LXXXIV.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI GIOVEDÌ 4 DICEMBRE 1958

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

INDICE

PAG.

Disegni di legge:

(*Approvazione in Commissione*) 4599

(*Deferimento a Commissione*) 4599

(*Trasmissione dal Senato*) 4571

Disegno e proposte di legge (*Seguito della discussione*):

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 21 novembre 1956, n. 1267, convertito in legge il 27 dicembre 1956, n. 1415. (435) 4572

PRESIDENTE 4572
SERVELLO 4572
CORTESE GUIDO 4576
FALETRA 4579
MARZOTTO 4585
CASTELLI 4588
ORLANDI 4593
ANGELINO, *Relatore di minoranza* . . . 4594

Proposte di legge:

(*Annunzio*) 4571

(*Deferimento a Commissione*) 4599

La seduta comincia alle 10.

RE GIUSEPPINA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana del 20 novembre 1958.

(*È approvato*).

Trasmissioni dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti provvedimenti approvati da quel consesso:

« Limiti di età per la cessazione dal servizio permanente dei generali di squadra aerea, di divisione aerea e di brigata aerea » (659);

« Prevenzione e repressione del delitto di genocidio » (660).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

VIVIANI LUCIANA ed altri: « Locali destinati a servizi di educazione, di assistenza e di igiene nelle case popolari ed economiche » (661);

BALDELLI ed altri: « Norme integrative delle disposizioni transitorie contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1957, n. 3, per l'avanzamento in soprannumero di impiegati ex combattenti ed invalidi di guerra nelle carriere direttiva, di concetto ed esecutiva » (662);

PREZIOSI OLINDO ed altri: « Interpretazione autentica dell'articolo 68 del testo unico delle disposizioni concernenti lo statuto degli impiegati civili dello Stato » (663).

Saranno stampate e distribuite. La prima, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede; delle altre, che importano onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Seguito della discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge 17 ottobre 1958, n. 938 (406) e delle proposte di legge Cortese Guido ed altri (260) e Failla ed altri (435) concernenti la sovrimposta addizionale sulla benzina.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge 17 ottobre 1958, n. 938, e delle proposte di legge Cortese Guido ed altri e Failla ed altri concernenti la sovrimposta addizionale sulla benzina.

È iscritto a parlare l'onorevole Servello, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dai deputati Ernesto De Marzio, Angioy e Delfino:

« La Camera

impegna il Governo

ed esaminare tutta la materia fiscale che grava sui prodotti petroliferi, in particolare sui carburanti, allo scopo di dare maggiore impulso e sviluppo al settore della motorizzazione ed anche dei combustibili con lo scopo di mettere in grado l'industria nazionale di competere su basi egualitarie con le concorrenti industrie straniere, specie nell'imminente entrata in vigore del trattato di Roma riguardante il mercato comune ».

L'onorevole Servello ha facoltà di parlare.

SERVELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la questione della sovrimposta temporanea sulla benzina è stata già largamente discussa in questa sede e particolarmente nelle Commissioni competenti. Non mi resta che riassumere brevemente gli argomenti ormai acquisiti in proposito per dimostrare, da una parte, la coerenza e giustezza delle nostre decisioni sull'argomento e, dall'altra – dirò così – la variabilità di opinioni mostrate in proposito dal Governo. Entrambe queste dimostrazioni convergono nel confermare la necessità imprescindibile, da me, del resto, già più volte rilevata in questa sede, che si addivenga finalmente da parte del Governo alla adozione di una politica coerente in tutto il settore delle fonti di energia, politica che non deve concretarsi semplicemente in provvedimenti fiscali con carattere di rapacità e di vessazione come accade attualmente.

Nell'estate scorsa il Governo, dopo misteriosi conciliaboli e solenni riunioni del Consiglio dei ministri, decise di mancare agli impegni ufficialmente assunti ed alla parola liberamente data dai suoi maggiori esponenti, deliberando di rendere permanente la intera sovrimposta di lire 14 al litro sulla benzina, istituita dichiaratamente per far fronte a maggiori temporanei oneri per rimborsi agli importatori di greggio durante la crisi di Suez. Un provvedimento legislativo volto allo scopo (questa è la lettera del provvedimento) di « assicurare l'approvvigionamento dei prodotti petroliferi nell'attuale momento », si sarebbe dovuto convertire, secondo il volubile pensiero del Governo, in un provvedimento « per aumentare gli introiti fiscali ».

A questo disinvolto modo di procedere la Camera, come tutti sanno, reagì con l'ordine del giorno, votato ed approvato a scrutinio segreto il 1° agosto scorso, che propugnava, invece, l'abolizione dell'intera sovrimposta.

Attualmente il Governo si accontenterebbe di mantenere la sovrimposta, riducendola a metà per un certo periodo di tempo, prima di abolirla definitivamente. Dobbiamo domandarci quindi se la primitiva deliberazione di stabilire e rendere definitiva l'intera sovrimposta di lire 14 fosse stata assunta dopo maturo e serio studio, oppure con leggerezza. E anche chiederci, di fronte a tale mutevolezza di criteri, se ripensandoci meglio il Governo non finirà per convincersi che le finanze italiane non crolleranno se si deciderà infine ad abolire quell'impopolare balzello, accettando il nostro punto di vista.

Torna opportuno qui ribadire, almeno sinteticamente, quale sia la situazione dell'Italia nei riguardi del prezzo dei prodotti petroliferi determinato dalla politica fiscale seguita finora e quali le conseguenze che ne derivano nel campo così importante della motorizzazione e nel settore inevitabilmente connesso della sistemazione della rete stradale nazionale.

Tutti sanno ormai che il prezzo della benzina praticato in Italia è il più alto del mondo. Non starò qui a ripetere cifre già pubblicate in varie circostanze dalla stampa. Ricorderò solo che, in base ai dati ufficiali, se si stabilisce l'indice 100 per l'Italia, la benzina viene a costare 50 in Austria, Belgio, Olanda, Svizzera, Svezia, Inghilterra e in alcuni altri Stati della confederazione americana; mentre nella maggior parte degli

Stati americani costa all'incirca il 28 per cento di quanto, a causa del fisco, si esige in Italia.

Una politica fiscale lungimirante deve essere congegnata in modo da spingere l'intero paese verso il progresso economico. Sistemi del genere esistono e sono esistiti nel tempo (esempi mirabili che si possono leggere in tutti i trattati di scienza delle finanze). Ma il nostro sistema, specialmente per quanto riguarda le fonti di energia, sembra si proponga scopi opposti e cioè di paralizzare, di spegnere sul nascere ogni fonte di ricchezza e quindi di progresso civile e sociale. La conseguenza principale della improvvida politica fiscale, purtroppo da molto tempo tradizionale in Italia, è quella di frenare la spinta alla motorizzazione del paese, spinta che si verifica oggi dovunque a gara fra le nazioni e che, al tempo stesso, costituisce un sintomo e un fattore di progresso e di benessere.

Non posso non ricordare che il Governo è incredibilmente rimasto alla arcaica opinione che l'automobile è un consumo di lusso. Onorevoli colleghi, io non voglio approfittare del vostro tempo per dilungarmi su questo argomento descrivendo lo stupore ironico che una simile affermazione ha destato in Italia ed all'estero, e che è stato rispecchiato perfino nelle pubblicazioni umoristiche mondiali.

È universalmente noto ed ammesso almeno da trenta anni che l'autoveicolo è essenzialmente uno strumento di lavoro. Le cifre in questo campo sono decisive. Alla fine del 1957, su circa 1.650.800 auto in circolazione, 413.200 erano veicoli industriali, 21.000 autobus, 221.000 autocarri e 171.500 furgoncini e camioncini. Si tratta del 25 per cento del parco nazionale e, come capacità di trasporto, del 50 per cento di esso. Per quanto riguarda poi le vetture, autorevoli inchieste concludono unanimemente che l'utente dedica in media il 68 per cento dei suoi percorsi annui a scopi produttivi. Inoltre, occorre tener conto che il consumo unitario di carburante e olio è assai maggiore nei veicoli industriali e che gli utenti per lavoro (trasportatori industriali, professionisti, ecc.) compiono i chilometraggi più lunghi di percorso.

È dunque pacifico che almeno l'80 per cento della domanda automobilistica di benzina e gasolio è dovuta a ragioni di lavoro.

È noto inoltre che l'85 per cento delle vetture in circolazione sono di piccola cilindrata e cioè non superiore a 1.100 centimetri cubici e quindi, secondo il criterio europeo, di uso popolare.

Pertanto, la imposizione voluta dal Governo incide, nella maggioranza dei casi, non già su consumi voluttuari, come sarebbero l'alcole e il tabacco, o su quelle consuetudini definite bensì « viziose » ma sulle quali il Governo specula, traffica e guadagna, come il lotto ed altri giochi, ma invece su modesti contribuenti che al possesso dell'automobile sono giunti con sacrifici di altri consumi. Perciò, il peso della sovrimposta, così facilmente deliberata, voluta mantenere e poi voluta ridurre dal Governo, pesa proporzionalmente e psicologicamente assai più sui titolari di un piccolo veicolo utilitario che non sui pochi possessori delle grandi automobili di lusso, ai quali, poi, con perfetta incoerenza, il Governo dedica invece tutte le sue cure, favorendo per loro la costruzione delle autostrade, come più tardi dovrò precisare.

In secondo luogo, è assolutamente innegabile il fatto che al primato mondiale italiano nel costo della benzina, corrisponde l'altro primato italiano non meno deplorevole del minimo di densità della circolazione tra tutti i paesi civili. Non faccio che ripetere cifre ormai note se ricordo che per ogni vettura l'Italia annovera 30 abitanti, l'Austria 23, l'Olanda 20, la Germania 16, la Svizzera 12, il Belgio 11, l'Inghilterra 9, la Francia 8, 5, la Svezia 7,5 e gli Stati Uniti 2,5. Per ogni veicolo industriale l'Italia conta 40 abitanti, l'Austria 30, l'Olanda 27, la Germania 20, il Belgio 14,5, la Svizzera 14, l'Inghilterra 12, la Francia 11, la Svezia 8 e gli Stati Uniti 3 abitanti.

Anche qui siamo, dunque, in testa dalla parte della coda ! Il Governo è stato pregato più volte, da organi e sodalizi autorevoli e competenti, in base a studi seri ed obiettivi, a riflettere su questa triste coincidenza dei nostri due primati nel prezzo della benzina e nella scarsezza di automezzi. Più volte è stato dimostrato che l'eccesso del fiscalismo possa diminuire consumi unitari del veicolo restringendo sostanzialmente la materia imponibile per il fisco; che esso determina una discriminazione a danno di una fra le varie fonti di energia, distorcendo in tal modo l'andamento naturale del progresso tecnico, e che pertanto sarebbe interesse sommo del fisco stesso attenuare la propria rapacità per aumentare la base dell'imposizione.

In base a questi fatti, ben noti, il ministro onorevole Andreotti, attraverso pubbliche di-

chiarazioni, impegnò il Governo non solo ad abolire la sovrimposta Suez, ma a ridurre, sia pure in misura modesta, per dar prova di buona volontà, le altre tasse sui prodotti petroliferi.

Ma, ahimè, quelle promesse furono fatte in periodo pre-elettorale e, passate le elezioni, il paese è rimasto gabbato, come di regola. Ma che cosa dobbiamo dedurre noi e che cosa debbono dedurne gli elettori nei riguardi del Governo ed anche delle istituzioni di cui esso è l'esponente ?

La obiezione che in Italia, nonostante il caro-benzina, la motorizzazione continua a progredire, non ha solido fondamento, poichè il progresso è relativamente minimo e potrebbe essere di gran lunga superiore se i costi di esercizio su cui tanto incide il carburante fossero contenuti in cifre sopportabili. Dobbiamo considerare sempre la questione non chiudendoci nella parrocchia, ma guardando all'Europa di cui facciamo parte, per concludere che anche in questo campo, come in molti altri, è tempo che l'Italia riguadagni il tempo perduto.

Ritengo a questo punto opportuno ricordare alla Camera l'imponenza degli oneri fiscali esistenti in Italia sulla vendita e sulla circolazione dei veicoli a motore. Le cifre sono le seguenti, per l'anno scorso: l'imposta sulla benzina ha reso miliardi 207, quella sul gasolio 81, quella sui lubrificanti 16; l'imposta sulla vendita dei veicoli miliardi 22; la tassa di circolazione miliardi 44, la tassa sui trapassi 18, le tasse governative sui premi di assicurazione miliardi 6,3, oneri vari sulla entrata in circolazione miliardi 5,3. In totale miliardi 399,6, e cioè un aliquota enorme della intera entrata.

Ma si crede che ciò basti ? Per ciascuna delle attività umane si ripete in Italia il fenomeno già citato al senato degli Stati Uniti dopo l'inchiesta compiuta dagli uomini di affari americani sulla nostra situazione economico-finanziaria, quando venne reso noto, fra lo stupore dei senatori, che una tazzina di caffè paga in Italia ben 42 specie di imposte: onde il nostro edificio finanziario venne autorevolmente definito « un sistema medioevale ».

Anche qui, infatti, oltre ai 400 miliardi circa spremuti per i capitoli sopra ricordati, vi è tutto un insieme di altri oneri fiscali e sociali, la cui incidenza è di difficile calcolo. Fra essi sono da annoverare l'I. G. E., ripetuta più volte; i dazi e i diritti doganali sui materiali importati ed ancora l'I. G. E. sui passaggi di lavorazione; l'imposta sulla energia elettrica; la ricchezza mobile; le tasse di registro; le imposte sui terreni e fabbricati; gli enormi obblighi previdenziali, assistenziali, ecc. Sono da considerare inoltre i proventi tributari sulle attività inevitabilmente collegate all'industria dell'automobile, come, ad esempio, la ricchezza mobile e gli oneri di ogni specie sulla costruzione di accessori, la ricchezza mobile e l'I. G. E. sui concessionari. In tutto sono certamente parecchie e parecchie decine di miliardi da aggiungere ai 400 sopra elencati.

Noi ci troviamo alla vigilia dell'apertura del M. E. C. ed è chiaro che le nostre industrie automobilistiche si trovano in pessime condizioni di fronte alla concorrenza straniera unicamente a causa delle eccessive pretese di una fiscalità gravosa, multiforme e disordinata. Ed in tale situazione il Governo pensa di aumentare la gravosità delle sue imposizioni !

Il motivo allegato inizialmente per giustificare la sovrattassa, e cioè le maggiori spese per i noli in conseguenza della crisi di Suez, non esiste più, come risulta dall'autorevole dichiarazione dell'onorevole Andreotti, che cioè alla fine di ottobre sarebbero stati recuperati i 48 miliardi che all'uopo erano stati necessari. Mi limito a registrare questa dichiarazione non senza ricordare, come già dissi sullo stesso argomento il 31 luglio scorso, che il conto preciso dei rimborsi che si sono dovuti effettuare e, per contrapposto, il conto del gettito della sovrimposta, non si sono mai potuti ottenere con sodisfacente approssimazione. Ma lasciamo andare; l'essenziale è di guardare all'avvenire.

Nel comunicato del Consiglio dei ministri del 16 settembre scorso, in cui si sostenne la decisione di voler mantenere *sine die* l'intero sovrapprezzo di lire 14 sulla benzina, si accennò alla necessità di collegare tale sovrattassa alle spese necessarie al miglioramento della nostra rete stradale.

Osservo dapprima che qualsiasi connessione fra l'aumento della tassa e l'ammodernamento della rete stradale introdurrebbe nel medioevale edificio del nostro sistema finanziario l'altro criterio medioevale delle « imposte di scopo », non solo finora rifiutato dalla nostra legislazione, ma contrario ad ogni criterio scientifico.

Occorre intanto partire dal punto di vista che se si vuole connettere la fiscalità sull'automobilismo al miglioramento delle strade statali, devesi constatare che da anni esiste una stridente disparità fra il contributo dato dai veicoli a motore, e cioè, come sopra ho detto, 400 miliardi circa all'anno, e le spese

a favore della rete stradale effettuate non solo dallo Stato ma da tutti gli enti dipendenti.

Tanto per concretare le idee con cifre, questi stanziamenti, secondo il preventivo 1957-58, sono in tutto di 138 miliardi fra spese ordinarie e spese di investimento, e precisamente si ripartiscono come segue: spese ordinarie: « Anas » miliardi 21,5, province miliardi 15.7, comuni miliardi 23, spese per regolare la circolazione miliardi 10, altre spese per il personale, ecc. miliardi 7,8: spese di investimento: lo Stato si è degnato di dedicarvi, nel preventivo suddetto, la somma di ben 24,6 miliardi, le province contribuiscono per 5 miliardi, per la stessa cifra i comuni, per 3 miliardi le regioni e per 16 la Cassa per il mezzogiorno e, infine, per 6 miliardi l'« Anas ». Il totale, di 138 miliardi, si ripartisce pertanto, in cifra tonda, in 78 miliardi di spese ordinarie e in 60 miliardi di spese di investimento.

All'imposizione fiscale corrisponde dunque, da parte degli enti pubblici, una prestazione di servizi del tutto inadeguata. È, insomma, assai meglio che il Governo abbandoni questi accostamenti, inopportuni e pericolosi.

E veniamo a considerare intrinsecamente l'altra dolente questione delle nostre strade statali, il cui miglioramento costituisce una esigenza che interessa non i soli automobilisti, ma tutta la nazione, e particolarmente il commercio, l'agricoltura, l'industria e il turismo, per cui il loro costo deve essere ripartito fra tutte le categorie economiche e non addossato ad una sola. Per di più, il Governo ha l'obbligo morale di provvedere urgentemente a rendere consono al nostro tempo l'intero sistema stradale, non fosse altro che per cercare di diminuire l'enorme tributo di sangue, crescente ogni anno, che è dovuto appunto alle condizioni di una rete stradale rispondente ad altra epoca.

Il Governo ha presentato un progetto di costruzioni le quali sono però in parte autostradali, e perciò finanziate anche, attraverso le società costruttrici, dai pedaggi degli utenti.

Il fatto che il Governo voglia rispondere alle richieste dell'automobilismo principalmente costruendo delle autostrade, come la Milano-Napoli ed altre, dimostra appunto che esso non si rende affatto conto di quello che è il fenomeno della motorizzazione e che cosa questo rappresenti in Italia, considerandolo un effetto del lusso strabocchevole che ci circonda... Come risulta da uno studio apparso sulla rivista mensile automobilistica *Settestrade* di novembre (e come, del resto, tutti gli automobilisti sanno benissimo), le autostrade sono fatte per potervi circolare ad alta velocità. Le caratteristiche, ad esempio, del tratto Milano-Bologna in costruzione, permettono con sicurezza di tenere la velocità di 160 chilometri all'ora. Le automobili « 1100 », che costituiscono (senza parlare delle « 600 » e delle « 500 ») il grosso del parco automobilistico italiano, possono dunque viaggiare su quell'autostrada al massimo della loro velocità, che è di 120 chilometri di media oraria. Con ciò l'automobilista risparmierà, rispetto al percorso della via ordinaria, e cioè della via Emilia, circa un'ora e mezzo di tempo, ma spenderà per benzina, olio e gomme più del doppio, senza tener conto della spesa per il pedaggio. A prescindere da ciò, l'attuale motore delle « 1100 » non è costruito per resistere al massimo carico, e cioè alla massima velocità, per un'ora e mezzo: durante questo periodo è certo che il motore fonderà per insufficiente lubrificazione. La media oraria ottima per un consumo ragionevole e per la buona conservazione di quella macchina è di 80 chilometri all'ora; ma per questa velocità è assolutamente illogico costruire autostrade.

Di conseguenza, l'automobilista medio italiano – e cioè il possessore dell'automobile Fiat « 1100 » – non è in grado di sfruttare compiutamente le possibilità di rapido dislocamento che gli offre una moderna autostrada.

Se il Governo insiste dunque nel basare la sua politica di costruzioni stradali sulle autostrade, è segno che intende spingere l'utente a comprare le *Mercedes* (che in Italia costano da tre a cinque milioni) o le macchine inglesi ed americane, che costano da cinque ad otto milioni: tutte vetture che consumano torrenti di benzina e che, quindi, al tasso con cui si vende la benzina in Italia, presuppongono proprietari miliardari.

In conclusione, all'Italia potranno certo servire le autostrade, ma si ha soprattutto bisogno di strade ordinarie, fatte però come devono essere fatte nel nostro secolo. Basta perfezionare e rettificare i principali tronchi statali e soprattutto creare in essi la doppia via, per risolvere il problema stradale, senza le mirifiche visioni di autostrade di lusso che il Governo vuole farci balenare davanti per abbagliarci.

Per far ciò, non occorre la pioggia di centinaia di miliardi all'anno che richiedono le autostrade, ma solo un piano di costruzioni

triennale o quinquennale, il quale può essere benissimo attuato metodicamente, senza i sussulti convulsi e poco rassicuranti che caratterizzano da ogni lato la politica dell'attuale Governo.

L'insieme di considerazioni, del resto non nuove, che ho svolto, porta sempre alla conclusione da me altra volta auspicata, e cioé la necessità che il Governo, ponendo fine ai provvedimenti improvvisati e contingenti, al sistema di turare i buchi facendone altri, adotti una politica armonica e a lunga veduta per le fonti di energia, abolendo disparità, scompensi ed ingiustizie, e soprattutto tenendo presente non già le necessità momentanee del bilancio, ma il progresso complessivo del paese, che non si può ottenere che facendo marciare di fronte e nel complesso tutto il sistema economico, stimolandolo, non già intralciandolo, con un sistema fiscale ben studiato ed adatto.

Noi siamo dunque contrari all'attuale disegno di legge governativo perché nel campo specifico dei carburanti vogliamo la revisione di tutta la situazione fiscale: benzina, olio combustibile, gasolio, metano, ecc., considerando le necessità della nostra esportazione così minacciata, la necessità di stimolare i consumi interni e infine la necessità per le nostre industrie di degnamente entrare nel mercato comune europeo e svolgervi la parte che compete all'Italia.

In questo vasto campo fattori economici, sistema finanziario, elementi politici e sociali, fattori morali sono intimamente legati e connessi; ed è perciò che solo tenendo come punto di direzione immutabile l'interesse generale della nazione e non già interessi particolari e contingenti, il Governo può fare opera utile, lodevole e duratura. (*Applausi a destra*).

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

CORTESE GUIDO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'imposizione del pagamento delle 14 lire di cui oggi discutiamo fu determinata, come è noto, da cause del tutto eccezionali e contingenti. In quella occasione, sia il Governo sia il Parlamento in modo estremamente esplicito dichiararono che si trattava di una imposizione provvisoria la cui durata sarebbe stata legata alla durata della situazione eccezionale che l'aveva determinata.

Si noti che non già si aumentò l'imposta erariale sulla benzina, ma si ricorse ad una sovrimposta, quasi a voler rendere in questo modo visibile che si trattava di una sovrapposizione (oltre che di una sovrimposizione, se mi è consentito il bisticcio delle parole) di un balzello direi quasi autonomo, a sè stante, che sarebbe stato rimosso non appena la situazione eccezionale verificatasi in campo internazionale, che era stata la causa dell'imposizione di questo balzello aggiuntivo, avrebbe consentito il ritorno alla normalità.

Il Governo in carica fece dichiarazioni esplicite in Parlamento e chi vi parla, autorizzato dal Consiglio dei ministri, assunse allora, a nome del Governo, l'impegno dinanzi ai due rami del Parlamento che la sovrimposta non avrebbe avuto una durata eccedente la data in cui si fossero potute dire conseguite le finalità che ne avevano imposto l'adozione. Lo stesso legislatore, cioè il Parlamento, nel testo approvato inserì la parola « temporanea » a sottolineare che la sovrimposta era legata esclusivamente al conseguimento di quelle finalità eccezionali di cui nella legge stessa si faceva esplicitamente parola.

Che cosa è avvenuto dopo ? È avvenuto che il Governo succeduto al gabinetto Segni rispettò uno degli obblighi, direi, di serietà democratica, cioé quello della continuità del governo del paese. Infatti, come è vero che lo Stato non si identifica in un governo, è anche vero che i governi, pur nella democratica variazione delle formule e dei programmi, dovrebbero ritenersi legati a quelli precedenti dal filo d'una continuità fondamentale che impone ad ogni governo il rispetto degli impegni assunti dal potere esecutivo verso il Parlamento e verso l'opinione pubblica.

Ebbene, questa linea di condotta fu osservata dal Governo Zoli con le note dichiarazioni del ministro Andreotti. Ed io non voglio insinuare che ciò avvenne perché eravamo alla vigilia della consultazione elettorale; voglio invece ritenere che, quando il ministro delle finanze onorevole Andreotti rassicurava l'opinione pubblica che il Governo avrebbe mantenuto il suo impegno, che avrebbe cioè dato al paese un esempio di serietà e di onestà democratica, egli non era guidato da preoccupazioni di ordine elettorale, ma affermava soltanto ciò che egli riteneva fosse suo dovere. Ed egli dichiarò – come è già stato ricordato in quest'aula – che la sovrimposta avrebbe avuto termine alla fine del mese di ottobre del 1958, quando cioè il maggior gettito avrebbe consentito di coprire l'onere finanziario che lo Stato si era assunto per i rimborsi agli importatori, in conseguenza della situazione eccezionale determinata dalla crisi di Suez.

Ma il ministro Andreotti volle andare oltre. Egli non si limitò a dire che il Governo

avrebbe rispettato la parola data. Egli, sorridente, volle fare anche una promessa, e cioé che il Governo avrebbe preso l'iniziativa legislativa per una ulteriore diminuzione degli oneri tributari che gravano sulla fabbricazione della benzina. Quindi, avremmo avuto non soltanto l'abolizione della sovrimposta delle 14 lire, ma anche una diminuzione delle normali imposte.

Su questo punto però non voglio intrattenermi, perché la cosa non mi riguarda affatto. Io obbedisco soltanto, anche dal punto di vista personale, a un dovere di coerenza e di serietà.

Infatti io fui il ministro autorizzato, dal Consiglio dei ministri, ad assumere, nei confronti del Parlamento, un impegno preciso che fu trasfuso nel testo legislativo che il Parlamento approvò. Se il Governo che oggi detiene le leve di comando dell'amministrazione del paese non intende rispettare quell'impegno, io devo, quale deputato, assumere l'iniziativa legislativa (come ho fatto) perché il Parlamento provveda all'adempimento che fu del Governo e del Parlamento e che il Governo, da parte sua, si rifiuta di osservare.

Quando assunsi quella iniziativa il Governo aveva fatto una strana dichiarazione, aveva cioè dichiarato (io non so se la notizia sia vera) che nel Consiglio dei ministri del 16 settembre era stato approvato un disegno di legge il quale, anziché abolire la sovrimposta, la conservava in vita, trasformandola da temporanea in perpetua, nella sua integralità, cioè nella misura di 14 lire.

Che fine abbia fatto quel disegno di legge non so. Il 17 settembre, la stampa di tutti i partiti, compreso *Il Popolo*, organo democristiano, ci diede notizia che il Consiglio dei ministri aveva approvato questo provvedimento. Questo disegno di legge, frattanto, non veniva presentato al Parlamento. Ripeto: non so se veramente fu approvato e, se approvato, che sorte abbia avuto il provvedimento; so soltanto che, non appena la Camera ebbe accordato l'urgenza alla proposta di legge da me presentata per l'abolizione totale della sovrimposta delle 14 lire, il Governo si affrettò ad emanare un decreto con il quale ridusse a metà la sovrimposta, ma perpetuò il peso di questo balzello, sia pure diminuito del 50 per cento, e lo collegò, non più al conseguimento di una finalità dettata da una situazione temporanea di emergenza come quella di Suez, ma al conseguimento di un fine istituzionale permanente dello Stato, cioè quello di provvedere alla rete stradale del paese, come può essere quello di provvedere alla edilizia scolastica, come può essere quello di provvedere alla costruzione degli ospedali, o alla pubblica sicurezza o alla difesa militare.

Il decreto-legge oggi viene innanzi a noi per la conversione dopo un ulteriore ripensamento del Governo, il quale, infatti, ha accettato in Commissione di limitare ad un anno e mezzo la durata della sovrimposta. Mi sembra molto strano questo atteggiamento. In fondo, perché conservate la sovrimposta Suez? Il mio punto di vista è che il Governo avrebbe anzitutto dovuto promuovere, chiaramente, con apposito strumento legislativo, l'abolizione della sovrimposta Suez in coerenza con il provvedimento che l'aveva istituita e con gli impegni che il Governo aveva assunto. Poi, si sarebbe aperto un dibattito, se il Governo avesse voluto assumerne l'iniziativa e se avesse ritenuto necessario per far fronte a certe spese aumentare le entrate del pubblico erario. Avremmo discusso chiaramente, onestamente, se fosse o meno il caso di aumentare l'imposta di fabbricazione della benzina o di provvedere alle esigenze dell'erario con altre imposizioni o con l'aumento di altri tributi. Tutto questo, invece, non si è verificato e si è voluto giustificare la mancata abolizione con un espediente, mi sia concesso dirlo, perché questo delle strade è palesemente un espediente prescelto perché può colpire con un certo collegamento logico...

FALETRA. E anche televisivo!

CORTESE GUIDO. ... la mente della gente e far pensare al collegamento fra la benzina che si consuma sulle strade e le strade necessarie perchè quella benzina sia consumata nei motori delle automobili, a questa forma di suggestivo collegamento che è completamente sfornito di ogni base.

La tesi-espediente governativa è da respingere. Anzitutto - non lo ripeterò – perchè non è concepibile nel nostro sistema, dominato dal principio dell'unità del bilancio, una imposta di scopo, soprattutto quando lo scopo è uno scopo permanente della pubblica amministrazione, quale quello di provvedere alla rete stradale. In secondo luogo, perchè attendi un giorno, attendi una settimana, finalmente il ministro Togni il 25 novembre, soltanto il 25 novembre, ha presentato quel tale disegno di legge per le autostrade che avrebbe dovuto giustificare già dal 16 settembre l'originario provvedimento del Consiglio dei ministri per la perpetuazione della sovrimposta. E noi l'abbiamo letto questo tanto atteso disegno di legge Togni e abbiamo notato che esso adempie l'obbligo

stabilito dall'articolo 81 della Costituzione, cioè provvede alla copertura, facendo cenno all'incremento naturale delle entrate per l'aumento naturale del reddito, e vi provvede specificamente in un apposito articolo. Il che, quindi, significa che non è vero che per il finanziamento del disegno di legge Togni sull'ammodernamento e sulla espansione della rete stradale occorra mantenere la sovrimposta sulla benzina, tanto più che il Governo stesso, dichiarando che è disposto a farla cessare dal 1° luglio 1960, dimostra ancora una volta che la sovrimposta, che darebbe circa quindici miliardi all'erario, non è legata a quel piano delle strade, che è un piano decennale e non un piano biennale, e richiede una spesa di oltre duecento miliardi.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, nella relazione dell'onorevole Tantalo ho letto una espressione che mi ha colpito: è un puntiglio politico. È molto significativo che il relatore affermi ciò, ma è molto più grave che il Governo degradi il suo prestigio politico a puntiglio politico.

TANTALO, *Relatore per la maggioranza*. Desidero, onorevole Cortese, fare una semplice correzione di sostanza. Nella mia relazione affermo che è un puntiglio politico quello degli oppositori. Il che è diverso.

CORTESE GUIDO. È un puntiglio politico degli oppositori chiedere al Governo il rispetto della parola data, che cessi una sovrimposta che fu introdotta a causa di una situazione internazionale contingente ? È puntiglio politico degli oppositori quello di rilevare che tale sovrimposta non è nemmeno collegata – seppure lo potesse, in un sistema tributario legato all'unità del bilancio e che esclude la possibilità delle imposte di scopo – con il disegno di legge Togni che provvede alla copertura per altra via ?

O non è invece puntiglio politico quello del Governo che una bella mattina, il 16 settembre, pensa bene di comunicare alla stampa di avere approvato un disegno di legge con il quale si rende perpetua la sovrimposta delle 14 lire oltre il conseguimento delle finalità eccezionali che ne avevano giustificato la introduzione, una sovrimposta che a più riprese sia il Governo che ne aveva promosso l'istituzione, sia il Governo successivo avevano dichiarato al Parlamento e all'opinione pubblica che non sarebbe rimasta in vita un giorno più oltre quello nel quale si fossero conseguite le finalità per le quali era stata istituita ? E non è un puntiglio politico quello di un Governo il quale prima, il 16 settembre, approva un disegno di legge per il mantenimento integrale della sovrimposta e poi, sotto l'ondata dell'opinione pubblica, sotto la pressione dell'opposizione, di fronte al favore che riscuotono le iniziative legislative con le quali si tende invece e sopprimere la sovrimposta ormai non più giustificata e a far si che l'opinione pubblica abbia fede nella serietà degli impegni assunti dai suoi governanti, emana invece un decreto-legge non più per il mantenimento totale, ma al 50 per cento della sovrimposta, e ciò per salvare il « puntiglio »: e poi accetta in Commissione che la sovrimposta, che dovrebbe essere legata a un piano decennale delle autostrade, duri invece ancora un anno e mezzo ?

Non è questo un puntiglio politico del Governo, il quale vuole in quest'aula, con questa votazione, dimostrare in fondo che è vero che ha avuto l'infortunio sui gas liquidi (perché non ha maggioranza), che è vero che ha subìto al Senato l'infortunio di dovere accettare come propria una legge che è il contrario di quella che aveva proposto sui mercati ortofrutticoli e sulle carni, ma che è anche vero che oggi, finalmente, ha una maggioranza e può permettersi il lusso di fare approvare un provvedimento legislativo dalle due Camere ? È questo il puntiglio politico del Governo !

Noi non intendiamo drammatizzare le cose. Noi intendiamo dire soltanto che la sovrimposta Suez fu istituita per una finalità precisa e che è stata ormai conseguita questa finalità. Vi è un impegno del Governo, del Parlamento, vi è un impegno trasfuso nel testo legislativo stesso che dichiara tale imposta temporanea. Non vi è una ragione di ordine economico che possa giustificare la sovrimposta, perché un esame sotto questo aspetto è stato già condotto, e non voglio qui ripeterlo, un esame che consiglia, invece, addirittura la diminuzione degli oneri tributari che gravano sulla benzina.

Noi pensiamo, pertanto, che la nostra proposta di legge, la quale fa cessare immediatamente la sovrimposta, possa essere accolta dalla Camera. Comunque, dal punto di vista tecnico, per rendere più facile la soluzione di questo problema, abbiamo presentato un emendamento all'emendamento della Commissione. La Commissione con il suo emendamento chiede che la sovrimposta cessi di avere vigore dal 1° luglio 1960; noi diciamo che essa cessi dal 1° gennaio 1959, in modo che non vi siano difficoltà per la regolamentazione del periodo che va dall'entrata in vigore del

decreto a quella della sua estinzione per la sua mancata conversione in legge.

Noi chiediamo alla Camera, con la nostra proposta, di convertire in legge il decreto-legge, ma nello stesso tempo di stabilire al 1° gennaio 1959 la data di cessazione dell'imposta ridotta del 50 per cento. (*Applausi a destra*).

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

FALETRA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, essendo l'ultimo oratore del mio gruppo iscritto a parlare su questo argomento, cercherò di riassumere alcune delle posizioni che sono qui emerse e di approfondirne altre che, secondo me, meritano una maggiore attenzione.

In effetti, la discussione che si è svolta fino a questo momento ha ampiamente dimostrato, almeno a mio giudizio, che il decreto-legge in esame non trova giustificazione nè nella forma, nè nella sostanza. Non trova giustificazione nella forma perchè come decreto-legge, almeno così come esso è formulato, manca dei requisiti della necessità e dell'urgenza richiesti dalla Costituzione; non trova giustificazione nella sostanza, perchè dal punto di vista fiscale ci troviamo ancora una volta di fronte ad un provvedimento che è frutto di improvvisazione e di superficialità, in quanto non affronta organicamente la questione del regime fiscale delle fonti di energia, che è una delle più complesse che vi siano nella nostra legislazione, fiscale ma anzi con questo decreto-legge se ne accresce il disordine e la confusione.

Non credo che sia sufficiente dire che la forma del decreto-legge si attagli assai bene ai provvedimenti fiscali, perchè in tal modo si fa un'affermazione molto generica, che finisce per essere banale. Infatti, per un decreto-legge occorrono determinate caratteristiche specifiche di qualità e di tempo che giustifichino l'adozione di questo tipo particolare di provvedimento caratteristiche che talora (posso anche ammetterlo), e forse più spesso che negli altri campi e nelle altre materie, ricorrono nei provvedimenti fiscali, ma che non ricorrono in questo provvedimento così come esso è stato formulato. Il provvedimento sarebbe stato giusto e quindi pienamente giustificato se avesse abolito *sic et simpliciter* il sovrapprezzo Suez come era nella natura della stessa legge.

Non ripeterò le acute osservazioni che l'onorevole Angelino ha fatto nella sua pregevole relazione di minoranza. Desidero però ricordare all'onorevole Tantalo che la rivista dell'onorevole Andreotti, in un articolo ispirato dallo stesso ministro del tesoro, sottolineava gli stessi argomenti che ha portato qui l'onorevole Cortese. L'onorevole Andreotti ad un certo momento, quasi a giustificare il fatto che questa legge non dovesse continuare ad esistere, ha detto che il provvedimento istitutivo della sovrimposta Suez non fu preso dal ministro delle finanze dell'epoca, che poi era lo stesso onorevole Andreotti, ma da quello dell'industria, perché il provvedimento non era propriamente fiscale, ma aveva un contenuto extrafiscale. Adesso non vedo l'onorevole Preti, ma vorrei chiedergli per quale ragione, mentre il suo predecessore rigettò la responsabilità del provvedimento allora che il provvedimento era necessario, egli se ne debba assumere, oggi che è odioso, la paternità.

L'onorevole Andreotti ribadisce nella sua rivista in tre punti quanto è stato già detto: 1°) la temporaneità della sovrimposta addizionale risulta chiaramente dalla legge; 2°) la sovrimposta è strettamente collegata alla copertura della spesa per il rimborso degli oneri derivanti dalla crisi di Suez e quindi, una volta che cessa la causa, la sovrimposta deve cessare; 3°) il gettito della sovrimposta compensa entro il mese di ottobre 1958 le spese relative ai rimborsi agli importatori, esaurendo il fine per cui è stata istituita. L'onorevole Andreotti continua dicendo che « però il Governo ha ritenuto di poter legare la questione delle strade alla sovrimposta Suez. Il Parlamento – scrive l'onorevole Andreotti – esaminerà la questione e valuterà se il programma stradale debba eseguirsi e se il finanziamento per mezzo della benzina sia, come il Governo ha ritenuto, l'unica strada possibile. Mi pare chiaro che l'onorevole Andreotti voglia proprio escludere che il finanziamento delle strade con la sovrimposta Suez sia l'unica strada possibile.

Di fronte al decreto-legge, così com'è congegnato, può apparire che il Governo voglia servirsi di un espediente, di un trucco, allo scopo di approfittare di un provvedimento per contrabbandarne un altro. Ed io ritengo, onorevole Tantalo, veramente impressionante la disinvoltura con la quale ella ha liquidato le questioni di principio, prima tra esse la questione del rispetto delle norme che delimitano i poteri dell'esecutivo nei confronti del legislativo. Non penso che alla base di questa disinvoltura che si manifesta quando afferma perentoriamente che gli ordini del giorno non vincolano il Governo, quando afferma che le leggi fiscali si debbono fare per forza per

decreto-legge e quando considera come procedura inutile, complessa, illogica (usa questi aggettivi) l'altra procedura che era formalmente corretta e che si doveva seguire in questo caso, cioé la procedura di abolire prima la sovrimposta e poi con un altro provvedimento legislativo finanziare le strade; non penso che alla base di questa disinvoltura sia una mancanza di esperienza. Ritengo che alla base di ciò vi sia una mentalità comune a molti esponenti del suo partito, alla parte cosiddetta fanfaniana, per intenderci; mentalità grave e pericolosa, che dispregia la sostanza democratica delle nostre istituzioni e che considera gli istituti di rappresentanza tutti, il Parlamento, l'assemblea regionale siciliana, per esempio, i consigli comunali, nel migliore dei casi come organi consultivi dell'esecutivo, di cui si possono disconoscere anche le più marcate manifestazioni di volontà.

Credo però che questa parte del partito della democrazia cristiana, questi giovani fanfaniani ispirati dallo stesso segretario del partito vadano incontro a molte delusioni. In Sicilia, come anche qui, il Parlamento sa trovare la strada per impedire un certo tipo di sopraffazioni, onorevole Tantalo: è già avvenuto per i gas liquidi, è avvenuto praticamente per il decreto-legge sui mercati generali, credo che avverrà anche oggi se non si riuscirà a trovare una via per addivenire ad una soluzione equa, via che noi nei nostri interventi già abbiamo indicato ed offerto.

Quando il 18 ottobre 1958 fu presentato questo disegno di legge di conversione, esso in sostanza chiedeva al Parlamento di mantenere la sovrattassa della benzina per finanziare non un piano di strade che non esisteva, ma per finanziare le intenzioni del Governo, anzi per finanziare le intenzioni che il Governo ancora non aveva espresso.

Ora, onorevole Tantalo, già in occasione della discussione del bilancio ebbi occasione di sottolineare – ma è evidente che il Governo non sente di dover tenere conto di queste osservazioni, che poi non sono mie, onorevole Tantalo, ma del presidente della Commissione del bilancio, onorevole Pella, è bene ripetere questi concetti – che nel nostro bilancio non è contemplato un modo per finanziare le intenzioni del Governo. È vero che esiste il cosiddetto fondo globale, cioè un fondo a cui il Governo può attingere per finanziare dei disegni di legge. Ma l'onorevole Pella, presidente della Commissione del bilancio, affermava durante l'ultima discussione sui bilanci finanziari che bisogna rispettare la legge istitutiva del fondo globale stesso, cioè quando si porta alla Camera il bilancio di previsione perchè esso sia approvato, bisogna che siano già stati presentati i disegni di legge per il finanziamento dei quali è istituito il fondo globale.

Ora, voi siete andati ancora più avanti: avete presentato un decreto-legge per finanziare una spesa prima ancora di aver presentato il disegno di legge che prevede la spesa: cioè, presentando il disegno di legge di conversione del decreto-legge, pretendevate di finanziare piani che esistevano solo nella mente dell'onorevole Togni. Solo dopo più di un mese il Governo ha presentato il piano; ma il problema dal punto di vista formale non fa un passo avanti. Soltanto quando la Camera e il Senato avranno esaminato, nel suo complesso, il provvedimento riguardante le strade ed avranno stabilito se e come fissare una nuova imposta od aumentarne una vecchia, soltanto allora si potrà prendere in considerazione il finanziamento del piano.

Perchè noi oggi, con questo prolungamento della sovrattassa Suez, non ci troviamo in realtà ad aumentare un'imposta; non è, onorevole Tantalo, che si diminuisce la sovrimposta, come ella ha detto (sovrimposta che, comunque, va abolita per le ragioni che abbiamo esposte); noi ci troviamo ad istituire una nuova imposta, ed allora bisogna avere il coraggio di dirlo chiaramente.

Vede, onorevole relatore, nel 1954 c'era un Governo formato di «notabili», del quale facevano parte gli onorevoli Scelba, Vanoni ed altri del suo partito, ed inoltre gli onorevoli Romita e Tremelloni. Alla fine del 1954 questi ministri ebbero l'idea di elaborare un piano per la realizzazione di strade e di autostrade, ma ebbero anche il coraggio di dire esplicitamente nel titolo del disegno di legge: « Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche », ebbero cioè il coraggio di affermare chiaramente che intendevano aumentare le tasse. Credo che si debba ricordare all'onorevole Fanfani ed all'onorevole Togni che bisogna avere per lo meno lo stesso coraggio dei « notabili » e la stessa correttezza formale.

Il richiamo alla legge sulle autostrade ci invita ad una altra considerazione circa la serietà con cui i governi che si sono succeduti fino ad ora affrontano i problemi

che travagliano il paese. Ogni nuovo ministro dei lavori pubblici ha bisogno di predisporre un nuovo piano, segno che il piano precedente non era valido, che tutti questi piani hanno una caratteristica comune: quella della inefficienza o, per lo meno, della insufficienza; cioè, risentono di quella improvvisazione e di quella leggerezza di cui molto spesso i disegni di legge governativi risentono, di quella improvvisazione e di quella leggerezza con cui il Governo ha affrontato in questi anni le questioni vitali del nostro paese.

E credo infine che vi sia anche una considerazione da fare in ordine al modo come sono stati spesi i 49 miliardi della sovrimposta Suez. Sarebbe stato corretto che il Governo, abolendo o anche diminuendo la sovrimposta Suez per il solo fatto che era venuto a cessare lo scopo per il quale la sovrimposta era stata istituita, avesse fatto un resoconto dettagliato e circostanziato sul modo come i fondi erano stati spesi e addirittura sollecitasse dal Parlamento un controllo ed una critica al riguardo.

Desidero ricordare all'onorevole Tantalo che, nonostante il suo riferimento (molto disinvolto, del resto) all'unanimità con cui in Commissione finanze e tesoro fu approvata la proposta che istituì nel 1956 la sovrimposta, unanimità che si riferiva evidentemente alla necessità di provvedere alla gravità della situazione, alle ragioni che potevano portare ad un provvedimento di carattere straordinario, non al modo come questo provvedimento veniva portato dinanzi al Parlamento; io vorrò ricordare, dicevo, che il nostro gruppo votò contro il provvedimento che istituiva la sovrimposta, e una delle ragioni del nostro voto contrario fu proprio quella che la tecnica del provvedimento non permetteva un controllo efficiente ed efficace.

Desidero ricordare che sull'applicazione della legge, sul modo come sono stati fatti i rimborsi, da parte di certa stampa (che qualche volta dice la verità) sono state fatte gravi insinuazioni perfino nei riguardi di un ente di Stato, cioè nei riguardi dell'E. N. I. Si parlò di allungamento di percorsi, di quantità di oli minerali spostate artificiosamente da un punto all'altro per rotte più lunghe. Ora, il Parlamento ha diritto di sapere e sarebbe stato corretto che voi ci aveste portato qui una relazione completa sul come sono stati spesi i fondi derivanti dalla sovrimposta.

Il ministro Preti, che è responsabile della gestione del fondo (perché il fondo – come giustamente rilevò il presidente della Commissione finanze e tesoro – fa parte del bilancio del Ministero delle finanze), ci ha dato scarse notizie. Noi abbiamo invitato il ministro Preti a venire in Commissione (solo o accompagnato dal ministro dell'industria, non importa) a riferire qu questo argomento e su questo argomento ritorneremo, se le informazioni in sede di Commissione non saranno esaurienti.

Ma alcune questioni circa il modo come sono stati spesi questi soldi possono essere poste subito. Il ministro Preti ci ha letto una interessantissima memoria del Comitato interministeriale prezzi. Ad un certo punto, questa memoria ragiona così: « Se nella congiuntura di Suez avessimo dovuto approvvigionarci di olio pesante dagli Stati Uniti, avremmo speso almeno 57 miliardi, più alcuni miliardi per l'aumento dei noli ». L'ipotesi è assurda ! L'ipotesi ha solamente il valore di prospettare una grossa cifra, di dire che avremmo potuto spendere 70-80 miliardi, in maniera che, trovandoci a spendere poco meno di 50, si possa dire che l'operazione è stata poco men che vantaggiosa.

La verità è che dagli Stati Uniti non abbiamo mai importato petrolio. Il contingente di petrolio che importiamo, al di fuori del medio oriente e del Venezuela, è appena del 5-6 per cento. Quindi, l'ipotesi che si potesse importare greggio dagli Stati Uniti è una ipotesi assolutamente assurda.

I dubbi più grossi, però, vengono dalla questione dei noli. Sempre nella memoria si dice, da un lato, che il fatto che l'85 per cento delle cisterne erano noleggiate dalle società petrolifere a lungo termine prima della crisi di Suez ha tenuto basso l'ammontare dei rimborsi; ma, d'altra parte, si afferma che i contratti di noli a lungo termine fatti durante la crisi di Suez hanno prolungato, almeno nei prezzi al consumo degli oli minerali, la congiuntura Suez, nonostante il fatto incontestabile, e che l'onorevole Failla con dovizia di dati ha dimostrato ieri, che i noli siano ribassati e continueranno a ribassare, secondo le previsioni di esperti, almeno fino al 1960.

A questo punto, allora, sorgono delle domande. Quanti sono stati i contratti di noli a lungo termine stipulati durante la congiuntura Suez ? Con chi sono stati fatti ? Con quali società armatoriali sono stati stipulati ? L'onorevole Preti, per esempio, accennava all'onorevole Achille Lauro come ad uno dei beneficiari di questa congiuntura. Noi desidereremmo sapere (è importante saperlo, perché le grandi compagnie petrolifere possiedono il 40 per cento della flotta cisterniera) quanto

queste compagnie abbiano fruito da questi contratti che, in definitiva, hanno fatto con se stesse. Vorremmo sapere quali sono queste società e quanto hanno lucrato da questi sovrapprofitti.

Bisogna anche chiedersi se il cosiddetto metodo del C. I. P. per calcolare i prezzi al consumo sia rispondente alle esigenze per cui è sorto, cioé se sia rispondente ad una obiettiva determinazione dei prezzi ai fini di una politica economica nell'interesse della comunità o, invece, non sia uno strumento attraverso il quale vengono tutelati gli interessi ed i lauti profitti di gruppi ristretti.

In un momento in cui vi è una caduta dei noli, caduta che non prevede rialzi a meno di altre malaugurate contingenze ed avventure imperialistiche sul tipo Suez, e non li prevede perché il 10 per cento della flotta cisterniera è in disarmo (5 milioni di tonnellate di flotta cisterniera sono in disarmo) e perché, in più, vi sono le nuove navi cisterne che si vanno allestendo a mano a mano, e tutto questo costituisce una riserva che tende naturalmente ad abbassare i noli; in questa prospettiva, dicevo, è evidente che calcolare i noli, come fa il C. I. P., sulla base della media ponderata dei noli effettivamente pagati, significa incoraggiare i contratti a lungo termine, perché in ogni evenienza pagherà sempre il consumatore!

Quali saranno i profitti delle società e dell'E. N. I., che hanno una propria flotta cisterniera? Si sa, per esempio, che da parte delle grandi compagnie petrolifere, anche a causa della situazione che si è determinata in molti paesi produttori di olio minerale, non vi è un rispetto assoluto dei prezzi del cartello. Vi è una certa concorrenza, una concorrenza di tipo particolare, che si manifesta attraverso condizioni di favore fatte a certi acquirenti mediante la selezione di certe categorie di consumatori. Una condizione di favore è che il prezzo del greggio viene ceduto sulla base c. i. f., cioé viene ceduto in un modo che si traduce in una riduzione del nolo.

Vorrei sapere dall'onorevole relatore e dal ministro se i nostri importatori fruiscono di queste agevolazioni concesse dai produttori e, nel caso affermativo, se ne fruiscono in proprio lucrando il minor nolo che viene calcolato sul prezzo del grezzo.

Ancora una osservazione vorrei fare a proposito degli effetti del metodo. Il fatto che il prezzo di cessione dei prodotti petroliferi da parte delle raffinerie viene calcolato sulla media dei prezzi del listino internazionale disancora, in definitiva, la produzione delle nostre raffinerie dalla domanda del mercato italiano, ancorandola invece ad elementi estranei alla domanda del mercato italiano. È chiaro, infatti, che i prezzi americani, anche perché i ricavi delle raffinerie americane sono i più alti del mondo, hanno un potere di attrazione determinante nei confronti delle nostre raffinerie, molte delle quali sono sorte ad intervento di stranieri e si sono orientate verso un tipo di lavorazione che meno corrisponde alle esigenze del mercato e dei consumatori italiani. Da qui si sono determinati quei fenomeni che, anche in occasione della recente discussione sul decreto-legge relativo ai gas liquidi, taluni colleghi hanno denunciato come *surplus* di benzina e deficienza di olio combustibile.

Questi fenomeni sono determinati, appunto, dal modo con cui vengono calcolati i prezzi dal C. I. P. i quali finiscono con l'ancorare la nostra produzione non tanto alle esigenze del mercato interno, quanto a un certo tipo di produzione che assicura altissimi profitti a società straniere.

E a proposito dell'olio combustibile diventa, credo, evidente ogni giorno di più come il nostro sistema fiscale sulle fonti di energia poco risponda alle esigenze italiane, comprimendo i settori essenziali, permettendo evasioni colossali, checché ne dica l'onorevole Preti, colpendo inesorabilmente solo i consumatori.

È a tutti noto, onorevoli colleghi, come il problema dell'approvvigionamento dell'energia sia uno dei problemi più grossi che gravi sul nostro paese. Ed è anche noto come l'importanza dell'approvvigionamento degli oli combustibili, in relazione alle sempre crescenti richieste di energia, sia determinante. I consumi italiani di olio combustibile sono in notevole aumento. Si calcola che nello scorso anno abbiamo consumato 6 milioni e 800 mila tonnellate di olio combustibile; quest'anno ne consumeremo 7 milioni e 500 mila; l'anno prossimo 8 milioni e 200 mila.

Diamo uno sguardo alle correlative imposizioni erariali sull'olio combustibile: 3.100 lire di imposta di fabbricazione, 660 lire di imposta generale sull'entrata, in tutto 3.760 lire. Il che costituisce il 22,8 per cento del prezzo dell'olio combustibile al consumo.

Se noi riferiamo questa nostra situazione a quella di altri paesi dell'Europa occidentale che come noi sono affamati di energia e che quindi hanno grande necessità di approvvigionarsi e di consumare olio combustibile, rileviamo che l'incidenza fiscale sul-

l'olio combustibile è appena dell'8,9 per cento in Francia, del 4,6 per cento in Olanda, del 4,2 per cento in Belgio, del 3,6 per cento nella Germania occidentale.

Ma se poi facciamo un altro confronto, che a mio parere è più interessante, se confrontiamo cioè la tassazione sugli oli combustibili con quella delle altre fonti di energia intercambiabili, e cioè del carbone e del metano, si ha che per eguale potere calorifico nei confronti degli oli combustibili esiste una tassazione di lire 3,77, per il metano lire 2,50, per il carbone lire 0,60. Cioè, quando l'olio combustibile paga al fisco 6,26 volte in più di quanto paga il carbone, è evidente che si fa una politica discriminatoria, di compressione della produzione e del consumo dell'olio combustibile. E questa, a nostro giudizio, è una politica sbagliata, che favorisce forse i grossi gruppi industriali, ma non favorisce certo lo sviluppo del paese e nemmeno lo sviluppo industriale, perchè è noto che il greggio nazionale, soprattutto quello siciliano, ha una resa altissima di olio combustibile, l'85-90 per cento, contro una media del 40 per cento degli altri oli combustibili.

Ne consegue, signor ministro, che una politica fiscale di questo genere, oltre che comprimere la produzione e il consumo dell'olio minerale, è contraria agli interessi produttivi nazionali ed è altresì contraria alla politica di industrializzazione che viceversa il Governo dice di voler seguire.

È dunque necessaria una revisione generale del sistema di tassazione delle fonti di energia e, in primo luogo, dell'olio combustibile.

Ripeto inoltre, onorevole Tantalo, che l'attuale sistema di tassazione permette una evasione di decine di miliardi e la stessa legge che l'onorevole Andreotti fece approvare l'anno scorso per la repressione e la prevenzione delle frodi nel settore degli oli minerali non ha avuto l'efficacia che il ministro si era proposto.

Come ho citato la rivista *Concretezza* per sottolinearne le parti positive, con la stessa obiettività debbo citare i dati che indicano gli aspetti negativi della legge. L'onorevole Andreotti canta vittoria raffrontando le cifre relative al gettito della imposta di fabbricazione nei primi mesi del 1957 con quello dei primi mesi del 1958 e constatando un incremento di 42 miliardi. Tale incremento l'onorevole Andreotti attribuisce totalmente alla legge da lui proposta al Parlamento. Io sarei francamente più cauto nella valutazione. L'incremento, che negli anni dal 1953 al 1955 fu di 35 miliardi all'anno, scese nel 1956-57 a 24 miliardi, ma non si può evidentemente prendere come termine di raffronto questa cifra di 24 miliardi relativa al periodo in cui maggiore fu il contraccolpo per i fatti di Suez. L'onorevole Roselli ha detto che il consumo della benzina è un consumo anelastico, ma non si può negare che in quella occasione un contraccolpo vi fu, se non altro per motivi psicologici, e che per un certo periodo le macchine circolarono di meno.

Occorre infatti accertarsi se l'onorevole Andreotti ha confrontato veramente delle cifre omogenee. Da parte mia ho il profondo dubbio che le cifre relative al gettito della imposta di fabbricazione per i primi otto mesi del 1957 siano le cifre effettivamente incassate e non quelle di competenza per detto anno. Perché proprio per il meccanismo dei rimborsi provvisori per Suez si prevedeva la detrazione del rimborso all'atto del pagamento dell'imposta di fabbricazione, cioé può darsi che sulle cifre pesi in tutto o in parte questo rimborso.

Quindi, il confronto tra le cifre del 1957 e quelle del 1958 è un confronto che non si può fare allo stato dei fatti, ma che potremo fare solo in sede di consuntivo, quando saranno attribuite al 1957 le cifre che gli competono; se si fa ora questo confronto, ne deriva che le cifre del 1958 risultano molto maggiorate rispetto a quelle del 1957 che erano inferiori per le ragioni che ho spiegato. Inoltre bisogna considerare che il normale incremento annuale del gettito dell'imposta di fabbricazione si aggira sui 30-35 miliardi. Bisogna considerare altresì che fu lo stesso ministro del tesoro a valutare, durante la discussione dei bilanci, che il recupero delle evasioni sull'imposta di fabbricazione sugli oli minerali sarebbe stato intorno ai 14 miliardi.

Quindi, siamo ben lontani dalla vittoria che canta l'onorevole Andreotti e dai risultati mirabolanti che si vogliono far credere e che lo stesso ministro oggi sbandiera. L'onorevole Preti, quando non era ancora ministro e si discuteva proprio la legge sulla repressione delle evasioni in materia di oli minerali, dubitava molto dell'efficacia della legge, anzi ne chiese esplicitamente la revisione.

Credo poi che si debba esaminare un altro aspetto ancor più importante. Quando si discusse la legge sulla repressione delle frodi fiscali in materia di oli minerali, da calcoli fatti sul consuntivo del 1953, si accertò che

tali evasioni e in particolare quelle sulla benzina (che è poi il settore che tende maggiormente ad evadere perché è quello che paga più tasse) si aggiravano intorno ai 100 miliardi l'anno. È chiaro che, se avessimo recuperato anche i 40 miliardi riportati dall'onorevole Andreotti, ne rimarrebbero da recuperare ancora 60. Queste sono le cifre del 1953. Oggi non abbiamo ancora le cifre definitive per il 1957, ma da calcoli sommari che si possono fare abbiamo scarti sbalorditivi che indicano come milioni di tonnellate di oli lavorati vengono sottratti al fisco.

Le statistiche che ci fornisce l'Unione petrolifera (statistiche riportate e quindi avallate dall'E. N. I.) ci dicono che la materia prima trattata nel 1957 dalle nostre raffinerie fu di 20 milioni 794 mila tonnellate. Consideriamo il 9 per cento di perdite; si ebbero, in cifra tonda, 19 milioni di tonnellate di lavorato. Di questi 19 milioni di tonnellate ne furono esportati 7 milioni 433 mila; rimasero nel paese 11 milioni 567 mila tonnellate. La stessa Unione petrolifera denunzia che furono immesse al consumo 11 milioni 595 mila tonnellate; quindi, le cifre concordano. Ma al fisco nel 1957, pur tenendo conto che si tratta di dati provvisori, forse solo delle cifre effettivamente incassate e non delle competenze, pur non trattandosi di consuntivi, e quindi dati da prendere con cautela, al fisco, dicevo, nel 1957 fu pagata l'imposta di fabbricazione solo su 10 milioni 363 mila tonnellate, vale a dire si ebbe uno scarto di 1 milione 240 mila tonnellate di oli minerali immessi al consumo e che non pagarono l'imposta di fabbricazione.

Ho seguito i dati forniti dagli industriali, prendendoli per buoni. Noi sappiamo che le raffinerie dovrebbero lavorare al 70 per cento delle loro possibilità, ma non sappiamo se questo avviene. Vi è, al riguardo, un grosso punto interrogativo. Tutti i colleghi sanno che presso il Ministero dell'industria dovrebbero essere tenute riunioni per esaminare i piani di lavorazione delle industrie raffinatrici per i prossimi mesi, ma che tali riunioni non si svolgono perché il settore è in movimento e molto spesso le raffinerie procedono ad un ritmo più veloce di quello originariamente previsto.

Prendendo come base i dati forniti dalle associazioni petrolifere, occorrerebbe riconoscere come valida la percentuale di perdite che in realtà non rappresenta un dato assoluto ma variabile a seconda degli impianti e che, comunque, non rappresenta una perdita totale ma dà luogo a sottoprodotti che dovrebbero essere valutati essi pure ai fini della imposta di fabbricazione.

Vi sarebbero poi da avanzare serie riserve sui dati forniti dall'Unione petrolifera circa il commercio estero. Chi ha avuto la possibilità di seguire la discussione parlamentare del citato disegno di legge sulla repressione delle frodi, è venuto a conoscenza (come io appresi per la prima volta in quella occasione) degli innumerevoli modi usati dai raffinatori e dagli importatori per evadere l'imposta. Per queste ragioni noi pensiamo che vi siano evasioni per vari miliardi.

Sin dalla discussione di quella legge appariva evidente la validità della nostra tesi, secondo cui quel provvedimento non sarebbe stato completamente efficace; tesi sulla quale l'onorevole Preti, allora deputato, era sostanzialmente d'accordo, anche se oggi, come ministro, dà mano al turibolo e incensa l'opera dell'onorevole Andreotti.

In occasione di quella discussione noi proponemmo una misura che a nostro avviso era, ed è, la sola che possa evitare le evasioni e reprimere le frodi, snellendo al tempo stesso il sistema fiscale: poiché l'incentivo alla frode è rappresentato dall'alta imposizione sulla benzina, noi proponemmo di introdurre una imposta unica sul grezzo, imposta alla quale è assai difficile evadere dovendo il fisco limitare il proprio controllo ai porti e ai valichi o alle poche raffinerie (35 in tutto) esistenti nel nostro paese.

Le argomentazioni che l'onorevole Andreotti portò contro questa nostra tesi meritano indubbiamente attenta considerazione, anche se per ragioni opposte a quelle in vista delle quali l'allora ministro delle finanze le svolgeva.

L'onorevole Andreotti si preoccupava della difficoltà di una valutazione del grezzo al momento dell'importazione, dato che diversi sono i tipi del grezzo e diverse le capacità delle raffinerie, le quali sono in grado di utilizzare più o meno convenientemente lo stesso prodotto. D'altra parte, secondo il ministro sarebbe stato difficile stabilire all'origine una tassazione differenziata a seconda della qualità del grezzo importato.

Ora, ritengo che l'introduzione di un simile meccanismo non presenti insormontabili difficoltà: si tratta di esercitare un numero limitato di controlli, e di creare una attrezzatura per la valutazione del grezzo che non è difficile.

La preoccupazione maggiore dell'onorevole Andreotti riguardava la scarsa omogeneità delle raffinerie, dotate di attrezzature

diverse, moderne le une e antiquate le altre; di conseguenza sarebbe impossibile avere una eguale resa dai prodotti petroliferi.

Ma proprio il sistema fiscale esistente cristallizza la situazione delle raffinerie ora in atto. L'attuale sistema fiscale crea margini enormi di sovrapprofitto proprio per quei gruppi le cui attrezzature tecniche, anche se più avanzate, non corrispondono alle necessità della nostra economia.

Noi chiediamo quindi nuovamente di riformare l'imposta di fabbricazione sugli oli minerali e di stabilire un'unica imposizione sul grezzo, rompendo così l'attuale situazione di stagnazione e di privilegio e agevolando e sospingendo il rinnovo e l'ammodernamento dell'industria di raffinazione; la quale industria di raffinazione con o senza il mercato comune (mercato comune che diventa sempre più nebuloso), per la situazione estremamente fluida che vi è nel mondo nel settore degli oli minerali sia per l'approvvigionamento e sia per la produzione degli stessi, per la necessità di sfruttare al massimo le fonti energetiche, dovrà affrontare la concorrenza sempre più aggressiva, sempre più forte delle nazioni occidentali.

Quindi la nostra proposta di un'imposta unica sul grezzo è valida, e noi la sosterremo nei modi opportuni.

Gli argomenti che tanti illustri colleghi hanno sostenuto contro questo decreto-legge così come è stato emanato dovrebbero indurre il ministro Preti a trovare una soluzione equa: soluzione che diminuisca il prezzo della benzina, non soltanto eliminando la sovrattassa Suez, ma riducendo tutti gli altri gravami nella misura del 10 per cento così come è stato chiesto dall'onorevole Failla, che ieri con tanta perizia ed acutezza ha illustrato il punto di vista del gruppo comunista.

Quando l'onorevole Preti fu nominato ministro, un giornale che lo intervistò (forse male interpretando alcune cose da lui dette, soprattutto con molto cattivo gusto) ebbe a dire che il ministro Preti era nientemeno che il Robespierre della finanza italiana. Fino ad ora i provvedimenti presentati dal ministro Preti non hanno sciolto alcuno dei nodi della intricata matassa del sistema fiscale italiano, finora la ghigliottina ideale che avrebbe dovuto usare il ministro Preti, ha cercato di giustiziare la povera gente, i piccoli consumatori, gli utenti del gas liquido, i consumatori della benzina. Fino ad ora, però, il Parlamento ha impedito che questa esecuzione sommaria avvenisse: sono certo che anche per questo provvedimento il Parlamento saprà trovare la soluzione favorevole al consumatore ed inoltre saprà trarre frutto da questa decisione ed indicare una soluzione più moderna ed adeguata per risolvere i gravi problemi fiscali del nostro paese, per rimodernare il nostro sistema tributario, che, così come è già stato detto altre volte, è uno dei più arretrati del mondo. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

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

MARZOTTO. Ormai il problema in discussione è stato, nel corso della seduta di ieri e di questa mattina, sviscerato in ogni suo lato. Vorrei rivolgere all'onorevole Tantalo i miei più vivi complimenti per la relazione e per la difesa d'ufficio che, insieme con l'onorevole Roselli, ha fatto del provvedimento; ed insieme vorrei anche dare un'attestazione più convinta all'onorevole Angelino che nella sua relazione di minoranza, a mio parere in maniera molto seria, ha rappresentato tutti gli argomenti che sono emersi nella discussione in Commissione.

Dopo quella relazione, forse in aula ci stiamo ripetendo troppo, riecheggiando cose dette in Commissione, forse perché questo dibattito è molto seguito dall'opinione pubblica.

Io oggi mi limiterò a considerazioni sul merito, trascurando ogni accenno propagandistico che si potrebbe fare sull'argomento.

In Commissione vi sono state due tesi che mi hanno impressionato e che vorrei qui brevemente confutare.

Un collega della maggioranza ha affermato in Commissione che l'aumento della circolazione in Italia, per quanto lo riguarda, può considerarsi sodisfacente, per cui non sarebbe il caso, a suo avviso, di continuare in una politica tendente a facilitare l'espansione della circolazione.

Vorrei obiettare che, se noi vogliamo paragonare l'Italia alla Cina o all'India, non vi è dubbio che la circolazione in Italia è sodisfacente, come pure sodisfacente è il suo aumento; ma se noi vogliamo paragonare l'Italia ai paesi occidentali, se vogliamo raffrontarci a paesi con i quali abbiamo molte altre cose – se non tutte – in comune, allora dobbiamo dire che la circolazione in Italia non è affatto sodisfacente. Infatti, lasciando da parte gli Stati Uniti, dove circolano 55 milioni e 928 mila autovetture (con una automobile ogni 3 abitanti, per cui la politica della motorizzazione è già arrivata al punto

di garantire la seconda automobile per ogni famiglia), prendiamo l'esempio di altre nazioni europee che hanno le nostre stesse risorse: in Francia vi è una macchina ogni 11 abitanti, in Inghilterra una ogni 12 abitanti, in Germania una ogni 20, in Italia invece passiamo ad una vettura ogni trenta abitanti. Non è detto che non si debba fare ogni sforzo per avvicinarci al tenore di vita di queste nazioni che, per la loro storia, per lo sviluppo industriale, forse anche per le loro risorse intrinseche, sono qualche passo avanti a noi. Questo sforzo è doveroso.

Una seconda teoria è emersa in Commissione, ed è stata anche questa esposta da un collega della maggioranza, secondo il quale in Italia è giocoforza, da parte del Governo, comprimere la circolazione poiché non vi è la rete stradale capace di contenerla. In altre parole: se anche la produzione e l'assorbimento di autoveicoli dovesse rendersi possibile in forma più notevole, il Governo avrebbe il dovere di porvi un freno, poiché non esiste la rete stradale capace di contenere un aumento della circolazione.

Questa affermazione mi sembra ancora più grave della precedente. Infatti, se la precedente può peccare di eccessivo ottimismo, questa rivela un sottofondo di mentalità contro il quale mi sembra sia dovere del Parlamento italiano insorgere, e con esso tutti coloro che desiderano un avvenire migliore.

Piuttosto noi dobbiamo invece chiedere che cosa è stato fatto in questi anni per cercare di agevolare la circolazione.

Si parla in questi giorni del nuovo codice stradale: questo certamente renderà più facile la circolazione agli utenti della strada se verrà emanato con le opportune correzioni. Si sono lamentati, con toni drammatici, gli ingorghi nelle città, ma noi chiediamo che cosa si è fatto nelle città per rendere la circolazione più spedita. Certo, il numero delle automobili è in continuo aumento. Noi tutti abbiamo sott'occhio il caso della città di Roma. Io chiedo che cosa è stato fatto a Roma per avvicinarsi a quei sistemi che rendono la circolazione possibile in città che hanno un numero di veicoli ben maggiore, come New York, Buenos Aires, Rio de Janeiro, che hanno risolto da anni questi problemi attraverso normali interventi amministrativi. Qui a Roma si possono mettere a disposizione della circolazione varie aeree attualmente male utilizzate e che appartengono o al demanio civile o al demanio militare. L'unica cosa che viene fatta, diremo, per mettere un po' di ordine (forse nemmeno questo è lo scopo, ma è soltanto per impinguare le casse del comune) è far girare molti vigili urbani per elevare contravvenzioni alle macchine che, costrette dalla situazione, vengono posteggiate fuori dei parcheggi autorizzati violando le norme riguardanti la sosta.

Ora, è chiaro che con questi criteri le amministrazioni comunali delle principali città d'Italia, affrontando il problema della circolazione in queste forme, fanno in modo che qualcuno addirittura giunga ad affermare che si rende opportuna una riduzione della circolazione appunto per evitare il verificarsi dei numerosi incidenti stradali.

L'onorevole Cortese, poco fa, ha dimostrato come il balzello proposto dal Governo con la conversione di questo decreto-legge non sia affatto legato al piano stradale. Il balzello prevede un introito della durata di 20 mesi, mentre la realizzazione dell'attuale piano stradale prevede 10 anni. D'altra parte, vale la pena ricordare che la circolazione in Italia, quest'anno, ha contribuito al gettito erariale con 500 miliardi, di cui soltanto una piccola parte è stata veramente impiegata per opere di miglioramento della nostra rete stradale.

È il caso anche di ricordare la necessità di una perequazione fiscale che noi dobbiamo conseguire nei confronti dei vari paesi dell'Europa destinati a integrarsi nel mercato comune. Se noi non cerchiamo, magari gradualmente, di arrivare ad una parità di oneri fiscali con gli altri paesi europei, noi costringeremo la nostra industria di produzione motoristica a orientarsi verso tipi di macchine di minima cilindrata poco apprezzate sul mercato mondiale e sul mercato auropeo, macchine che l'industria italiana è costretta a fare o per lo meno è invitata a fare proprio per la maggiore imposizione fiscale che esiste nel nostro paese. In altre parole, il mondo in questo settore si orienta verso la costruzione di vetture di media cilindrata, le quali in Italia non vengono costruite con lo stesso ritmo e nella stessa misura, in quanto si preferisce offrire al mercato italiano vetture sulle quali l'incidenza fiscale sia minore. Ora, questo orientamento pesa sulla nostra industria motoristica e rischierà d'impedire che questa, pur avendo già raggiunto grossi traguardi – in relazione alla sua giovane età e alle difficoltà che hanno contraddistinto il suo sviluppo nel corso degli ultimi dieci anni – raggiunga quegli obiettivi ai quali potrebbe arrivare se in Italia vigessero gli stessi oneri fiscali che esistono negli altri paesi del mercato comune.

Desidero ricordare che qui la fiscalità è veramente un grosso ostacolo per la motorizzazione in Italia; basta guardare alla incidenza della fiscalità sul prezzo che porta come indice italiano il 74 per cento, uno degli indici più alti, e la tassazione sulla benzina che giunge a 105 lire contro 31 lire della Svizzera, 42 lire dell'Austria, 31 lire dell'Olanda, 50 lire della Danimarca, 47 lire dell'Inghilterra, 47 lire della Germania, per citare soltanto alcuni paesi. Voglio poi ricordare un'altra statistica che non è senza significato in Italia. Oggi, noi abbiamo un prezzo medio per chilo-vettura prodotta che non è superiore a quello degli altri paesi europei, è forse inferiore: sono 1272 lire il chilo, prezzo di listino, per vetture di piccola o media cilindrata; comprendendo anche la Lancia Appia e l'Alfa Romeo Giulietta. Dunque, il prezzo per chilogrammo di veicolo prodotto è oggi in Italia corrispondente al relativo prezzo dell'industria francese, o inferiore, è corrispondente a quello dell'industria tedesca, o forse inferiore per certi tipi di vetture, è decisamente inferiore a quello delle vetture prodotte in Inghilterra.

Per arrivare a questo risultato la nostra industria automobilistica ha goduto di un lungo periodo di protezione doganale, ma è oggi in condizione di combattere sul mercato mondiale e di allargare attorno a sé una rete di interessi che si calcola già oggi possa riguardare circa un milione di persone.

Dobbiamo eliminare la disparità fiscale esistente fra il nostro paese e gli altri paesi. Francamente, la buona volontà dell'onore-Tantalo e dell'onorevole Roselli non è riuscita a dissipare le nostre idee e nemmeno quel diffuso malumore che c'è nel gruppo parlamentare democratico cristiano.

Onorevole Tantalo, ella avrà notato che in una discussione tanto appassionante pochi suoi colleghi sono intervenuti. Avete dovuto indire una riunione di gruppo e avete dovuto dir loro che la questione riveste del prestigio, che bisogna votare a favore, che occorre esser disciplinati ed altre cose del genere. Con ciò si toglie gran parte di quello che sarebbe stato utile gioco di argomentazioni in Parlamento. Richiamare alla disciplina anche questi problemi vuol dire seguire il Governo, anzi un ministro in un puntiglio che, come abbiamo detto più volte, non si doveva sposare. Non si tratta qui di una questione di principio. Il Governo in fondo deve ammettere che il provvedimento è estremamente impopolare e oltre tutto si rende impopolare per un risultato molto piccolo, Infatti, quale potrà essere il gettito di tale sovrimposta mantenuta per un anno e mezzo? Potrà essere qualche decina di miliardi con i quali il Governo non può certo finanziare i piani trentennali dell'onorevole Fanfani. Ora, il puntiglio dell'onorevole Preti non va contro le argomentazioni delle opposizioni, ma contro tutta la stampa e le aspettative dell'intero paese; non soltanto degli utenti di automobili, ma anche di coloro che non dispongono di un automezzo, di un *motorscooter*, ma che sperano di avere una conferma che la moneta conserva il suo valore.

Il paese guarda oggi alla nostra discussione e allo spirito che la anima. Credo che faranno molto male quei gruppi o quegli individui che, avendo preso posizione contro la conversione del decreto-legge, nel voto segreto la appoggeranno. Credo che quei gruppi o quei colleghi, che facessero così, farebbero molto male e sarebbero facilmente individuabili.

L'onorevole Cortese ha illustrato il nostro emendamento che ha il pregio di annullare sostanzialmente la tassazione del giro di un mese e di lasciare al tempo stesso alla pubblica amministrazione un tempo ragionevole e sufficiente per procedere alle necessarie operazioni di calcolo.

In questa occasione, vorrei dichiarare che noi non siamo affatto contrari al contenuto della proposta di legge dell'onorevole Failla proiettata in avvenire, cioè non siamo contrari a rivedere ulteriormente in futuro l'incidenza fiscale della benzina, il costo della benzina, la determinazione del prezzo C.I.P. della benzina e i costi di distribuzione di questa, perchè credo che tutti, anche i fanciulli, si siano accorti in Italia che queste cattedrali per la distribuzione della benzina non crescerebbero nè si moltiplicherebbero riempiendo tutti gli angoli delle nostre strade se non vi fosse un certo margine superiore a quello che sarebbe ragionevole per la distribuzione della benzina.

Noi pensiamo, però, che questo riesame bisogna realizzarlo con molta prudenza; bisogna cioè calcolare nei prossimi mesi quale può essere il nuovo gettito che viene all'erario dalla diminuita, come spero, imposizione sulla benzina (perchè spero che questo disegno di legge di conversione non venga approvato e che quindi il prezzo della benzina sia diminuito).

Una volta che avremo calcolato quale sarà il gettito per l'erario, potremo allora con più sicurezza e con più responsabilità avviarci verso un nuovo esame del costo

dei carburanti, sperando di poterci adeguare veramente nel giro di sei mesi o al massimo di un anno, o perlomeno di fare un altro passo verso l'adeguamento ai costi internazionali.

Con ciò, credo di aver detto tutto quello che il mio gruppo voleva rappresentare in questa occasione e che è stato parzialmente detto dall'onorevole Cortese in precedenza ed è stato infine completato con le argomentazioni da me fatte nella mia qualità di appartenente alla Commissione che ha studiato il provvedimento in esame. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Castelli, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dagli onorevoli Roselli, Cossiga, Foderaro, Orlandi e Vizzini:

« La Camera,

approvando i criteri che hanno ispirato il Governo nell'emanare il decreto-legge 17 ottobre 1958, n. 938,

riconosce

l'urgenza del piano di lavori per il potenziamento della rete stradale nazionale predisposto dal Governo

e lo impegna

ad esaminare la possibilità di una riduzione del prezzo della benzina con deliberazione del Comitato interministeriale prezzi ».

L'onorevole Castelli ha facoltà di parlare.

CASTELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il dibattito intorno al quale si anima l'attenzione di larghi strati dell'opinione pubblica è ormai alla fine. Esso ha avuto uno sviluppo forse ancora maggiore di quanto la questione in se stessa potesse richiedere, ed è pertanto difficile a me, che intervengo come penultimo iscritto, dire ora cose nuove. Mi limiterò pertanto a cogliere gli aspetti essenziali della discussione e a toccare quei motivi, già per altro largamente dibattuti, che potranno influire nella determinazione del voto.

Non ci nascondiamo l'importanza e la delicatezza della discussione, soprattutto perché si è voluto dare a questo dibattito il significato di una battaglia politica. L'ha detto ieri eplicitamente l'onorevole Pieraccini, lo abbiamo sentito stamane nel tono, anzi vorrei dire nel « tuono », dell'intervento dell'onorevole Cortese.

Non ci nascondiamo neanche che qualche speranza, sul piano della situazione politica generale, è intimamente concepita in relazione all'esito del voto da più di un ambiente ostile all'attuale formula governativa. Il Parlamento certo può scegliere per una battaglia politica il terreno e gli argomenti che meglio crede. L'onorevole Presidente mi corregga se sbaglio, ma mi pare di ricordare quale precedente nella storia parlamentare come una volta si sia impegnata una grossa battaglia politica perfino sulla compilazione di un ordine dei lavori dell'Assemblea.

Se noi, però, vogliamo per un momento esaminare con pacatezza il problema che ci è sottoposto liberandoci da quel complesso di prevenzioni, di passionalità e di timori più o meno disinteressati che hanno offuscato, qui e fuori di qui, la esatta visuale delle cose in discussione, siamo certamente portati a concludere che il mantenimento del sovrapprezzo sulla benzina nella modesta misura di sette lire il litro non può involgere un grande ed un determinante problema di politica tributaria, nè tanto meno di politica generale. Il molto rumore che se ne fa evidentemente ha un altro senso ed un altro significato, sia che lo si sollevi in occasione di questo provvedimento in sé, sia che lo si sfrutti come elemento di critica alla politica del ministro che ne è responsabile e presentatore in Assemblea.

Anzi, a proposito del rumore che si fa oggi attorno al ministro delle finanze, vorrei ricordare, a sollievo dei colleghi che mi ascoltano, una favola che si riferisce a non so quale imperatore orientale dei bei tempi che furono. Onorevole sottosegretario, mi spiace che il ministro, evidentemente in altre cose occupato, non sia presente, ma se le piacerà gli riporti questo aneddoto, che forse lo conforterà un poco da qualche amarezza che le polemiche di questi giorni certamente gli arrecano. Dicevo dunque che un certo imperatore orientale usava un metodo piuttosto curioso per valutare la capacità dei propri ministri delle finanze: mandava in giro per il paese taluni informatori fidati e quando costoro ritornando riferivano che i brontolii, le lamentele, le reazioni erano vastissime, ricolmava i propri ministri delle finanze di lodi, di onori, di attestati di benemerenza; quando viceversa il riferimento era, nel complesso, favorevole, egli li dimetteva subito, anzi qualche versione dice che li faceva addirittura impiccare. (*Si ride*). Se dovessimo stare, onorevole sottosegretario, al senso di questo aneddoto, direi che il suo ministro e lei non hanno niente da temere dal rumore che oggi si fa a proposito di questo provvedimento. Ma, fuori dello scherzo, non ci nascondiamo che la discussione ha messo in luce ragioni e dati che vale la pena di riesaminare.

Innanzitutto si è battuto molto, non tanto in questa discussione in Assemblea quanto in Commissione finanze ed altrove, sul carattere di imposta di scopo del sovrapprezzo sulla benzina; tale la definisce, senza troppi approfondimenti, la relazione di minoranza. Per la verità, imposte propriamente di scopo ne esistono pochissime nel sistema tributario moderno e giustamente il relatore fa notare che lo spirito, se non la lettera, della Costituzione è contrario a questo genere di imposte; imposte cioé che presentano la caratteristica di vincolare giuridicamente l'entrata ad una certa utilizzazione, che trova per altro la sua espressione contabile in una speciale gestione di bilancio.

È un problema, quello dell'imposta di scopo, che involge anche un delicato problema di carattere politico, poiché è evidente che il fissare nella legge la determinazione della spesa a cui una entrata si riferisce inficia tutto quanto lo spirito del sistema della fiducia sul quale è basato il governo parlamentare. Non è certo infatti una manifestazione di fiducia verso il Governo il tenerlo rigidamente vincolato ad una determinata spesa in ordine ad una certa entrata. Il Parlamento può in ogni momento censurare e dimettere il Governo, nelle forme stabilite dalla Costituzione, ma evidentemente è contrario al principio del governo parlamentare legargli le mani nella determinazione di una certa spesa. Per questo noi non abbiamo nel nostro sistema tributario imposte propriamente di scopo che sono, tra l'altro, in opposizione anche ad un canone basillare di politica finanziaria: l'unità del bilancio. Se vogliamo ricordare qualche esempio, come ci sovviene in questo momento, un contributo, e quindi non una imposta, nel quale si possono in qualche modo ravvisare caratteristiche di scopo, è la imposizione ai datori di lavoro per il piano I. N. A.-Casa.

Se ora noi esaminiamo, sulla scorta delle premesse fatte, il testo del decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, agli articoli 1 e 4, credo che ci possiamo rendere conto facilmente come molte delle critiche di fondo che sono state fatte sul mantenimento di questa sovrimposta non hanno in realtà una seria ragione di essere. Infatti in essi è detto, sostanzialmente, che per coprire i maggiori oneri derivanti all'importazione dei prodotti petroliferi a seguito della situazione determinatasi per la crisi di Suez, è istituita, con carattere temporaneo, cioé con durata limitata, una sovrimposta addizionale sulla benzina in ragione di lire 1.780 al quintale.

Si tratta quindi di un'imposta come tutte le altre del nostro sistema tributario, però con una finalità determinata che ad un certo momento, e precisamente al 31 ottobre 1958, si è ritenuta esaurita. Quindi il Governo non aveva altro da fare che abolire quest'imposta, proprio sul riflesso dell'esaurimento delle finalità espressamente contemplate dalla legge istitutiva. Ed è appunto ciò che il Governo fa col provvedimento in esame, poiché quella imposta, quella istituita nel 1956 allo scopo di finanziare il rimborso dei maggiori oneri che tutti sanno, evidentemente viene a cessare.

Ma si obietterà: l'articolo 1 dice che la sovrimposta di cui parliamo è mantenuta in vigore nei limiti del 50 per cento. Per la verità, l'espressione del testo è certamente impropria, poiché, al di là delle parole, non si tratta tanto del mantenimento di una imposta, che, ripeto, ha esaurito il suo scopo, quanto della sostanziale trasformazione di quella vecchia imposta in una imposta nuova, ad aliquota diversa, la quale oggi è indirizzata ad uno scopo completamente diverso, cioé al finanziamento del piano stradale: non è chi non veda che le caratteristiche dei due tributi (aliquote, ragioni determinanti, destinazione del provento) sono del tutto diverse.

È nota a tutti, onorevoli colleghi, la necessità di arrivare ad una rapida sistemazione delle strade, ad un potenziamento cioé del sistema stradale e nazionale e ad una integrazione nonché ad un acceleramento del piano di esecuzione delle autostrade. Ora, il provvedimento recentemente presentato dal ministro dei lavori pubblici, onorevole Togni, dovrebbe essere in parte, almeno in un primo tempo, finanziato con il gettito di questa sovrimposta.

Per altro, si è più volte ripetuto nel corso di questo dibattito che l'articolo 8 del progetto di legge Togni non parla affatto della sovrimposta sulla benzina come fonte di finanziamento. Infatti nell'articolo 8 si dice che: « alla copertura della spesa prevista dagli articoli 1 e 2 per gli esercizi successivi al 1958-59 » (per l'esercizio in corso, infatti, si prevede una speciale copertura) « 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 ».

Evidentemente, se è vero che questo articolo 8 provvede in modo formale alla copertura, per cui il provvedimento può essere senz'altro in questo testo presen-

tato al Parlamento e discusso, non nascondiamoci però dietro un dito: si tratta di una copertura la quale ha bisogno di essere ulteriormente perfezionalta, poichè indicare la fonte di finanziamento nelle prevedibili maggiori entrate in una situazione di disavanzo di bilancio o con l'impegno politico di una maggiore riduzione o quanto meno di un contenimento del disavanzo stesso, vuol dire evidentemente porre un modo di copertura alquanto fragile. Quando poi si preveda, come si prevede all'articolo 8, che in caso diverso si dovrà arrivare ad una corrispondente riduzione dell'importo dei capitoli concerneti gli stanziamenti dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, evidentemente si dà il via ad un indirizzo non diretto ad un potenziamento della politica dei lavori pubblici, ma orientato piuttosto ad una staticità che deve essere da tutti deplorata e nei limiti del possibile evitata.

Pertanto il fatto che ci si proponga di riservare al piano stradale una fonte di entrata già sperimentata e sicura, rappresenta una maggiore garanzia di buon fine per questo provvedimento che interessa tutti, ma che interessa particolarmente il settore consumatore di benzina.

In sostanza la sovrimposta sulla benzina, che oggi viene mantenuta nella misura del 50 per cento con caratteristiche di imposta nuova, rappresenta uno sforzo imposto al settore dell'autotrazione per avviare a soluzione uno dei problemi più urgenti della vita nazionale in questo momento.

Si può osservare ancora, come è stato, di fatto, osservato: perchè, invece di redigere un articolo 8 con una copertura che può prestare il fianco a qualche dubbio, non si è parlato esplicitamente dell'imposta di cui stiamo esaminando la natura e il mantenimento ?

Evidentemente, il Governo, evitando di fare esplicito riferimento ad una imposta in fase di discussione tanto accesa, ha voluto fare un atto di deferenza e di riguardo verso il Parlamento... (*Interruzione del deputato Faralli*).

Va bene, onorevole collega: notiamo almeno che si fa oggi quel che, secondo lei, non si è fatto ieri; e siamone contenti per comune amore di un miglioramento e di progresso ! (*Commenti*).

Del resto, per dare l'avvio al potenziamento del programma stradale, potevano, in questo momento, trovarsi altre fonti di finanziamento ? Tenuto presente che siamo in una situazione di bilancio in disavanzo e, quindi, nella necessità di non dilatarlo, la via più ovvia era quella di un aumento di gettito delle imposte dirette. Infatti ieri, in questa discussione, l'onorevole Failla ha spezzato la solita lancia d'occasione contro gli evasori fiscali dal momento che egli pure non sembra pensare ad un aumento delle aliquote già troppo alte. Non dubitiamo che la proclamata severità del ministro Preti porterà ad un ulteriore potenziamento nel settore delle imposte dirette a riguardo del quale, peraltro, in passato si è largamente lavorato, arrivando a risultati che sarebbe ingiusto dimenticare o sminuire.

Ma tutti sanno che gli effetti di un maggiore impulso nel settore delle imposte dirette si ripercuotono lentamente nel tempo; mentre, se vogliamo avviare subito questo programma di potenziamento stradale, abbiamo bisogno di ricorrere ad entrate che si producono subito, arricchendo immediatamente il bilancio statale. E allora, come già è avvenuto altre volte, non vi era altra soluzione che quella – sia pure criticabile in teoria – del ricorso all'imposta indiretta.

Si obbietta, per altro, che l'automobilismo nel nostro paese è già troppo tassato, che tutto quanto si incassa dall'automobilismo non viene speso nel settore, e in proposito abbiamo sentito ancora una volta ripetere ieri dall'onorevole Cuttitta il vecchio e abbastanza logoro argomento che l'automobile è sempre un mezzo di lavoro.

Certamente queste sono tutte argomentazioni che potrebbero andar bene in un paese il quale avesse un sistema tributario così elastico e moderno da colpire solamente al momento giusto certe manifestazioni salienti di capacità contributiva. Ma purtroppo, come è stato molte volte ricordato in questa aula in un paese, come il nostro, ad economia sostanzialmente povera, non sono solamente i ricchi che devono pagare. La nostra formula è, semmai, un'altra: che i ricchi devono pagare da ricchi e che i poveri, purtroppo, devono pagare da poveri ! In un paese il quale ancor oggi impone 87 lire al chilo di imposta di fabbricazione sullo zucchero di prima qualità e 83 lire su quello di seconda, che tassa largamente le carni, il riso, il latte, il sale, che colpisce ancora con un'imposta comunale abbastanza gravosa, specialmente nelle regioni agricole, uno strumento tipico di lavoro, qual é il bestiame per il contadino, evidentemente non ci si può concedere il lusso di trascurare la considerazione che, se è vero che in larga misura oggi l'automezzo è uno strumento di

lavoro, è anche vero che, almeno in parte, l'uso dell'automezzo, domenicale o non domenicale, è sempre indicazione di una certa capacità contributiva.

A questo punto un problema si imponeva al ministro delle finanze: introdurre una imposta nuova o mantenere, sia pure trasformandone la destinazione e le caratteristiche politiche e finanziarie, una imposta vecchia? Probabilmente l'onorevole Preti si è ricordato di una espressione, un po' grossolana, se volete, onorevoli colleghi, ma molto significativa, di un grande finanziere, il quale soleva dire che le imposte sono come le scarpe: cominciano ad andar bene quando sono vecchie. Vero è che quando una imposta si introduce nel sistema tributario, *ex novo*, per quanti studi accurati siano stati fatti e per quante deliberazioni ponderate siano state prese, il ministro delle finanze affronta sempre in un primo momento un rischio notevole. Se posso citare qualche mia esperienza personale del passato, ricordo che una imposta che era stata largamente studiata ed abbastanza accettata dai contribuenti ai quali era destinata, la imposta sulle società, tenne i responsabili del Ministero delle finanze di allora per diversi mesi in apprensione, poiché sembrava che in una prima fase non si raggiungesse nemmeno la metà del gettito che era stato preventivato. E, invece, l'imposta sulla pubblicità, che sembrava destinata, ad assumere una notevole importanza, soprattutto in vista del gettito. atteso e calcolato, ha invece deluso largamente calcoli e aspettative.

È quindi meglio, in ogni caso, se si ha la possibilità di farlo, attenersi alla utilizzazione di un'imposta vecchia. E ciò è proprio quello che ha fatto in questo caso l'onorevole ministro delle finanze. Naturalmente, se è necessario limitandone la portata nel tempo. Anche qui si è levato molto scalpore e si è creduto che dalla accettazione avvenuta in Commissione di un certo emendamento che limita il mantenimento della sovrimposta al 1° luglio 1960, se ne potesse dedurre una certa perplessità del ministro delle finanze e del Governo circa la correttezza di questo tributo. Ma dovette risultare facilmente evidente che, dovendosi ricercare una fonte di entrata che agisse quasi immediatamente e che quindi permettesse la immediata messa in esecuzione del piano di potenziamento stradale. bisognava ricorrere a questa soluzione, almeno fino a quando l'impostazione del nuovo bilancio 1960-61 (poiché ormai l'impostazione del bilancio 1959-60 è in corso avanzato) potesse permettere di escogitare nuove fonti possibili di entrata.

Ecco quindi la ragione molto semplice della accettazione di questo emendamento, per altro assai opportunamente suggerito dalla Commissione finanze e tesoro; essa non rivela affatto perplessità né cattiva coscienza da parte del responsabile attuale della nostra politica tributaria, ma si attiene a necessità pratiche che spero risultino ora evidenti a tutti.

Onorevoli colleghi, il problema di tecnica fiscale che noi siamo chiamati a decidere oggi con il nostro voto è tutto qui: conservare nel nostro sistema tributario, ma con ben altro significato, una imposta il cui fine è ormai esaurito; in altri termini, abolire una imposta, trasformandola in altra con caratteristiche, natura, finalità diverse; proprio come si fa nell'attuale provvedimento.

Ebbene, anche da questo punto di vista non mi sembra il caso di stracciarsi le vesti, come ha fatto anche stamane l'onorevole Cortese, dando interpretazione di supposti impegni a interventi più o meno giornalistici di questo o di quell'altro ministro di un Gabinetto passato. A parte il fatto che le dichiarazioni sui giornali non impegnano la politica del Governo come tale, noi oggi siamo chiamati a discutere della politica di questo Governo sulla base di questo provvedimento, varato dalla responsabilità di uomini e di maggioranze uscite da una recente consultazione elettorale, il che già di per se stesso da solo spiegherebbe un diverso orientamento politico.

Ma altre obiezioni ancora sono state fatte e vale pure la pena di esaminarle, anche se rapidamente e di scorcio. Vediamo subito un rilievo fatto con tono apparentemente convinto da parte dell'onorevole Pieraccini, che vi ha dedicato una buona parte del suo discorso: questo provvedimento sarebbe contrario ad una sana politica antirecessiva. Si dice in tutte lettere: siamo in una fase di recessione (riportando un'espressione ormai divenuta usuale e riferentesi soprattutto alla economia americana) e perciò occorre introdurre provvedimenti anticiclici atti a stimolare la ripresa economica del paese. Vorrei chiedere all'onorevole Pieraccini, se fosse presente, se egli crede veramente che impegnando o non impegnando il contribuente italiano nella misura di lire 7 al litro di sovraimposta sulla benzina, si possa arrivare ad esercitare un influsso veramente determinante sul ciclo economico attuale. Avrei ascoltato con grande interesse una proposta di questo genere: una

proposta, ad esempio, intesa a portare determinati ritocchi sostanziali a quella che è l'imposta più pesante, del nostro sistema, sia come rendimento e sia per gli inconvenienti che produce nel nostro sistema produttivo, cioé l'imposta generale sull'entrata, che mette in gioco centinaia di miliardi. Ma parlare di funzione antirecessiva a proposito di un tributo, il cui gettito non arriva ai 13 miliardi, dà l'impressione di voler fare per lo meno della poesia del tutto irreale, di voler agitare una critica eccessivamente comoda, per essere convincente anche in misura limitata.

Altro punto sul quale si è largamente insistito è la necessità di non ritardare lo sviluppo dell'automobilismo. Non mi dilungo, onorevoli colleghi, su questa questione perchè la relazione, molto diligente e in tutto convincente, dell'onorevole Tantalo, già risponde a questa critica. Basterà rilevare come in un periodo in cui si è diverse volte fatto ricorso a provvedimenti di aumento del prezzo della benzina, abbiamo notato del pari un aumento abbastanza confortante della produzione automobilistica. In proposito, mi permetterei di accennare ai risultati di uno studio fatto in Svizzera, il quale, tra l'altro, calcola, su un percorso medio di 20 mila chilometri, quale è l'incidenza del consumo della benzina. Su questo punto, sul costo totale di esercizio di un'automobile di media cilindrata, vediamo in testa la Francia: meno male che l'Italia non può vantare un primato del genere. Il calcolo fatto precisa per la Francia in 1.046 franchi svizzeri il costo della benzina per 20 mila chilometri. Segue la Danimarca con 885 franchi; al terzo posto viene l'Italia con 847 franchi. Seguono, ancora, la Spagna con 791 franchi, la Norvegia con 778 franchi, e altre nazioni fino a giungere agli Stati Uniti col minor costo in 273 franchi.

Ma il lato più interessante di questo studio è rappresentato dalla constatazione che il costo medio della benzina incide, in forma variabile, da un quarto ad un terzo sul costo totale della gestione dell'automobile. Ora, manovrare, al fine di incrementare lo sviluppo dell'automobilismo, su un elemento che rappresenta indubbiamente una componente importante del costo totale dell'esercizio automobilistico ma che si limita per altro ad un terzo e anche ad un quarto, non vuol certo dire mettere in movimento la leva più importante di una politica di impulso alla diffusione dell'autotrazione.

Il problema dello sviluppo automobilistico, evidentemente, è un problema che in un paese ancora, sotto certi aspetti, non sufficientemente sviluppato come il nostro, deve appassionare tutti; ma non è certamente un problema da porsi solamente in termini di costo della benzina. È un problema soprattutto collegato con l'aumento del reddito medio *pro capite*, con la diminuzione dei costi di produzione, con l'ulteriore perfezionamento dei processi produttivi, con l'attrezzamento di una rete stradale adeguata, e altro ancora; e ciò tenuto anche conto del fatto che la nostra industria automobilistica è chiamata ad allinearsi a grandi passi con l'industria delle nazioni concorrenti facenti parte del mercato comnue. Del resto, quanto constatiamo che nel nostro sistema tributario, onorevoli colleghi, ancora oggi la produzione automobilistica gode di una protezione doganale che va da un minimo del 35 per cento, per le grosse cilindrate, fino al 45 per cento, per le piccole cilindrate, non possiamo non dedurne che lo Stato fa già una politica largamente protettiva e favorevole alla produzione automobilistica. La situazione in atto della produzione automobilistica italiana e il suo continuo incremento sono del resto molto bene documentati nella relazione dell'onorevole Tantalo, i cui dati sono certo persuasivi per tutti.

È stato qui detto, per altro, che, se non avessimo da noi una tassazione così pesante, assai maggiore sarebbe l'incremento della produzione automobilistica. Di questo argomento, non nuovo per la verità, si è fatto portatore ieri anche l'onorevole Cuttitta, al quale vorrei far osservare che questo è un po' il discorso delle rose che non si colsero (*Commenti*). È impossibile, infatti, prevedere a qual punto di espansione sarebbe arrivata la produzione automobilistica italiana se la politica del prezzo della benzina fosse stata impostata in maniera diversa. In realtà oggi dobbiamo ragionare su dati concreti e non su ipotesi che porterebbero a conclusioni del tutto arbitrarie e inattendibili, tanto più se teniamo presente la molteplicità dei fattori già accennati che influiscono sull'incremento automobilistico.

Un ultimo argomento che va considerato è il presupposto della proposta dell'onorevole Failla per la diminuzione del prezzo della benzina, e cioè la necessità di una revisione dei criteri di determinazione dei costi da parte del C. I. P. Ora, che il problema non sia ancora del tutto maturo per una discussione parlamentare in aula e quindi per una deliberazione responsabile lo dimostra il fatto

che la Commissione finanze e tesoro ha stabilito, proprio su iniziativa degli stessi onorevoli Failla e Faletra, di riservare quanto prima alcune sedute all'esame di questo problema. Se noi, dunque non, siamo ancora davanti a dati sicuri, se lo stesso relatore di minoranza, trattando la questione, accenna a pure supposizioni in tema di valutazione dei noli, in tono peraltro affatto convincente, in sostanza, se allo stato siamo ancora nell'incertezza di ipotesi e di dubbi, è evidente che una tale scarsezza di elementi concreti, se può servire alla comoda polemica o alla critica impressionistica, non può certo essere presa a base di una decisione seria e responsabile.

Concludo, onorevoli colleghi, essendomi impegnato a dire solo le cose che ritenevo più essenziali. Noi approveremo il provvedimento governativo, ma non lo approveremo, come si potrebbe dedurre da una certa espressione forse sfuggita al mio collega ed amico Roselli o da me non bene valutata, quasi per necessità di cose. La nostra approvazione deriva dal fatto che noi siamo convinti che, pur trattandosi di un provvedimento che da qualche lato può prestare il fianco a qualche critica, esso è quanto di meglio si possa fare per assicurare il potenziamento della rete stradale in questo momento. Questa legge impone senz'altro un sacrificio al settore automobilistico, ma è un sacrificio che resta nel settore medesimo. Del resto ogni utente di automezzo ben sa che, se gli si impone una spesa per carburante superiore a quella che egli desidererebbe, lo si fa unicamente al fine di farlo marciare meglio sulle strade nazionali. Tanto più che, come credo di aver dimostrato, sia pure brevemente, oggi ci troviamo nella pratica impossibilità di rinvenire altre fonti di entrata sicura e immediata.

Non dimentichiamo, onorevoli colleghi, che i compiti del ministro delle finanze sono sempre estremamente duri, ma che essi lo sono particolarmente in questo momento. Siamo tutti del resto a conoscenza che nuove urgenze premono ancora alle porte, che nuove richieste vengono avanzate, in diversi campi, alle quali è veramente doloroso rispondere in senso negativo.

Anche sotto questo riflesso non sembra possibile, in questo momento, fare una politica, che sarebbe se non allegra certo facilona, di alleggerimento fiscale. Con questo noi per primi non escludiamo l'opportunità di arrivare presto alla impostazione di una nuova politica tributaria riferita alle fonti di energia. Nello stato attuale sono evidenti certe sperequazioni e almeno in questo credo di concordare, in linea di massima, con quanto diceva poc'anzi l'onorevole Failla; il quale, esaminando le statistiche del consumo degli oli minerali e quelle del gettito effettivo della imposta di fabbricazione, notava certe situazioni non ancora completamente chiare, che è bene che un approfondito esame e un approfondito dibattito definiscano per la tranquillità di tutti. (*Commenti*).

Noi non ci nascondiamo, onorevoli colleghi, la delicatezza della posizione dei gruppi di maggioranza in questo momento e, votando a favore questo provvedimento, lo faremo con la piena coscienza di compiere il nostro dovere, che non è solo quello di sostenere ovunque e comunque il Governo, al quale abbiamo dato la nostra fiducia, ma è anche quello più specifico di dare in un frangente delicato una prova di solidarietà nell'atto in cui il Governo stesso non solo affronta l'impopolarità di un provvedimento, ma soprattutto non cede alla facile suggestione di una troppo facile popolarità: suggestione che – lasciatemi dire senza alcun'ombra di presunzione – molti colleghi hanno assecondato in quest'aula nel corso della discussione. Del resto, la riprova, onorevole Vacchetta, l'ho avuta proprio ieri dal suo discorso, quando ho sentito ripetere in difesa dell'industria automobilistica gli stessi argomenti che siamo usi sentire in certi convegni, o leggere in certe riviste, che sono ispirati proprio da quel settore padronale che voi spesso gratificate di retrivo monopolismo. A tanto arriva una disinvolta relatività, che non si smentisce mai. (*Commenti a sinistra*).

Votando questo provvedimento, siamo infine certi che, superati il rumore e la passionalità non sempre disinteressati che si stanno facendo in questo momento, più che qui, fuori di qui, intorno a questo provvedimento, il paese presto o tardi comprenderà che abbiamo voluto servire ancora una volta i reali e sostanziali interessi della collettività; quei reali e sostanziali interessi generali che a tutti, e certamente a voi dell'opposizione, spetta di agitare, ma che solo alla nostra responsabilità spetta di veder realizzati nel modo migliore per il maggior benessere del popolo italiano. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

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

ORLANDI. Dopo l'intervento ampio e chiarificatore dell'onorevole Castelli, poco resta a me da aggiungere; e, se prendo la pa-

rola, è per esprimere la solidarietà della parte che rappresento.

Nel corso della discussione si è molto parlato di una battaglia politica, e ha suscitato scalpore l'affermazione del relatore, secondo cui ci troviamo di fronte ad una battaglia politica. Ma nel corso della discussione le varie argomentazioni che sono state portate da tutte le parti stanno a dimostrare che l'affermazione del relatore aveva il suo fondamento. Ci troviamo, in realtà, di fronte ad una battaglia politica.

Ho ascoltato poco fa l'onorevole Marzotto, il quale ha sottolineato come in tutto il paese vi sia, intorno questo provvedimento, un'ondata di impopolarità. Ma mi sembra che a questa constatazione abbia risposto egregiamente, con un calzante aneddoto, l'onorevole Castelli: d'altra parte qualsiasi imposta è sempre impopolare, soprattutto in un paese come il nostro in cui, anche per ragioni storiche, vi è sempre una solidarietà antitributaria. Noi accettiamo il provvedimento che ci viene sottoposto perché siamo convinti delle esigenze alle quali occorre far fronte; non ci troviamo di fronte alla ostinazione dell'onorevole Preti, come è stato ripetuto da taluno; qui non si tratta di un provvedimento personale, si tratta di un provvedimento che è assunto dal Governo.

Non voglio qui ripetere tutte le argomentazioni che sono state addotte, ma voglio sottolineare soltanto quella funzione antirecessiva alla quale ha accennato l'onorevole Pieraccini. È vero che se potessimo diminuire il costo della benzina, se potessimo incrementare la costruzione delle macchine, noi potremmo svolgere e favorire una funzione antirecessiva; ma è altrettanto vero che se noi possiamo potenziare la politica della costruzione delle strade attraverso un maggior investimento in quel settore della pubblica amministrazione,potremo egualmente assolvere a una funzione antirecessiva stipulando il progresso dell'economia nazionale attraverso il potenziamento della rete stradale, il che fra l'altro consentirà anche un incremento del turismo internazionale, che rappresenta una delle principali fonti di ricchezza del nostro paese.

È stato affermato che la nostra Costituzione e le leggi vigenti non prevederebbero ma anzi vieterebbero una « imposta di scopo » quale sarebbe quella prevista nel decreto-legge in esame. Ma noi non ci troviamo di fronte a una « imposta di scopo » nel vero senso della parola. Si tratta infatti di finanziare un programma di potenziamento della rete stradale del paese, la cui necessità è da tutti avvertita. Se anche l'imposta è impopolare, essa rappresenta una doverosa necessità; e se la durata dell'imposizione è stata limitata nel tempo, ciò significa che il Governo e il ministro delle finanze sperano di poter reperire, prima della scadenza, altre fonti di finanziamento.

Nel corso della discussione vi è chi ha suggerito di costituire commissioni di studio per l'esame del problema; la proposta merita indubbiamente attenta considerazione, ma è evidente che tale commissione non potrebbe pervenire da un giorno all'altro alle sue conclusioni; per contro l'urgenza di completare la rete stradale è indilazionabile.

Mentre preannunziamo il nostro voto favorevole al disegno di legge in discussione, ci auguriamo che prima della sua scadenza il ministro delle finanze sia in grado di indicare altre fonti di finanziamento che consentano di incrementare la politica dei lavori pubblici e di potenziare la rete stradale nazionale. (*Applausi al centro*).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Paolo Angelino, relatore di minoranza.

ANGELINO, *Relatore di minoranza*. Devo rendere giustizia al relatore per la maggioranza (l'esito della votazione dirà se si è trattato veramente della maggioranza) per l'impegno che egli ha posto nel sostenere una causa che non è difendibile nè sul terreno della legalità costituzionale, nè su quello economico, nè sotto il profilo della finanza pubblica, nè sotto quello della socialità.

L'onorevole Roselli, che la debolezza della posizione del Governo ha ben compreso, si è richiamato al dovere di sostenere un Governo e un ministro in carica. Per dare una giustificazione al provvedimento, egli lo ha inquadrato in un sistema generale di economia e di finanza statale, che prevede la riduzione del disavanzo, la cessazione del ricorso al debito pubblico e la riduzione dei residui passivi.

Francamente non comprendo come simili argomentazioni possano rientrare nella discussione di questo provvedimento. Qui non si tratta di intaccare la riduzione del disavanzo che è quello che è, nella misura stabilita dal bilancio dello Stato; non è nemmeno in causa la cessazione del ricorso al debito pubblico, perchè l'attuazione del piano di lavoro presentato dall'onorevole

Togni non prevede il ricorso ad altri debiti; e non è neppure in questione la riduzione dei residui passivi, perchè ciò non ha nulla a che fare con la risultanze del bilancio, trattandosi, semmai, della gestione dei bilanci. In ogni modo la riduzione del disavanzo dovrà essere corretta rispetto a quella prospettata per l'aggiunta delle ingenti partite di spesa non ancora computate, quale il *deficit* delle gestioni degli ammassi, di quello del grano in particolare.

A parte queste considerazioni di carattere generale, noi vogliamo ricordare all'onorevole Roselli che il tentativo di imporre la soprattassa sulla benzina, sia pure ridotta della metà, così come il tentativo di applicare una nuova imposta sui gas di petrolio liquefatti contrastano nettamente con le dichiarazioni programmatiche del Governo.

Se la memoria non mi tradisce, l'onorevole Fanfani ha promesso al Parlamento e al popolo italiano che non sarà imposta nessuna nuova tassazione e che le maggiori spese che tutti i piani enunciati, quale quello della scuola, comportano, saranno finanziate semplicemente con l'incremento naturale del gettito delle varie imposte oggi esistenti.

Ho già avuto occasione di dire nel mio intervento contro l'imposizione della sovrattassa sugli autoveicoli a gas di petrolio liquefatti, che avevamo pensato ad una bacchetta magica che l'onorevole Fanfani avesse nascosta nella manica: adesso vediamo che dalla sua manica escono queste bacchette magiche: nuove tasse ed imposte.

L'onorevole Roselli ha fatto un lodevole tentativo, anche se improvvisato, di difesa del provvedimento. Ci ha invitato a studiare due problemi: l'esigenza di maggiori entrate per far fronte alle maggiori spese e quella della riduzione del prezzo della benzina. Noi siamo pronti a far questo studio e lo eravamo già quando sono stati presentati i bilanci. Vero è che quei bilanci erano stati predisposti dal precedente Governo, ma è anche vero che il Governo attuale ha avuto tempo e modo di rivederli, di correggerli, di presentare delle variazioni, che sono venute in discussione insieme ai bilanci.

Noi siamo pronti a discutere la questione di priorità nella tassazione, come l'onorevole Pieraccini ha fatto presente; però non possiamo dimenticare che la nostra Costituzione non è un *chiffon de papier;* è la legge fondamentale del nostro stato. E noi che tante volte siamo stati chiamati sovversivi...

PRETI, *Ministro delle finanze.* No, riformisti.

CACCIATORE. Una volta anche ella, onorevole ministro, era sovversivo.

ANGELINO, *Relatore di minoranza.* Lasci andare, onorevole ministro: non ci offendiamo per questo. Del resto, onorevole Cacciatore, per *Il Globo* ed altri giornali, anche l'onorevole Preti è un sovversivo.

Dicevo che noi, da voi chiamati sovversivi, difendiamo strenuamente questa nostra Costituzione ed in particolare l'articolo 81. Noi ci siamo sentiti dire dal relatore e dall'onorevole Castelli, che di finanza pubblica indubbiamente è competente, che il decreto, così come è concepito, formalmente non è in regola, poiché parla di protrazione di una imposta, mentre in realtà si tratta di una imposta nuova. Se così è, come è, entra in campo l'articolo 81, nel quale è detto: «Con la legge di approvazione del bilancio non si possono stabilire nuovi tributi e nuove spese. Ogni altra legge che importi nuove o maggiori spese deve indicare i mezzi per farvi fronte ».

Questo articolo non è stato rispettato.

CASTELLI. Guardi che si tratta proprio di ossequio a questa disposizione.

ANGELINO, *Relatore di minoranza.* Abbia la compiacenza di vedere quale è il modo di copertura nel disegno di legge che ci viene presentato dal ministro Togni. Non facciamo giuochi di bussolotti: tutti quanti sappiamo leggere. Di questa sovrimposta sulla benzina non vi è cenno.

Vi è poi un'altra questione. Si è parlato di socialità. Noi saremmo i sabotatori della strada. Ora, di piani stradali ve ne sono tanti. Il compianto ministro Romita, in Commissione dei lavori pubblici, nel corso della passata legislatura, ci ha detto tante volte che se il solo incremento del gettito dato dalla motorizzazione fosse stato accantonato (e questo accantonamento era previsto) per costruire o modificare strade, noi non solo avremmo coperto il fabbisogno di mezzi necessari, ma avremmo avuto addirittura un *surplus* per fare della nostra rete stradale la più moderna d'Europa.

L'onorevole Castelli ritiene che si sia fatta, della discussione sulla protrazione di una imposta, una battaglia politica.

La realtà è questa: che in Commissione il problema è stato impostato seriamente come di rispetto di impegni, che non sono solo impegni di un ministro di fronte alla

stampa, che non sono solo impegni elettorali: sono impegni legislativi. Guardiamo l'articolo 4 del decreto-legge che impone la tassazione delle 14 lire: vi è sancito espressamente il criterio della temporaneità e – vi piaccia o non vi piaccia – si tratta di una imposta di scopo, poiché è detto che alla copertura di maggiori oneri derivanti dalla congiuntura conseguente allo sbarco a Suez si provvederà con questo mezzo.

Si ha un bel dire che la nostra Costituzione non consente imposte di scopo: ve ne sono parecchie nel nostro sistema tributario! Andate a vedere la legge per il Polesine, quella per la Calabria e un'infinità di altre leggi: tutte le volte che vengono approvate nuove spese dopo l'approvazione della legge di bilancio, deve essere indicata la copertura.

Quindi, vi piaccia o non vi piaccia, ci troviamo in presenza di una imposta di scopo, la quale, al cessare dello scopo, deve essere abolita, anche perché vi è un impegno legislativo.

Quindi, lasciamo stare la questione della battaglia politica. Non sono il difensore di ufficio dei liberali, in quanto non appartengo alla loro parrocchia; ma obiettività vuole che si dica che l'onorevole Cortese ha parlato in risposta ad altri che hanno accennato proprio ad una battaglia politica. Infatti l'onorevole Roselli ha affermato che vi è il dovere di sostenere il Governo e un ministro in carica. L'argomento dell'onorevole Roselli non mi convince; è un argomento che ha dato esca all'onorevole Cortese e ad altri per rispondere a questa trasposizione della battaglia dal campo tributario e finanziario a quello politico.

L'onorevole Castelli ha affermato che non si dovrebbe togliere questo mezzo dalle mani del Governo, perché ciò significherebbe sfiducia, specialmente in materia di spesa. Ma questa teoria quando è nata? Non la conosco. Mi pare anzi che i Parlamenti siano nati proprio per questa ragione: controllare la spesa e ridurre, per quanto possibile, l'imposizione.

Il Parlamento è una cosa molto seria: non si viene qui per approvare qualsiasi proposta del Governo. Noi non portiamo il cervello all'ammasso, nel modo più assoluto, e pertanto ci riserviamo libera, intera, la nostra facoltà di giudizio e speriamo che tutti i colleghi, a qualsiasi settore appartengano, questa prerogativa la vorranno conservare.

Lo stesso onorevole Castelli ha riconosciuto che il decreto-legge è imperfetto. Vi era un solo modo per fare le cose perfette, onorevole Preti: emettere un decreto-legge di abolizione della sovrimposta.

PRETI, *Ministro delle finanze*. L'abbiamo diminuita.

ANGELINO, *Relatore di minoranza*. Non è la stessa cosa.

Un momento fa abbiamo sentito i suoi zelatori, i suoi difensori, affermare che non si tratta della continuazione della vecchia imposta, ma di una nuova imposta. Allora, noi ricadiamo sotto l'articolo 81...

PRETI, *Ministro delle finanze*. Prima vi era un'addizionale di 14 lire, ora solo di 7.

ANGELINO, *Relatore di minoranza*. Per fare le cose con correttezza, ella avrebbe dovuto abolire quell'imposta, perché era temporanea e perché, piaccia o non piaccia, era una imposta di scopo. Poi, allorché l'onorevole Togni avesse presentato un disegno di legge per la costruzione di nuove strade, il Parlamento avrebbe preso le sue decisioni. Questo Parlamento non si è mai opposto alla imposizione di tributi che servissero a dare al nostro paese quella rete stradale che ci è stata tante volte promessa, per la quale si sono pagate tante imposte, e che ancora oggi non vi è o almeno è parecchio difettosa, come dimostra il numero degli incidenti che avvengono ogni giorno.

L'onorevole Castelli dichiara che la copertura prevista dal disegno di legge n. 590 è incerta e che l'attuazione iniziale del piano di costruzione stradale ha bisogno di copertura reale mediante questa imposta di 7 lire. Allora, vediamo di approntare dei provvedimenti legislativi da sottoporre al Parlamento che non siano tanto imperfetti. Avete degli uffici legislativi, disponete che li meditino, che non li sfornino a gettito continuo, perché se lo facessimo noi, la prima obiezione che sollevereste sarebbe questa: non è indicata la copertura, andate a trovarla.

Ora, noi non possiamo, soltanto per deferenza verso un Governo, ammettere di essere posti sempre davanti a provvedimenti imperfetti, che comunque ledono sia i diritti del Parlamento, sia quelli del paese e la legalità costituzionale. « Per continuare a ridurre il disavanzo, ad incrementare le opere pubbliche – dice l'onorevole Castelli – non si può fare a meno di questa imposta di 7 lire sulla benzina ». Non posso che ribadire qui che non si tratta di ridurre il disavanzo, perché nessuno di questi provvedimenti prevede la riduzione del disavanzo. In nessuno di questi provvedimenti si prevede la copertura di nuove spese se non nella relazione. Ma la relazione non è il dispositivo dei provvedimenti, e nel disegno

di legge dell'onorevole Togni non si fa ricorso a questo introito per coprire le spese di costruzione di nuove strade. Ci si viene continuamente a dire che un paese in cui si colpiscono tanto duramente consumi indispensabili come lo zucchero, la carne, non deve battere ciglio quando si aumenta la tassazione sul carburante, poiché prima di ridurre questi gravami si dovrebbe ritoccare i primi. Ma quando questi provvedimenti ci sono stati sottoposti? Già nella mia relazione ho affermato che di questi provvedimenti se ne parla soltanto quando fa comodo, come si parla dei disoccupati quando fa comodo e per non affrontare la questione degli occupati. Leggevo alcuni giorni or sono sull'*Economist* o sul *Times* non ricordo bene, che i conservatori inglesi si compiacevano perché la disoccupazione è già arrivata a circa 500 mila unità ed avrebbero bisogno, onorevole ministro, che aumentasse.

PRETI, *Ministro delle finanze*. Era l'*Economist*.

ANGELINO, *Relatore di minoranza*. L'unica cosa che invidiano al nostro paese sono i due milioni di disoccupati.

PRETI, *Ministro delle finanze*. Questo non c'era scritto.

ANGELINO, *Relatore di minoranza*. I conservatori inglesi ci invidiano questi 2 milioni di disoccupati, perchè darebbero loro una possibilità di manovra in materia di salari. perchè temono di non poter contenere la spinta dei sindacati in ordine alle richieste che hanno avanzato. Si può ben comprendere che con due milioni di disoccupati la manovra è più facile e più elastica. Noi abbiamo già conosciuto le manovre elastiche, anche per la questione dei consumi essenziali che vengono sempre portati in campo. Anche l'onorevole Zoli ha espresso in Senato la necessità di ridurre l'imposta sullo zucchero: se avesse presentato contemporaneamente alla sovrimposta di 7 lire sulla benzina la riduzione dell'imposta sullo zucchero o su altri consumi di carattere essenziale, probabilmente, noi avremmo discusso in modo diverso, saremmo stati forse anche più concilianti. Ma la realtà è questa, che si fa ricorso a questi argomenti solo per ragioni di comodo che noi non possiamo assolutamente accettare. Ci è stato troppe volte detto che lo sviluppo dell'automobilismo non è legato alla riduzione del prezzo della benzina, perchè la nostra motorizzazione si è egualmente sviluppata. È vero, però il consumo di benzina per la macchina è diminuito notevolmente. E quando si è discusso della questione dei gas di petrolio liquefatti, sembrava che dovesse crollare tutta la nostra industria di raffinazione perchè si consumavano 40-45 mila tonnellate all'anno di gas di petrolio liquefatti in luogo della benzina. È stato detto che gli industriali erano costretti a bruciare la benzina nei forni, non informando però che quella benzina non poteva essere usata nei motori a scoppio per il suo basso numero di ottani. Bugie interessate...

PRETI, *Ministro delle finanze*. Il Governo non ha detto bugie.

ANGELINO, *Relatore di minoranza*. Mi riferivo ai raffinatori. Ella non poteva dire bugie, ma nella relazione che accompagna il decreto-legge sono ripetute le loro affermazioni. Comunque, se allora vi era il pericolo di mettere in crisi la nostra industria di raffinazione del petrolio, facciamo ora una cosa saggia: diminuiamo il prezzo della benzina; così aumenterà, se non la motorizzazione almeno il consumo *pro* macchina e contribuiremo alla soluzione della crisi delle raffinerie italiane. Questo è però un argomento che può ritorcersi. Se è proprio vero che l'aumento del prezzo della benzina non influisce sulla produzione di macchine, allora si potrebbe dire continuiamo ad aumentare il prezzo della benzina, così aumenterà la produzione di macchine. Ma questa evidentemente è una eresia che nessuno avrà mai il coraggio di pronunziare.

Non avrei dovuto nemmeno incominciare a parlare, dato che gli interventi degli onorevoli Pieraccini, Failla, Busetto, Vacchetta, Degli Esposti, Faletra, Marzotto e altri hanno dato fondo alla questione, senza contare la breve, concisa relazione di minoranza che contiene *in nuce* tutti gli argomenti che poi sono stati svolti.

Ad ogni modo, onorevole ministro, vorrei che ella tenesse molto ben presente la possibilità che è stata qui dimostrata di ridurre il prezzo della benzina. La dimostrazione è data dallo sconto che i distributori praticano sul prezzo della benzina. Questo senza fare i calcoli, che spero saranno fatti in Commissione, perche ella ha promesso che si terranno alcune riunioni particolari della VI Commissione per esaminare non soltanto la questione arretrata dei rimborsi effettuati agli importatori, ma anche il prezzo della benzina. Badi, onorevole ministro, che corrono delle voci molto strane, che spero siano soltanto delle malignità, in connessione con la questione dei noli a lungo termine. Pare che quei contratti a lungo termine non siano tutti

legittimi, che siano parecchio interessati; ma, non avendo elementi precisi, non posso naturalmente puntare il dito. Raccomando a lei, che ha a disposizione organi di controllo, di farlo nell'interesse di Pantalone che paga.

Vorrei qui richiamare a un concetto più moderno dei consumi, perchè non possiamo continuamente fare ricorso alla inchiesta sulla miseria. Oggi la vita presenta sempre nuove necessità. Un automezzo che consenta all'operaio di recarsi al lavoro, invece che sulla bicicletta sgangherata che lo affatica, e di poter disimpegnare con energie intatte il proprio incarico, è un consumo di prima necessità. Così un mezzo che conduca in giro un commerciante, un rappresentante di commercio è un consumo di prima necessità, perche se essi non hanno un mezzo di trasporto non possono lavorare. È un genere di prima necessità un motoveicolo, una macchinetta sia pure sgangherata che possa collegare la campagna alla città e che dia al contadino l'impressione di non essere isolato e quindi invogliato ad abbandonare la terra. È ancora un consumo di prima necessità un motomezzo o un automezzo per l'operaio che una volta alla settimana si sottrae allo *smog* cancerogeno e va a respirare una boccata d'aria pura. Conservare la salute della gente che lavora è un dovere di primaria importanza. Bene ha fatto l'onorevole Vacchetta a rilevare la necessità per i lavoratori di lasciare la città, sia pure in motocicletta, almeno una volta alla settimana. Questo non è soltanto uno svago; è una necessità assoluta per chi intristisce tutta la settimana sotto l'assillo delle polizie private negli stabilimenti. È una questione di salute e la salute per noi è il genere di maggiore necessità.

In Italia vi è un'enorme potenziale di sviluppo della motorizzazione: basta pensare che esistono ancora oggi oltre 6 milioni di biciclette, più o meno in buono stato. Credo che gli operai che le usano per recarsi agli stabilimenti si motorizzerebbero molto volentieri se non soltanto i costi dei motomezzi ma anche quelli dei carburanti fossero diminuiti.

Non si dimentichi che chi viaggia di notte (ed io disgraziatamente sono costretto a viaggiare in macchina di notte) ha la possibilità di notare quale pericolo sia rappresentato dalla bicicletta in circolazione, anche dopo che sono state apportate quelle tali modifiche, provvide sì ma ancora insufficienti, a tutti note. Un autoveicolo, perlomeno, ha un fanalino che viene notato anche a distanza, mentre una bicicletta, specie quando per le strade vi è un po' di fanghiglia o di polvere che copre il catarifrangente o la pedivella, non è facilmente visibile a distanza, per cui talvolta si arriva a pochi metri senza accorgersene, col pericolo quindi di investire povera gente che si reca al lavoro o che torna.

Anche per questo noi riteniamo, che se i nostri lavoratori potranno sempre più motorizzarsi, non solo saranno un tantino più al sicuro loro stessi e gli stessi automobilisti, ma creeranno nuove occasioni di lavoro.

Noi dobbiamo tener conto dell'aspettativo che c'è nel paese per la riduzione del benzina, secondo l'impegno del Governo, e non solo per motivi elettorali, anche se un giornale, *La Gazzetta del popolo*, oggi annuncia che i democratici cristiani stanno già studiando un progetto di legge elettorale maggioritaria che, naturalmente, preluderebbe a nuove elezioni a breve scadenza. Comprendo bene a questo riguardo che l'esempio francese possa allettare, anche se l'Italia ha già dimostrato una volta, nel 1953, che non è la Francia. Ripeto che, indipendentemente dai motivi elettorali, noi dobbiamo ricordarci di un fatto molto semplice: le promesse vanno mantenute. Anche voi della maggioranza dovete ricordarlo. Mi si perdoni se mi spiego parodiando un detto famoso di Napoleone: dall'alto dei distributori cinque milioni di motorizzati vi guardano (*Si ride*).

PRETI, *Ministro delle finanze*. È un po' fresca come citazione.

ANGELINO, *Relatore di minoranza*. E non vi guardano soltanto, ma vi giudicano. Giudicano il Governo che non mantiene le sue promesse, giudicano il Parlamento, che deve essere il custode della legalità costituzionale nel nostro paese, che deve sapere controllare l'esecutivo. Ho già detto che il compito originario del Parlamento è il controllo della imposizione.

Si ricordi che il Parlamento, quando si è rifiutato di approvare l'imposta sui gas di petrolio liquefatti, si è innalzato di molto nella estimazione del paese. Coloro i quali erano interessati al problema sono venuti a centinaia per ascoltare, e, poichè la stampa o per carenza di spazio o per altre ragioni dedica sempre poche righe alle discussioni che riguardano i problemi essenziali del nostro paese, hanno dichiarato che non sapevano che il Parlamento è una Assemblea dove si discutono con serietà i problemi della nazione, che non sapevano che le poche righe che i giornali dedicano a tale

argomento rappresentano giornate di ricerche per poter illuminare non soltanto i colleghi del Parlamento ma anche il Governo, che non deve ritenersi al di sopra della necessità di avere lumi dal Parlamento.

Ho detto dianzi che il Parlamento ha acquistato molto nella estimazione e nella fiducia del paese. Noi abbiamo fiducia che anche questa volta il Parlamento farà il suo dovere e manterrà le promesse che il Governo non ha mantenuto (*Applausi a sinistra – Congratulazioni.*

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE. Le Commissioni riunite II (Affari interni) e IX (Lavori pubblici), nella seduta odierna, in sede elgislativa, hanno approvato il provvedimento:

« Costruzione da parte dell'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato (I.N.C.I.S.) di alloggi da assegnare in locazione semplice al personale dell'amministrazione della pubblica sicurezza e dell'arma dei carabinieri » (344).

Deferimento a Commissioni.

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

alla IV Commissione (Giustizia):

« Modifiche all'articolo 23 del decreto legislativo 9 aprile 1948, n. 528, in relazione all'articolo 1 del regio decreto 7 aprile 1941, n. 358, sul conferimento dei posti di notaio » (532) (*Con parere della VI Commissione*);

alla V Commissione (Bilancio):

« Determinazione della spesa per il Segretario generale della Presidenza della Repubblica e per tutto il personale dipendente dal segretariato » (588) (*Con parere della I Commissione*);

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

GAGLIARDI: « Concessione di pensione straordinaria alla signora Maria Reiser Bisio, vedova dell'ingegnere Attilio Bisio » (242) (*Con parere della V Commissione*);

alla IX Commissione (Lavori pubblici):

« Modifiche all'articolo 17 della legge 9 agosto 1954, n. 640 » (553) (*Con parere della II Commissione*);

alla XII Commissione (Industria):

« Modifiche del regio decreto 29 giugno 1939, n. 1127, recante il testo delle disposizioni legislative in materia di brevetti per invenzioni industriali » (531) (*Con parere della III, della IV e della VII Commissione*);

« Modifica del secondo comma dell'articolo 5 della legge 22 novembre 1954, n. 1127, relativa alla specificazione delle attribuzioni della delegazione presso l'ambasciata d'Italia a Washington » (534) (*Con parere della V Commissione*);

alla XIV Commissione (Sanità):

« Riordinamento degli organi direttivi centrali e periferici dell'Opera nazionale per la protezione ed assistenza della maternità e dell'infanzia » (551) (*Con parere della II Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, così rimane stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

I seguenti provvedimenti sono deferiti in sede referente:

alla X Commissione (Trasporti):

MACRELLI: « Riesame delle posizioni dei dipendenti dalle pubbliche amministrazioni che furono arbitrariamente dimessi o licenziati, durante il regime fascista » (*Urgenza*) (19) (*Con parere della I, della V e della VI Commissione*);

POLANO ed altri: « Trattamento di pensione ai ferrovieri già esonerati dal servizio in effetto delle leggi fasciste » (343) (*Con parere della I, della V e della VI Commissione*);

alla XIII Commissione (Lavoro):

« Norme per l'attribuzione di efficacia generale ai contratti collettivi esistenti per garantire un minimo di trattamento economico e normativo ai lavoratori » (*Urgenza*) (567) (*Con parere della I e della IV Commissione*).

La seduta termina alle 13,5.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI