoli, nell'anno 1958.

« Non risulta infatti alla interrogante né l'apertura di un nuovo centro, né la riapertura di centri prima funzionanti e attualmente chiusi, come il Nido di Calata Capodichino e il centro di San Giovanni a Teduccio, né il miglior funzionamento degli asili-nido, in quanto le mamme ricevono ancora solo una razione viveri invece del vitto regolamentare, né tanto meno un migliore trattamento economico del personale di servizio. A questo proposito si fa presente che al personale dell'asilo-nido di Fuorigrotta si impone, in luogo del regolare pagamento degli straordinari, un periodo di riposo di tre giorni settimanali; e che infine si sta procedendo al licenziamento di una parte del personale per limiti di età, nonostante che la legge del 15 febbraio 1958 preveda il trattenimento in servizio fino al 63° anno di età.

(3208)

« VIVIANI LUCIANA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per sapere se sia a conoscenza dell'assurda lentezza con cui procedono i lavori di costruzione della strada che dovrà congiungere la borgata San Pantaleone di San Lorenzo (Reggio Calabria) alla strada provinciale per Melito, in località San Nicola.

« Il tratto aperto, con sciopero a rovescio, dai naturali della frazione, è rimasto ancora senza massiciata ed opere d'arte; il tratto ulteriore, già eseguito da un impresario in base a regolare asta di appalto, è ancora intransitabile; il ponte, all'innesto con la provinciale suddetta, è da anni iniziato ma non si vede sorgere.

« Si chiede di conoscere quali provvedimenti si intendono prendere per porre termine al secolare isolamento dal consorzio civile di quella popolazione; ora, a causa di grossa frana, priva anche dell'ultima mulattiera che la legava ai centri vicini.

(3209)

« MISEFARI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere se è vera la notizia secondo cui — in base alla circolare ministeriale per la revisione delle circoscrizioni territoriali e delle piante organiche degli uffici giudiziari — si vorrebbero sopprimere la sede e gli uffici di pretura in Castiglione dei Pepoli (Bologna).

« Se nel quadro della revisione delle circoscrizioni territoriali e delle piante organiche degli uffici giudiziari — il Governo avesse tale intendimento — si fa premura di rilevare l'enorme danno che deriverebbe alla vita di tutta la popolazione del Mandamento se costretta un giorno a recarsi altrove per tali uffici.

« Per cui si ritiene indispensabile che gli uffici menzionati abbiano a restare nella sede di Castiglione dei Pepoli.

« Castiglione è un centro montano e turistico; è un importante nodo stradale con stazione ferroviaria ed è al centro geografico della esistente circoscrizione Mandamentale, organicamente collegato con tutti gli altri comuni con servizi autobussistici realizzati in seguito a varie e costosissime opere stradali.

(3210) « ARMAROLI, BORGHESE, BOTTONELLI, NANNI RINO ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali provvedimenti voglia adottare affinché alle insegnanti tecnico-pratiche della scuola

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

Caterina da Siena di Milano venga conservata la posizione giuridica e di carriera acquisita.

« Alle suddette insegnanti, con 10 anni di servizio pre-ruolo, col passaggio nei ruoli speciali transitori venne corrisposto lo stipendio in base al coefficiente 229 corrispondente al grado X; dal 1° luglio 1956 lo stipendio venne invece corrisposto col coefficiente 202 corrispondente al grado XI, nonostante le garanzie date dall'articolo 7 della legge 29 dicembre 1954, n. 1181, che assicura loro la conservazione delle posizioni giuridiche e di carriera conseguite.

(3211) « GENNAI TONIETTI ERSIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza dei danni arrecati al comune di Marsala dall'alluvione del 21 novembre 1958; in particolare, se gli risulta che è stato danneggiato il patrimonio stradale comunale e soprattutto le strade esterne Favara-Santonofrio e Sutana-Mafi; sono scoppiate fognature, è pericolante il cavalcavia presso lo Stadio comunale, trovansi in imminente pericolo di crollo abitazioni nel vicolo Lero, sono crollate case in via Mazzini, mentre molte abitazioni, che sono a piano-terra nella campagna sul versante Marsala-Trapani, sono inabitabili per le acque che sorgono dai pavimenti e, infine, danni hanno subito la biblioteca comunale e il giardino d'infanzia; se non ritenga di intervenire sollecitamente stanziando le somme necessarie per assicurare un tetto a chi l'ha drammaticamente perduto e la ricostruzione delle opere danneggiate o distrutte.

(3212) « PELLEGRINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza dei danni arrecati alla città di Trapani dal nubifragio del 21-25 novembre 1958, essendo stati allagati in maniera impressionante i quartieri bassi e precisamente la borgata di Trantapiedi, il rione Palma, la piazza Stovigliari e le vie Alessandro Manzoni e Gian Battista Fardella con tutte le loro traverse; se non ritiene intervenire con congrui stanziamenti per la ricostruzione delle opere danneggiate o distrutte e per la costruzione, nella parte bassa della città di una rete fognante capace e rispondente tecnicamente dato che, tra l'altro, risulta all'interrogante che la rete fognante nella suddetta zona ha capacità insufficiente, inadeguata pendenza e perciò in

occasione di piogge alluvionali, specie se coincidono con l'alta marea, rigurgita le acque invece di smaltirle aggravando il fenomeno.

(3213) « PELLEGRINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, per conoscere se non ritenga opportuno adottare efficaci ed immediati provvedimenti a favore delle marinerie dell'alto e del medio Adriatico, che sono state ulteriormente danneggiate dal recente accordo italo-jugoslavo per la pesca in Adriatico.

« L'interrogante rileva che le marinerie del medio Adriatico non godono delle previdenze della Cassa per il Mezzogiorno e restano completamente escluse dalle zone di pesca contemplate nel trattato e dagli aiuti finanziari. In particolare chiede di conoscere se non ritenga opportuno ammettere le marinerie del medio Adriatico a fruire del recente provvedimento finanziario di 500 milioni, approvato dal Consiglio dei ministri a favore dei pescatori dell'alto Adriatico.

(3214) « GRILLI ANTONIO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per conoscere i motivi per cui a tutt'oggi, a 5 mesi di distanza dalla gestione commissariale nel comune di Boscoreale (provincia di Napoli), non vengono fissate, come previsto dalla legge, le regolari elezioni per eleggere l'amministrazione comunale.

(3215) « ARENELLA, MAGLIETTA, FASANO, GOMEZ D'AYALA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se non ritenga doveroso intervenire nei confronti della amministrazione comunale e del sindaco di Lettere (Napoli), per assicurare la restituzione al comune stesso di una parte dell'ansa stradale denominata piazza San Rocco, che il sindaco di Lettere, ragioniere Sorrentino Raffaele, a titolo personale, ha ceduto alla signora Anna Longobardi con rogita 16 marzo 1955 per notar Pietro Rosenova Antonio in Somma Vesuviana.

(3216) « GOMEZ D'AYALA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere le ragioni per le quali è stato inibito l'ingresso al porto di Napoli al lavoratore Vivolo Antonio di San Vitaliano dipendente dall'impresa Ursano appaltatrice di lavori in corso nel porto stesso.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

« L'interrogante chiede di conoscere altresì se il ministro non intenda intervenire con la dovuta urgenza contro l'odioso atto di discriminazione, tanto più grave, ove si consideri che il Vivolo, a seguito del ritiro del permesso d'ingresso, ha dovuto essere licenziato dalla azienda presso la quale lavorava.

(3217)

« GOMEZ D'AYALA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere se rispondono a verità le voci riguardanti la soppressione della pretura del comune di Veroli, in provincia di Frosinone.

« Nel caso affermativo l'interrogante chiede che, in considerazione del grave affronto che verrebbe consumato ai danni di una città da anni capoluogo del mandamento e ricca di tradizioni culturali e storiche, non sia opportuno soprassedere a tale provvedimento.

(3218)

« FANELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici, per conoscere la ragione della mancata risposta:

a) alla domanda presentata nel 1955 e rinnovata negli anni 1956-57-58 dal comune di Cambiasca (Novara) per la concessione di contributo statale a' sensi della legge 9 agosto 1954, n. 645, sull'importo di lire 1.715.000 per la costruzione di un'ulteriore aula scolastica nella frazione di Ramello;

b) alla domanda presentata nell'anno 1957 e ripetuta nel corrente anno 1958 dallo stesso comune di Cambiasca per la concessione di contributo statale a' sensi della succitata legge sull'importo di lire 30.000.000 per la costruzione di un nuovo edificio scolastico in quel comune.

« Chiede altresì se non si ritenga necessario provvedere sollecitamente alla concessione di tali contributi, ritenuta l'urgente necessità di provvedere a tali opere.

(3219)

« ALBERTINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, del commercio con l'estero e delle finanze, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per alleviare la precaria situazione economica degli allevatori che si è determinata, specialmente nelle zone più depresse e maggiormente colpite dalla siccità, in conseguenza della discesa dei prezzi all'origine, del bestiame da macello, a quote inferiori ai costi di produzione.

« Se non ritengano opportuno adottare adeguati provvedimenti atti a regolare le importazioni di bestiame e di carni mediante appositi calendari e ad assicurare che il bestiame da macello importato vada direttamente ai mattatoi.

« L'interrogante chiede inoltre se non ritengano urgenti accordare agli allevatori particolari agevolazioni fiscali o altre provvidenze al fine di ridurre i prezzi dei mangimi, e disporre altresì per la distribuzione, a prezzo di favore, di grano di ammasso per l'alimentazione del bestiame nel periodo invernale.

(3220)

« MARENGHI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le ragioni che a tutt'oggi hanno indotto l'I.N.P.S. di Napoli a non regolare i pagamenti per gli assegni familiari (conguaglio a debito) alla ditta Esposito Antonio di Cercola (Napoli) settore commercio per il suo dipendente, da tre anni circa.

« Sul motivo per cui l'I.N.P.S. di Napoli non ha inteso rispondere ad una lettera rimessa dall'interrogante in data 18 ottobre 1958.

« Sui provvedimenti che intende adottare il ministro.

(3221)

« ARENELLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali provvedimenti intende adottare a favore della benemerita categoria dei ferrovieri pensionati, combattenti della guerra 1915-1918, i quali sono ancora in attesa dell'esito della pratica riguardante la rivalutazione del misero assegno, da questi percepito, per il periodo trascorso in zone di operazioni, in virtù del regio decreto 19 agosto 1927, n. 1711.

« L'interrogante precisa che agli altri impiegati dello Stato ex-combattenti vennero, per tale titolo, concessi anticipi di scatti ed agevolazioni di carriera mentre non sa spiegarsi come mai si sia votata, sul finire della trascorsa legislatura, una legge che concerne l'aumento di dieci volte il detto assegno per gli ex-combattenti ferrovieri con esclusione dei ferrovieri pensionati, come se tutti gli ex-combattenti della prima grande guerra, per lo più appartenenti alle classi 1898-1899 dovessero trovarsi ancora in servizio.

« L'interrogante tende a far rilevare che questa legge appare discriminatoria nei riguardi degli stessi pensionati ferrovieri ex-combattenti, in quanto i pochi di essi che ne

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

beneficieranno perché tutt'ora in servizio (si tratta di una sparuta minoranza) non appena saranno posti in quiescenza avranno maggiorato per 10 volte il loro assegno di guerra, anche ai fini della pensione, mentre gli attuali pensionati il cui assegno medesimo è di identica natura, continueranno a percepirlo nella stessa misura del regio decreto 19 agosto 1927, n. 1711.

« L'interrogante chiede altresì di conoscere se l'onorevole ministro del tesoro non ritenga opportuno di eliminare questa disparità di trattamento proponendo un aumento dell'indennità di guerra pari a 50 volte quella di origine a datare dal 1° luglio 1954, senza, naturalmente, prevedere l'esclusione da tali legittimi benefici della benemerita categoria dei pensionati ex-combattenti delle ferrovie dello Stato.

(3222)

« SINESIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga opportuno istituire un corso di specializzazione di selvicoltura presso l'Istituto tecnico agrario di Cosenza, in considerazione che nella Calabria e nella provincia di Cosenza in particolare, ove alla coltivazione ed economia dei boschi sono legati larghi settori della popolazione, grandi e specifici compiti potrebbero svolgere tecnici specializzati in selvicoltura.

(3223)

« MANCINI, PRINCIPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non intenda promuovere — come è stato auspicato dal consiglio direttivo del consorzio del porto e dalla giunta della camera di commercio di Brindisi — l'istituzione di una sezione specializzata per il commercio con l'estero, presso l'Istituto tecnico statale commerciale di Brindisi.

« L'esigenza di dar vita alla predetta sezione specializzata per il commercio con l'estero viene anzitutto posta in relazione con le prospettive di sviluppo industriale e commerciale del porto di Brindisi, che comportano l'urgenza di disporre *in loco* di elementi particolarmente qualificati per le attività che richiedono i rapporti mercantili con l'estero.

(3224)

« MONASTERIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se sul fondo stanziato per le biblioteche siano stati destinati stanziamenti per le biblioteche

della Sardegna, e, nell'affermativa, a quali biblioteche con il relativo ammontare degli stanziamenti per ciascuna di esse.

(3225)

« POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare a favore degli impianti del porto di Licata, danneggiati dalle recenti mareggiate ed in particolar modo per evitare che la testata della diga foranea, irrimediabilmente lesionata, si inabissi in mare.

(3226)

« SINESIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e foreste, per sapere qual'è la situazione — come risulta agli atti del Ministero — per ciascuno dei consorzi di bonifica operanti in Sardegna.

(3227)

« POLANO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura e foreste, per conoscere i motivi per i quali l'Ente trasformazione fondiaria e agraria per la Sardegna non procede ancora alla assegnazione ai braccianti e ai contadini e pastori poveri, delle terre scorporate e rimaste finora non assegnate; e se intenda intervenire perché si proceda al più presto alle assegnazioni.

(3228)

« POLANO, LACONI, PIRASTU ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non ritenga possibile — in considerazione delle particolari condizioni di disagio esistente fra i braccianti agricoli della Sardegna — di provvedere alla concessione gratuita delle scorte esistenti di almeno un quintale di grano per ogni famiglia di bracciante disoccupato o sottoccupati nelle tre provincie sarde, affinché sia assicurato il pane per dette famiglie nel duro periodo invernale.

(3229)

« POLANO, LACONI, PIRASTU ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se — in particolare considerazione dello stato di estremo disagio esistente in Sardegna per l'impressionante quantità di braccianti agricoli e di altri lavoratori disoccupati — non intendano intervenire presso i prefetti di Sassari, Nuoro e Cagliari, affinché vengano prese in conside-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

razione le richieste dei lavoratori e delle loro organizzazioni sindacali circa, l'emanazione dei decreti d'imponibile di mano d'opera.

(3230) « POLANO, LACONI, PIRASTU ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se non intenda intervenire presso la direzione dell'Ente trasformazione fondiaria e agraria per la Sardegna affinché proceda con ogni possibile sollecitudine alla chiusura dei conti ed alla liquidazione di quanto dovuto ai lavoratori: Masala Antonio Pasquale, Canu Giuseppe, Spiga Giovanni Battista tutti da Ittiri (Sassari), ex assegnatari nella zona di « Guardia Vecchia », centro E.T.F.A.S. di Alghero.

« Detti assegnatari si sono volontariamente dimessi ed hanno rinunciato ai poteri loro assegnati, dopo ben 5 anni di lavoro, non avendo trovato convenienza e adeguata remunerazione al loro faticoso lavoro negli anni trascorsi sui fondi a loro assegnati: ed hanno ora diritto ad una sollecita liquidazione.

(3231) « POLANO, MONASTERIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti abbia intenzione di adottare per venire incontro agli agricoltori delle contrade Durrueli e Scavuzzo (Realmondo), le cui piantagioni sono state distrutte dalla eccezionale grandinata abbattutasi sull'Agrigentino nella notte tra il 14 ed il 15 novembre 1958.

« Fa presente che, essendo l'economia di Realmondo prevalentemente agricola, il danno arrecato alle colture ha influito direttamente su più di 50 povere famiglie di piccoli agricoltori, già afflitto da una crisi che ha visto da alcuni anni a questa parte diminuire il rendimento dei terreni.

« L'interrogante chiede altresì di sapere se il ministro non reputi indispensabile di erogare congrui sussidi straordinari a favore di coloro che hanno perduto in questa dolorosa circostanza, il frutto del duro lavoro di un anno.

(3232) « SINESIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se conosce in quale stato di disagio versino le maestranze della Petrioli d'Italia di Fiorenzuola d'Arda (Piacenza), a seguito della mancata attività della stessa e del conseguente non pagamento da sei mesi a questa

parte dello stipendio dei salari dei suoi dipendenti e cosa intenda fare perché detti lavoratori abbiano a godere dei loro diritti.

(3233) « CLOCCHIATTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere i motivi che hanno determinato l'esclusione del comune di Seui (Nuoro) dall'elenco dei comuni nei quali deve essere organizzato l'ascolto del corso della « Tele-scuola », nonostante vi fossero già oltre 70 iscritti e fosse stato già reperito il locale adatto;

per sapere se, in considerazione: del fatto che Seui è il più importante centro minerario della provincia, sede di una miniera di antracite che ha occupato nel passato fino a 300 operai ed è tuttora in attività di produzione, per quanto ridotta; della distanza di circa 50 chilometri dai più vicini centri dotati di scuola media; del reiterato diniego di istituzione della scuola media; del reiterato diniego di istituzione della scuola media; non consideri del tutto ingiustificata l'esclusione e non intenda modificare la decisione adottata.

(3234) « PIRASTU ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non intenda — in particolare considerazione dello stato di estremo disagio esistenti fra i braccianti agricoli della Sardegna — intervenire presso le direzioni provinciali dell'I.N.P.S. di Sassari, Nuoro e Cagliari affinché gli assegni familiari già maturati siano pagati prima delle feste natalizie e di fine d'anno.

(3235) « POLANO, LACONI, PIRASTU ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici, sulla sistemazione del porto di Capri, sui lavori previsti per gli approdi turistici dell'isola, sulle misure urgenti previste e sui piani che sono allo studio.

(3236) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per conoscere l'ammontare e la distribuzione regionale degli investimenti operati dalle industrie a partecipazione statale nell'Italia meridionale e insulare dall'entrata in vigore della legge n. 634, ed a quali settori detti investimenti sono stati destinati.

(3237) « POLANO ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità, per sapere se non intenda sollecitare ed approntare gli opportuni finanziamenti allo scopo di far proseguire i lavori del sanatorio antitubercolare di Villasetta (Agrigento), interrotti dal 1952, dopo una spesa di 105 milioni di lire sui 150 milioni preventivati nel progetto.

« L'interrogante chiede altresì di conoscere se esiste un progetto per la trasformazione di questo impianto in preventivo antitubercolare, e lo stato della pratica.

(3238)

« SINESIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere se siano pervenuti agli uffici della Cassa stessa i progetti e la richiesta di finanziamento per lire 146.000.000 inviati dal comune di Oristano (Cagliari) per la costruzione di una conduttura supplementare necessaria all'approvvigionamento idrico della città.

« Si fa presente che tale richiesta di finanziamento con i relativi progetti tecnici, esaminati dal Genio civile di Cagliari, sono stati con parere favorevole trasmessi dal Genio civile al Ministero competente per la presentazione alla Cassa per il Mezzogiorno; e che trattasi di un'opera estremamente necessaria ed urgente data la sempre più critica situazione idrica della città di Oristano.

(3239)

« POLANO, LACONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali gravi difficoltà ancora ostino alla liquidazione definitiva della pensione di reversibilità del defunto Dessimon Vincenzo anche in considerazione del fatto che dall'ottobre 1957 la vedova e la figlia vivono nelle più pietose condizioni e non possono neppure ricorrere alle prestazioni dell'E.N.P.A.S. (posizione 1576 4/ 128 A).

« L'interrogante chiede inoltre se non ostandovi alcuna difficoltà non si intenda procedere con particolare urgenza.

(3240)

« DE MICHELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere i motivi per i quali, pur avendo il municipio di Borgia (Catanzaro), compilato e trasmesso da oltre tre mesi i ruoli di pagamento delle giornate di imponibile eseguite dai braccianti agricoli nell'annata 1957-58 presso proprietari inadempienti, il

prefetto di Catanzaro non ha creduto a tutto oggi di approvare e rendere esecutivi i ruoli stessi: e ciò nonostante le ripetute insistenze e le condizioni di riconosciuto bisogno dei braccianti creditori.

(3241)

« MICELI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere in base a quali criteri è stato disposto, col decreto ministeriale 13 ottobre 1958 pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 251 del 17 ottobre 1958, il trasferimento del notaio Graziadio Maria dalla sede di Morano a Castrovillari, anteponendolo al notaio Capalbi Francesco, il quale ha partecipato allo stesso concorso e dispone di titoli (maggiore anzianità di esercizio di oltre 3 anni, migliore risultato nell'esame di concorso per la prima nomina, una pubblicazione, servizio militare con qualifica di combattente e con tre croci al merito di guerra, esercizio di funzioni giudiziarie) di molto superiori a quelli esibiti dal notaio Graziadio.

« L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere se il ministro, nel disporre il trasferimento, ha tenuto conto che il notaio Graziadio Maria, nel biennio precedente alla data di pubblicazione del bando di concorso, ha beneficiato di altro trasferimento, per cui, anche se avesse avuto diritti di preferenza, (articolo 12 del regio decreto 14 luglio 1937, n. 1666), automaticamente si trovava in condizioni di non essere anteposto al notaio Capalbi.

(3242)

« PRINCIPE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se risponde al vero che a Conversano (Bari) ed in altri comuni italiani il patronato scolastico intende distribuire i libri scolastici agli alunni soltanto in occasione dell'Epifania.

« Se vi fosse una disposizione in questo senso da parte del Ministero della pubblica istruzione, essa non solo non risponderebbe ad un giusto criterio didattico, perché lascia gli alunni più poveri privi dei libri scolastici fino al 6 gennaio, ma presupporrebbe una impostazione paternalistica della distribuzione dei libri di testo, che deve essere immediatamente corretta dal ministro.

(3243)

« FRANCAVILLA, MUSTO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali determinazioni intenda prendere in me-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

rito alla regolazione ed utilizzazione delle acque del lago di Garda.

« Infatti, esaminata la situazione del livello delle acque del Garda con riguardo ai permanenti gravi interessi produttivi, turistici, igienici ed edilizi dei comuni rivieraschi, si afferma ancora una volta la necessità che il decreto ministeriale del ministro del 18 giugno 1957, n. 10596, rimanga immutato nel suo fondamentale criterio e precisamente che la regolazione delle acque del manufatto di Salionze sia affidata allo Stato, contro ogni diversa istanza di particolari interessi.

« Gli interroganti chiedono che il ministro, attraverso l'opera degli organi statali, continui a tutelare, con maggiore visione, gli interessi generali e particolari afferenti la zona del Garda.

(3244) « CANESTRARI, DAL FALCO, PERDONÀ, LIMONI, TOGNI GIULIO BRUNO, PEDINI, PREARO, CASATI, GITTI, ZUGNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere a che punto si trova la pratica del direttore della stazione sperimentale di pollicoltura di Rovigo, professor Taibel Alula, che per raggiunti limiti di età è stato messo a riposo e a cui è stata corrisposta dal Ministero dell'agricoltura e foreste una sola mensilità di pensione provvisoria.

(3245) « CAVAZZINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere le ragioni del ritardo nel pagamento del risarcimento danni subiti dai lavoratori agricoli dell'azienda De Marchi di Taglio di Po (Rovigo) colpiti dall'alluvione del 20 giugno 1957.

« Mentre una parte di lavoratori sono stati indennizzati dei danni dei frutti pedenti, non si spiega perché gli altri lavoratori non siano ancora stati indennizzati.

(3246) « CAVAZZINI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se risponde al vero che dal 1° dicembre 1958 sulle autolinee della Sud-Est ed in particolare nel servizio di autolinee da Adelfia a Bari, è stato aumentato il costo del biglietto e quello degli abbonamenti;

se tale aumento non sia in contrasto con le disposizioni ministeriali e soprattutto non agevoli la tendenza al rialzo del costo della vita:

infine da quale motivo è giustificato il predetto aumento, che si ripercuote su tutta la popolazione servita nella vasta zona di pertinenza della Sud-Est, e quali provvedimenti l'onorevole ministro intende adottare perché la società concessionaria revochi immediatamente l'aumento in parola.

(3247) « FRANCAVILLA, ASSENNATO, MUSTO, SFORZA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere:

1°) se il contributo straordinario di lire 3.700.000.000, concesso all'Opera nazionale ciechi civili con legge 20 febbraio 1958, è sufficiente al pagamento degli arretrati, fino alla data odierna, spettanti ai titolari di pensioni vitalizie;

2°) se il contributo di cui sopra fosse insufficiente al totale pagamento degli arretrati, quali provvedimenti intende adottare per l'applicazione di una legge che tutela cittadini particolarmente bisognosi dell'assistenza dello Stato;

3°) se intende disporre la corresponsione di un congruo acconto sugli arretrati, prima delle feste natalizie;

4°) i motivi per i quali, nel caso di morte dell'intestatario di pensione vitalizia, molte pratiche di pensione non sono state definite, o, per quelle già definite, non è stato liquidato il rateo agli eredi.

(3248) « GRASSO NICOLOSI ANNA, DI BENEDETTO, SPECIALE, RUSSO SALVATORE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno e dell'agricoltura e foreste, per sapere se sono a conoscenza che il prefetto di Pisa ha respinto la deliberazione del consiglio provinciale di Pisa di istituire 8 agronomi condotti e per sapere se tale decisione della prefettura non sia da considerarsi un atto arbitrario contro l'amministrazione provinciale e un danno all'agricoltura della provincia di Pisa.

« Gli interroganti rilevando che l'atteggiamento del prefetto è perfino in contrasto con quanto ha dichiarato il ministro dell'agricoltura sulla necessità di potenziare l'assistenza capillare ai coltivatori e di dare all'agricoltura italiana 1.000 agronomi condotti, chiedono di sapere se i ministri interessati non intendano modificare il dannoso atteggiamento del prefetto, affinché sia approvata nell'interesse del-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

l'agricoltura pisana, provata da dura e persistente crisi, la opportuna iniziativa della amministrazione provinciale.

(3249) « PUCCI ANSELMO, RAFFAELLI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ravvisa la necessità di revocare immediatamente la disposizione, in base alla quale la III A e la III B della scuola di avviamento professionale di Bagheria sono state unite in una sola classe di ben 45 alunni.

« Il provvedimento, che ha determinato vivo malcontento tra gli studenti delle due classi e le loro famiglie, non trova, a nostro avviso, alcuna valida giustificazione.

(3250) « GRASSO NICOLOSI ANNA, SPECIALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere l'elenco delle cooperative edilizie della provincia di Pisa che hanno richiesto la concessione del contributo statale ai sensi delle vigenti leggi e quali di esse hanno ottenuto la concessione del contributo medesimo.

(3251) « RAFFAELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere quando sarà istituito l'impianto telefonico pubblico nelle frazioni di: Santo Stefano a Macerata, Vicarello di Cascina, Pettori, Musigliano, San Sisto, Ripoli, tutte in comune di Cascina (Pisa) tempestivamente richiesto dall'amministrazione comunale ai sensi delle vigenti leggi.

(3252) « RAFFAELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se ritiene opportuno intervenire al fine di sollecitare la installazione di un ripetitore televisivo nella zona compresa tra i comuni di Grotteria e Mammola.

« Fa presente che sebbene il recente potenziamento dei servizi abbia notevolmente migliorato la ricezione dei programmi televisivi nella zona ionica della provincia di Reggio Calabria rimangono ancora centri non adeguatamente serviti per cui si rende indispensabile ed urgente l'intervento tecnico al fine di eliminare l'inconveniente lamentato.

« Nelle zone suddette creare la possibilità di una adeguata ricezione dei programmi televisivi significa anche compiere azione di

civile progresso in quanto molti centri abitati sono sprovvisti di sale di proiezione cinematografica.

(3253) « VINCELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se non ritenga ormai indilazionabile la istituzione di una agenzia postale nella frazione Acquaro del comune di Cosoleto.

« Fa notare che gli abitanti di quella popolosa frazione per recarsi nell'ufficio postale del comune debbono attualmente percorrere alcuni chilometri in condizioni di particolare disagio a causa dei limitatissimi mezzi di comunicazione.

« La proposta di istituzione di una agenzia postale nella frazione Acquaro sollecitata dalle locali autorità è stata già da tempo trasmessa con parere favorevole da parte della direzione delle poste di Reggio Calabria e per inspiegabili motivi respinta dalla commissione centrale.

« L'interrogante chiede che siano disposti nuovi accertamenti in accoglimento della giusta esigenza della popolazione di Acquaro.

(3254) « VINCELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere quante cooperative edilizie costituite fra i lavoratori hanno fatto richiesta al comitato di gestione I.N.A.-Casa per costruire alloggi a norma dell'articolo 8 della legge 26 novembre 1955, n. 1148, quante ne sono state accolte e per quale importo complessivo, quando potranno trovare accoglimento le altre.

(3255) « RAFFAELLI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere le ragioni per le quali il monopolio di Stato non pone più in vendita il sale comune, ma solo quello in pacchetti.

« Ciò — a parte l'aggravio economico per le popolazioni delle campagne e, in particolare, dei contadini e pastori delle regioni meridionali — reca anche un grave danno ai piccoli allevatori di suini per uso familiare, che hanno già visto andare a male l'anno scorso le carni trattate con il sale venduto in pacchetti.

« Gli interroganti pertanto chiedono che si provveda con urgenza al ripristino della vendita del sale comune sciolto.

(3256) « AMICONI, GRIFONE, AVOLIO, GIORGI ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per sapere quando verrà effettuata la diramazione dell'acquedotto molisano nel comune di Pietracatella, nel cui centro abitato esiste una sola fontana, sì che possano avere al più presto inizio i lavori per la rete idrica interna, eliminando così il grave stato di disagio di quella popolazione, e il triste spettacolo, insieme, della quotidiana, lunga fila di donne e bambini che attendono, per ore, il turno per attingere un po' di acqua da quell'unica fontana.

(3257)

« AMICONI ».

Interpellanze.

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali provvedimenti si intendano adottare per venire incontro alle esigenze più urgenti della popolazione indigente della città e della provincia di Napoli, costretta ad affrontare un nuovo inverno nelle più difficili condizioni.

« L'aggravata situazione nel campo della occupazione, il costante aumento del costo della vita, la contrazione del numero delle giornate lavorative per esecuzione di lavori pubblici, l'insufficienza dei fondi statali e locali a disposizione degli enti e delle organizzazioni assistenziali fanno sensibilmente peggiorare le condizioni di vita di migliaia di famiglie comprimendone il già precario e drammatico tenore di vita.

« In particolare gli interpellanti chiedono che venga senza indugio elaborato e realizzato per Napoli un piano di emergenza che partendo dalle particolari condizioni locali e tenendo conto delle proposte delle organizzazioni interessate, consenta una assistenza immediata ed efficace, per il periodo invernale, agli aventi diritto.

« Tale piano dovrebbe, fra gli altri, prevedere i seguenti provvedimenti:

stanziamento straordinario agli E.C.A. per l'erogazione di un sussidio straordinario invernale;

maggiorazione della quota destinata a Napoli sui proventi del « Fondo per il soccorso invernale »;

utilizzazione di tale quota in distribuzioni di buoni viveri, in pagamento di mensilità arretrate anche per assegnatari di alloggi popolari e popolarissimi costruiti con recenti finanziamenti, in pagamento di bollette arre-

trate di acqua, luce, gas, pegni su biancheria e indumenti di lana;

distribuzione gratuita di latte per i 100 giorni invernali ai vecchi ed ai bambini iscritti nelle scuole pubbliche materne ed elementari o che comunque risultino appartenenti a famiglie bisognose;

erogazione di un sussidio straordinario ai vecchi senza pensione;

distribuzione gratuita di un quintale di grano *pro-capite* ai disoccupati o dell'equivalente in danaro;

anticipazione di sussidi ordinari e straordinari di disoccupazione;

apertura immediata di un numero adeguato di cantieri-scuola;

inizio immediato di lavori per la esecuzione di opere a finanziamento pubblico;

sospensione degli sfratti per il periodo invernale;

sospensione di ogni licenziamento.

(155) « CAPRARA, VIVIANI LUCIANA, GOMEZ D'AYALA, MAGLIETTA, FASANO, ARENELLA, NAPOLITANO GIORGIO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dell'interno, del bilancio, delle finanze, del tesoro, dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste, per conoscere — di fronte ai rilevanti danni, provocati dalle torrenziali piogge recenti e ancora in atto nella regione calabrese, alle opere pubbliche, agli abitati, alle aziende agricole, alle opere di bonifica e ai territori montani — se non ritengano doveroso prendere l'iniziativa intesa ad estendere, con apposito provvedimento di legge, le provvidenze, erogate per le zone della Calabria colpite in occasione dell'alluvione dell'autunno del 1953 in virtù della legge n. 938.

« Gli interpellanti richiamano particolarmente l'attenzione del Governo e dei singoli ministri interessati sulla necessità di affrontare con urgenza e adeguatamente i problemi: del trasferimento degli abitati esposti a pericolose frane; della costruzione di alloggi economici e popolari in misura adeguata alle grandi richieste esistenti; di adeguate provvidenze assistenziali a favore delle famiglie dei profughi delle zone colpite; della sospensione del pagamento di tributi; dell'intervento a favore dei bilanci comunali e provinciali.

« Gli interpellanti fanno presente che, per la copertura delle spese, si può fare ricorso ad una parte del supero del gettito ricavato dall'addizionale 5 per cento, prevista dalla legge speciale pro-Calabria n. 1177, la quale,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

come è noto, darà una somma di gran lunga superiore a quella dei 204 miliardi, utile per il suo finanziamento totale.

(156) « FIUMANÒ, ALICATA, GULLO, MESSINETTI, MICELI, MISEFARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare i ministri dell'interno, dei lavori pubblici, della agricoltura e foreste, del lavoro e previdenza sociale e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere con quali programmi e provvedimenti intendano far fronte alle esigenze ed ai bisogni delle popolazioni delle provincie siciliane colpite dai violenti nubifragi di questi ultimi giorni, con particolare riferimento agli interventi atti a riparare i danni prodotti alle abitazioni, alla viabilità, alle opere di difesa portuale, alle colture devastate e distrutte ed a sopperire al grave stato di disoccupazione cui si andrà incontro per la impossibilità di procedere, nelle zone colpite, alle operazioni di semina dei prodotti.

(157) « SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro della difesa, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare a salvaguardia dei diritti di circa un centinaio di piccoli proprietari di un'area di 32 ettari, situata nel comune di Trieste in prossimità delle località di Longera e Padriciano, requisita nell'immediato dopoguerra dall'allora vigente amministrazione militare alleata (G.M.A.) e da questa adibita a campo di golf, con assicurazioni, non mantenute, di adeguato risarcimento ai proprietari.

« Con il passaggio del Territorio di Trieste alla amministrazione italiana, le autorità governative affittarono l'area in questione al « Golf-Club » e comunicarono ai proprietari dei terreni un avviso di esproprio per esigenze addestrative dei reparti militari dislocati nella zona, offrendo condizioni di indennità irrisorie e pertanto inaccettabili dagli interessati.

« Il ministro della difesa dell'epoca respinse la richiesta di derequisizione presentata dai parlamentari Beltrame e Pellegrini e analoga insoddisfacente risposta è stata data dall'attuale ministro della difesa all'interpellante, in occasione di una sua recente interrogazione in merito.

« L'interpellante fa presente che è assolutamente necessario che la questione venga riesaminata dal Ministero competente, soprattutto in quanto le asserite esigenze addestrative militari sono state sempre finora soddisfatte con la utilizzazione di altre aree della

zona, anche adiacenti a quella di cui si tratta, mentre pure in occasione delle recenti esercitazioni militari effettuate nel territorio l'area che si vuole espropriare non è stata utilizzata.

« Pertanto, l'interpellante chiede al ministro della difesa se intenda dare adeguate disposizioni affinché i terreni situati in prossimità delle località di Longera e Padriciano vengano restituiti ai legittimi proprietari, previo soddisfacente risarcimento dei gravi danni subiti.

(158) « VIDALI ».

« Il sottoscritto chiedono di interpellare i ministri dell'agricoltura e foreste e dell'interno, in merito alla mancata convocazione, da parte del prefetto della provincia di Foggia, del Comitato provinciale dei prezzi, per una adeguata riduzione dei prezzi degli sfarinati, della pasta e del pane, legittimamente attesa dalla popolazione sin dalla scorsa estate, dati i notevoli risparmi che gli industriali molitori e pastai hanno realizzato negli acquisti dei grani della produzione 1957-58.

(159) « MAGNO, CONTE, KUNTZE ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare i ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, per sapere quali provvedimenti intendano adottare per ovviare il grave stato di disagio che si è venuto a creare nelle categorie degli auto-transportatori e dei produttori di auto-veicoli pesanti e rimorchi ed in modo particolare tra le piccole aziende industriali ed artigiane in seguito alla pubblicazione del nuovo codice della strada.

« In particolare gli interpellanti raccomandano ai ministri di considerare attentamente:

a) il grave pregiudizio che le norme riguardanti la riduzione della sagoma limite, la ulteriore diminuzione del limite di velocità, le ridotte tolleranze nei pesi massimi e le altre restrizioni riferenti la circolazione arrecano agli autotrasporti ed ai costruttori con conseguente disagio anche delle maestranze;

b) i danni notevoli derivanti dall'applicazione delle norme riguardanti le trasformazioni meccaniche, soprattutto nei confronti degli automezzi già esistenti;

c) il conseguente riflesso sul costo della vita determinato dal prevedibile aumento dei noli da parte degli autotrasportatori.

(160) « GORRERI DANTE, INVERNIZZI, BIGI, NANNI RINO, Busetto ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno e il ministro dei

lavori pubblici, per conoscere quali misure intendono adottare per ovviare ai gravi inconvenienti che si sono verificati in numerose condotte di adduzione d'acqua (si ricordano le frequenti interruzioni delle condotte dell'acquedotto di Cagliari, lo scortecciamento dei tubi del sifone di Venosa, le deficienze delle condotte apprestate per l'acquedotto campano) conseguenti alla infelice scelta delle tubature e, in generale, alla inadeguata qualità di materiale usato; per sapere se, in considerazione delle cospicue penalità che la Cassa è stata condannata a pagare per irregolare amministrazione dei lavori eseguiti e delle numerose pratiche in contenzioso in corso, non intendano accertare e rimuovere le cause degli inconvenienti verificatisi.

(161)

« PIRASTU ».

Mozioni.

« La Camera,

constatato che si è instaurata la prassi di prolungate conferenze stampa radio-televisive, nelle quali il Presidente del Consiglio ed altri membri del Gabinetto illustrano al paese le attività del Governo;

constatato che a nessun altro partito è permesso far conoscere alla televisione un diverso punto di vista sui problemi trattati in tali conferenze stampa e che quindi esse degenerano in pratica in propaganda e in polemica di parte, a cui non è possibile dare risposta;

ritenuto che tale situazione è aggravata dalla confusione che si è creata alla R.A.I.-T.V. fra il Governo e il partito della democrazia cristiana, in seguito alla quale viene dato un tempo-spazio alle notizie riguardanti la vita interna della democrazia cristiana assolutamente sproporzionato a quello dedicato alla attività di altri partiti,

invita il Governo

a porre fine alla prassi adottata sostituendola con una disciplina delle trasmissioni politico-informative, improntata a criteri che ne facciano un effettivo contributo alla formazione democratica dell'opinione pubblica.

(14) « DE CARO, ALPINO, FERIOLI, BARZINI, BIAGGI, FRANCAANTONIO, COLITTO, CORTESE GUIDO, MALAGODI, BADINI CONFALONIERI, BIGNARDI, BOZZI, MARZOTTO ».

« La Camera,

preoccupata per la situazione che si vuole non da oggi artificiosamente creare in provincia di Bolzano, in riferimento alle dichia-

razioni che a questo proposito sono state fatte nel congresso della Oesterreichische Volkspartei tenutosi a Innsbruck il 29 e 30 novembre 1958, e precisamente per le dichiarazioni contrarie all'integrità nazionale e apertamente irredentistiche formulate dal presidente del consiglio provinciale di Bolzano, a nome della Volkspartei altoatesina, e dal cancelliere della Repubblica austriaca — il quale ha anche affermato di ravvisare « i rappresentanti tipici della vecchia Austria ed i più severi difensori della nostra terra nei contadini della Val Venosta e della Val d'Isarco » — nonché per la partecipazione ufficiale a detto congresso della onorevole segretaria del gruppo parlamentare della democrazia cristiana, la quale, dopo aver portato il saluto al congresso affermando di parlare « a nome dell'onorevole Fanfani », non risulta abbia manifestata alcuna protesta per così gravi aggressioni alla dignità e all'integrità nazionale italiana,

invita il Governo

a precisare di fronte alla Camera quale sia la propria attuale politica in materia, ed in particolare invita:

1°) il Presidente del Consiglio dei ministri a precisare, a proposito della presenza di un suo rappresentante qualificato in detto congresso, nonché in linea generale, in quali forme e con quali confini sostanziali il Presidente del Consiglio dei ministri intenda distinguere le proprie responsabilità di Governo e di ministro degli affari esteri da quelle politiche che gli competono quale segretario di un partito politico;

2°) il ministro degli affari esteri a dare le dovute istruzioni al nostro ambasciatore a Vienna perché protesti nelle forme diplomatiche per le pubbliche dichiarazioni fatte in detto congresso dal cancelliere della Repubblica austriaca, in rapporto all'azione della Oesterreichische Volkspartei in riferimento alla provincia di Bolzano;

3°) il ministro dell'interno a prendere — a tutela del rispetto che devono alla integrità nazionale tutti i cittadini, ma particolarmente quelli investiti di pubbliche funzioni — i provvedimenti di sua competenza per le dichiarazioni fatte nel suddetto congresso dal presidente del consiglio provinciale di Bolzano.

(15) « CREMISINI, CAFIERO, PREZIOSI OLINDO, MUSCARIELLO, ROMANO BRUNO, LAURO GIOACCHINO, LAURO ACHILLE, OTTIERI, ALLIATA DI MONTE REALE, BONINO, CASALINUOVO, FOSCHINI ».

« La Camera,

considerato che il veto posto dalle autorità governative contro qualsiasi autonoma iniziativa per l'impianto di apparati radio e teletrasmissanti pone la radiotelevisione italiana in regime di monopolio statale; e quindi identifica la radio e la televisione, per la parte relativa ai notiziari e ai commenti giornalistici e politici, con un servizio statale di interesse pubblico, a spese dei contribuenti italiani, il quale impegna all'interno e all'estero la responsabilità dello Stato italiano:

e rilevato che, viceversa, assai di frequente in notiziari e commenti politici radio e teletrasmessi sono state sostenute opinioni e sono stati affermati principi in netto contrasto con la politica ufficiale dello Stato italiano; ovvero sono state faziosamente manipolate e mutilate notizie di interesse nazionale, per favorire taluni gruppi politici e per colpirne altri; ovvero ancora sono stati commentati i fatti politici interni e internazionali in maniera deliberatamente e scopertamente faziosa;

afferma la necessità di una completa revisione della organizzazione e del controllo di tali parti delle radio e teletrasmissioni, in modo da consentire a tutti i gruppi politici organizzati di partecipare in equa misura alla formazione e diffusione del notiziario e dei commenti politici.

(16) « ROBERTI, ALMIRANTE, ANFUSO, ANGIOY, CARADONNA, CALABRÒ, CUCCO, CRUCIANI, DE MICHELI VITTURI, DELFINO, DE VITO ANTONIO, DE MARSANICH, DE MARZIO, GRILLI ANTONIO, GONELLA GIUSEPPE, LECISI, MICHELINI, MANCO, NICOSIA, ROMUALDI, SERVELLO, SPONZIELLO, TRIPODI, GEFTER WONDRIK ».

« La Camera,

considerato che l'esproprio e la bonifica a cura dell'Ente delta padano delle Valli Cantone, Bertuzzi, Nuova e Volano, dette Valli estere, non rientra nei piani di attuazione del programma delle bonifiche previste dagli articoli 9 e seguenti della legge n. 600 del 9 luglio 1957;

ritenuto che tale bonificazione si rende invece improrogabile; sia per l'utilità di carattere generale che ne deriverebbe, sia per lenire le gravissime condizioni di miseria e di disoccupazione in cui versano le popolazioni di Lagosanto e di Comacchio che vivono ai margini delle valli suddette,

invita il Governo

ad emanare i necessari provvedimenti perché la bonifica avvenga, con le modalità stabilite dalla legge citata, nel termine massimo di tre anni.

(17) « ROFFI, COLOMBI, CAVAZZINI, PAJETTA GIULIANO, ROMAGNOLI, LAMA, MICELI, BOTTONELLI, MONASTERIO, MAGNO ».

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.

Per le mozioni, sarà fissato in seguito il giorno della discussione.

GUIDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUIDI. Ho presentato, insieme con l'onorevole Ingrao e altri colleghi, una interrogazione al ministro delle partecipazioni statali diretta ad ottenere chiarimenti circa la determinazione della società Terni e del Governo di effettuare licenziamenti nelle miniere di Morgnano e praticamente di chiuderle.

La mia richiesta di immediata risposta è fondata nel fatto che lo stesso ministro delle partecipazioni si impegnò di fronte alla Camera di non effettuare licenziamenti, se prima non si fosse dato vita a nuove attività industriali. Un ordine del giorno della Camera impegnò il Governo in questo senso. Oggi viceversa ci troviamo in una situazione di effettiva smobilitazione. Date le conseguenze gravi del fatto, per cui è in gioco la vita economica della città di Spoleto, prego la Presidenza di voler sollecitare il ministro a dare un chiarimento possibilmente entro domani o al massimo entro dopodomani.

Ho rivolto inoltre, insieme con l'onorevole Ingrao, il 26 settembre una interrogazione, con richiesta di risposta scritta, al ministro del lavoro concernente la conclusione di una inchiesta iniziata tre mesi or sono relativa a un grave episodio di discriminazione avvenuto alla Terni, estremamente semplice dal punto di vista istruttorio, poiché si trattava unicamente di deliberare un documento che era stato esibito al Ministero, attraverso il quale documento la Terni diffidava un lavoratore dal leggere un giornale fuori dell'orario di lavoro. Quindi si trattava unicamente di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1958

accertare se il documento proveniva dalla Terni. Il ministro del lavoro ha risposto con una lettera estremamente evasiva.

Prego il Presidente della Camera di richiamare il ministro all'osservanza del termine di dieci giorni fissato dal regolamento della Camera.

PRESIDENTE. Il termine è ordinatorio e non perentorio. Ad ogni modo la Presidenza si darà cura di sollecitare il Governo per una risposta.

La seduta termina alle 21.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10:

Seguito della discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 17 ottobre 1958, n. 938, concernente il mantenimento in vigore, nella misura del 50 per cento, della sovrimposta addizionale sulla benzina, di cui al primo e secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, convertito, con modificazioni, nella legge 27 dicembre 1956, n. 1415. (406);

e delle proposte di legge:

CORTESE GUIDO ed altri: Abolizione della sovrimposta addizionale sulla benzina (*Urgenza*). (260);

FAILLA ed altri: Riduzione del prezzo dei prodotti petroliferi ed abolizione della sovrimposta di cui al decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, convertito in legge il 27 dicembre 1956, n. 1415. (435);

— *Relatori*: Tantalo, *per la maggioranza*; Angelino Paolo, *di minoranza*.

Alle ore 16:

1. — *Svolgimento delle proposte di legge:*

DE MARZI FERNANDO ed altri: Assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e superstiti a favore degli artigiani (42).

PIERACCINI ed altri: Estensione dell'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti agli artigiani (190);

GAGLIARDI ed altri: Abolizione del diritto erariale sul saccarosio contenuto nei melassi (163);

BISANTIS: Modificazioni all'ordinamento dell'Avvocatura dello Stato: unificazione dei ruoli di avvocato e di procuratore dello Stato (433);

2. — *Relazione della V Commissione per la presa in considerazione della proposta di legge:*

CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA. — Norme integrative alla legge 23 dicembre 1955, n. 1309, concernente provvidenze eccezionali per gli agricoltori e pastori della Sardegna vittime della siccità e costituzione di un fondo per concessione di prestiti e mutui (419) — *Relatore*: Belotti.

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

Conversione in legge del decreto-legge 17 ottobre 1958, n. 938, concernente il mantenimento in vigore, nella misura del 50 per cento, dalla sovrimposta addizionale sulla benzina, di cui al primo e secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, convertito, con modificazioni, nella legge 27 dicembre 1956, n. 1415 (406);

e delle proposte di legge:

CORTESE GUIDO ed altri: Abolizione della sovrimposta addizionale sulla benzina (*Urgenza*) (260);

FAILLA ed altri: Riduzione del prezzo dei prodotti petroliferi ed abolizione della sovrimposta di cui al decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, convertito in legge il 27 dicembre 1956, n. 1415 (435);

— *Relatori*: Tantalo, *per la maggioranza*; Angelino Paolo, *di minoranza*.

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

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI