

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

528^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 2 DICEMBRE 1966

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI,
indi del Vice Presidente SECCHIA

INDICE

CONGEDI	Pag. 28451	* Lo GIUDICE, <i>relatore</i>	Pag. 28464
DISEGNI DI LEGGE		* RODA	28451
Annunzio di presentazione	28451	SALERNI	28468
Deferimento a Commissione permanente in sede referente	28451	VALSECCHI, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i>	28460
Discussione e approvazione:		VERONESI	28466
« Conversione in legge del decreto-legge 9 novembre 1966, n. 913, recante modificazio- ni al regime fiscale delle benzine speciali diverse dall'acqua ragia minerale, della benzina e del petrolio diverso da quello lampante nonchè dei gas di petrolio li- quefatti per autotrazione » (1917):		INTERROGAZIONI	
PRESIDENTE	28451	Annunzio di interrogazioni	28470
* FRANCAVILLA	28460	Annunzio di risposte scritte	28469
		ALLEGATO AL RESOCONTO. — Risposte scritte ad interrogazioni	28477
		N. B. — <i>L'asterisco indica che il testo del di- scorso non è stato restituito corretto dall'oratore.</i>	

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 9,30).

Si dia lettura del processo verbale.

S I M O N U C C I , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.*

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi

P R E S I D E N T E . Hanno chiesto congedo i senatori Samek Lodovici per giorni 1 e Vecellio per giorni 1.

Non essendovi osservazioni, questi congedi sono concessi.

Annunzio di presentazione di disegno di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa dei senatori:

BALDINI, LIMONI e CORNAGGIA MEDICI . — « Norme integrative della legge 5 giugno 1965, n. 707, relative all'ordinamento e al reclutamento della banda del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza » (1950).

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede referente

P R E S I D E N T E . Comunico che il seguente disegno di legge è stato deferito in sede referente:

alla 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo):

GIUNTOLI GRAZIUCCIA ed altri . — « Istituzione di un'addizionale dello 0,30 per cento

all'aliquota massima d'imposta camerale applicata sui redditi di ricchezza mobile delle categorie B) e C-1) a favore della Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Foggia, per il finanziamento delle opere di completamento e delle attrezzature del porto di Manfredonia e per il ripristino e la gestione dell'aeroporto "Gino Lisa" di Foggia » (1942), previ pareri della 5ª e della 7ª Commissione.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 9 novembre 1966, n. 913, recante modificazioni al regime fiscale delle benzine speciali diverse dall'acqua ragia minerale, della benzina e del petrolio diverso da quello lampante nonchè dei gas di petrolio liquefatti per autotrazione » (1917)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 9 novembre 1966, n. 913, recante modificazioni al regime fiscale delle benzine speciali diverse dall'acqua ragia minerale, della benzina e del petrolio diverso da quello lampante nonchè dei gas di petrolio liquefatti per autotrazione ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Roda. Ne ha facoltà.

* **R O D A** . Illustre Presidente, non se ne abbia a male se io comincerò con un rilievo pregiudiziale. Mi sembra non economico, ai fini della discussione, anzi era mio intendimento...

P R E S I D E N T E . Lei intende porre formalmente una pregiudiziale che comporterebbe una votazione dell'Assemblea?

R O D A . Signor Presidente, io volevo arrivare ad una votazione; senonchè il buon

senso mi ha suggerito di dare uno sguardo all'Assemblea.

Dicevo, signor Presidente, che però pregiudizialmente, sia pure non volendo (o, diciamo meglio, non potendo) arrivare ad una votazione, tuttavia mi si lasci almeno la soddisfazione, che obbedisce ad un obbligo morale mio, di esternare la mia profonda perplessità.

P R E S I D E N T E . Resta scritto negli atti.

R O D A . Per quel che vale, resterà scritto negli atti.

P R E S I D E N T E . Per la cosiddetta giurisprudenza parlamentare.

R O D A . Parlavo della mia meraviglia di dover discutere a singhiozzo, perchè effettivamente noi discutiamo a singhiozzo provvedimenti finanziari di simile portata: il gettito presunto di questa nuova imposta a tutto il 1968 si aggirerà sui 200 miliardi, miliardo più, miliardo meno. C'è la sovrimposta sulla ricchezza mobile e sulle imposte dirette, e anche lì si tratta di centinaia di miliardi.

Per me, non ha senso in questo momento discutere di un aumento di una imposta di fabbricazione che evidentemente, data la entità della cifra in discussione (ripeto, soltanto per questa legge si tratta di 200 miliardi), impone obbligatoriamente una specie di disamina della politica finanziaria del Governo nei confronti degli avvenimenti che sciaguratamente ci sono piovuti addosso in questi ultimi tempi.

Ma tant'è, detto questo, e con la speranza che simili discussioni a singhiozzo non abbiano più a ripetersi, perchè ne scapiterebbe non dico la dignità del Parlamento (lasciamo stare le parole grosse) ma soprattutto l'economia generale dei nostri lavori, entro immediatamente nel merito.

Veda, onorevole Sottosegretario, io non sarei completamente sincero con me stesso e soprattutto con gli altri colleghi, se non le esprimessi la mia perplessità circa il voto finale che il nostro Gruppo darà. Senon-

chè a me sembra di superare queste mie perplessità con una semplice questione di questo tipo: mi rendo conto della tragica realtà del bilancio, diciamo della tragica rigidità del bilancio, del resto accennata nella egregia relazione del collega Lo Giudice, al quale vanno i miei complimenti per la diligenza con cui ha steso la relazione stessa, sul piano tecnico. Mi rendo conto, dicevo, di questa tragica rigidità del bilancio, ma evidentemente essa non è colpa dell'opposizione che anzi l'ha denunciata mille volte, è colpa semmai dell'Esecutivo che si è trovato ancora, nonostante i nostri mille ammonimenti, in questo *impasse*; rigidità di bilancio, si badi bene, che, di fronte ad entrate tributarie che si aggirano sui 6.500 miliardi all'anno, non ha consentito all'Esecutivo di reperire se non squallidi 30 miliardi, quali sono quelli contenuti nella nota di variazione. Sarebbe un po' come dire che in una famiglia che può contare su un introito netto mensile di 650 mila lire, quando le piove addosso una calamità si trovano al massimo 3.000 lire per farvi fronte. Questo è il paragone che porto per dare ai pochi colleghi presenti la misura della rigidità del nostro bilancio, che ha trovato impreparato l'Esecutivo al fine di fronteggiare almeno le prime spese necessarie per porre riparo ai danni provocati dal cataclisma che ci è piovuto addosso.

Certo, onorevole Sottosegretario, i sani principi economici e amministrativi che presiedono all'andamento della famiglia italiana non si possono paragonare a quelli che presiedono all'Amministrazione pubblica, e quindi alla collettività dei 51 milioni di italiani. Ci troviamo quindi a dover lamentare per l'ennesima volta la rigidità del bilancio e dobbiamo constatare di non aver saputo reperire più di 30 miliardi quando lo Stato può contare, ripeto, su un gettito che si aggira intorno ai 6.500 miliardi all'anno stando soltanto alle entrate tributarie.

Tutto ciò, diciamolo pure, deriva anche dal fatto che, malgrado l'aumento di circa 2.000 lire al quintale intervenuto con il decreto-legge del novembre (esattamente 1.835 lire al quintale), dall'ultimo aumento, che è dell'aprile del 1964, i consumi non si sono

certo attenuati. Oserei dire che noi non possiamo qui parlare — ed è questo un altro motivo di perplessità — di consumo elastico. Se confrontiamo le statistiche concernenti l'aumento della produzione ed il consumo della benzina, dobbiamo riconoscere che ci si trova di fronte ad un consumo che non si può certo definire elastico; anzi non solo è anelastico, ma direi super rigido. A parte la facile ironia delle parole, il consumo aumenta in misura più che proporzionale all'aumento del prezzo. E valga il vero.

Dal penultimo aumento di 850 lire al quintale all'ultimo aumento di 10.685 lire al quintale, ci siamo trovati di fronte ad un aumento di ben 1.835 lire al quintale, il che, tradotto in cifre più accessibili, significa che dal penultimo aumento, quello del 1961, all'ultimo aumento l'imposta di fabbricazione sulla benzina è salita di 13 lire al litro. Ma per contro questo aumento di 13 lire al litro non ha per niente mortificato i consumi: siamo passati infatti dai 6,3 miliardi di litri di benzina consumati nel 1963 ai 9 miliardi di litri nel 1966. Questi sono i limiti dell'aumento veramente macroscopico del consumo della benzina che sono strettamente legati al travolgente aumento della circolazione di autovetture nel nostro Paese. Dobbiamo compiacercene? Certamente no. Questo anzi è uno dei motivi della nostra opposizione di principio a questo aumento del prezzo della benzina; opposizione di principio che del resto si estende anche all'aumento intervenuto nelle imposte dirette.

Onorevole Sottosegretario, diciamoci le cose come stanno: è molto semplicistico, ma è anche estremamente empirico, quando ci si trova di fronte a calamità di questo tipo, che ci impegnano non si sa in quale misura (ma si parlerà certamente di cifre oscillanti tra i 600-700 miliardi e i 2 mila miliardi) che l'Esecutivo, indipendentemente dalla rigidità del bilancio, non sappia trovare altro sistema che quello di inasprire le aliquote. Oserei dire che qualsiasi ragioniere al posto del Ministro delle finanze avrebbe potuto risolvere la cosa in questo modo. Quando ci si trova di fronte alla necessità di reperire immediatamente — almeno con quella immediatezza che la catastrofe esige — cen-

tinaia e centinaia di miliardi, noi ci troviamo di fronte a un sistema tributario tale per cui l'Esecutivo altro non sa fare che aumentare il prezzo dell'imposta di fabbricazione e di aumentare le aliquote delle imposte sui consumi e aumentare le addizionali in aggiunta a quelle molteplici già esistenti sulle imposte dirette.

Ecco il motivo per cui lamentavo la mancanza di organicità di questa discussione. Martedì, quando verranno in Aula i due decreti-legge (il decretino, chiamiamolo così, ed il superdecreto) noi ci proponiamo di indicare quale, secondo noi, sarebbe stata la via maestra da battere per far fronte a queste necessità di carattere straordinario. Le vorrei dire subito, onorevole Sottosegretario, che da che mondo è mondo, come la storia del nostro Paese ci insegna (almeno la storia finanziaria degli ultimi cinquanta anni, ed io mi permetterò martedì di documentare con precisione assoluta e convincente quanto dirò), di fronte a delle spese eccezionali si ricorre ad un certo tipo di finanza straordinaria. Lo stesso Einaudi nel 1919 è ricorso ad una finanza straordinaria di questo tipo. Così si è fatto nel 1937 (cito le date a memoria), e così si è fatto nel 1947. Perchè quindi non farlo oggi? Ma su questo problema, ripeto, mi diffonderò più particolarmente quando si discuterà la questione dell'aumento delle addizionali, poichè ritengo che sia quella la sede opportuna per una discussione di questo genere.

Ecco uno dei motivi, e non l'ultimo, della nostra opposizione; di fronte ad esigenze di carattere straordinario, secondo il nostro punto di vista, si doveva studiare un tipo di finanza straordinaria, di cui, ripeto, la storia finanziaria del nostro Paese è piena di esempi che, nella pratica attuazione, hanno dato splendidi risultati. Ma, come ho già detto, su tal argomento mi permetterò di intervenire quando si discuterà dell'aumento delle aliquote. È chiaro però che per debito di lealtà e di sincerità devo far qui presente il fatto di essermi trovato singolarmente perplesso, una volta tanto, nell'arrivare al « no » che il nostro Gruppo dirà all'inasprimento dell'imposta di fabbricazione. Per debito di lealtà devo espri-

mere queste mie perplessità anche perchè sono soprattutto un'accusa nei confronti dell'Esecutivo che, di fronte a questo abnorme aumento della circolazione delle vetture private, non ha saputo far niente.

Basta infatti porre mente ai guasti provocati da questo enorme aumento delle autovetture, guasti morali e materiali che hanno cambiato addirittura il volto delle nostre città più belle, più ricche di storia e quindi di arte, trasformando le più belle piazze del nostro Paese in quegli autentici bordelli che sono oggi.

Lascio in disparte dai miei ricordi la stupenda piazza di Todi che oggi è irriconoscibile, invasa com'è dalle autovetture. Ma vi voglio ricordare quella che è stata definita la più bella piazza d'Italia, che è situata in quello stupendo paesino, in provincia di Parma, arroccato su uno sperone che si affaccia sull'Arda, Castell'Arquato.

P R E S I D E N T E . Si trova in provincia di Piacenza.

R O D A . La ringrazio della precisazione, signor Presidente: lei conosce molto bene quella zona. Comunque si trova sul confine tra le provincie di Parma e di Piacenza. Chiedo scusa di questo errore geografico.

Ebbene, questa stupenda piazza di Castell'Arquato, celebrata in tutto il mondo, che è veramente la più bella piazza di tutta Italia, è oggi irriconoscibile.

Perdonatemi questo sfogo: siamo qui in pochi, il tempo lo abbiamo, perdonatemi dunque questo sfogo sentimentale, lo sfogo di un vecchio italiano amante dell'arte, della cultura, delle tradizioni italiane e forse arroccato ancora mestamente nella visione di quell'Italia dei nostri verdi anni che non ha nulla più a che vedere — per nostra disgrazia, io sostengo — col volto disordinato dell'Italia attuale.

La mia stessa Milano è diventata una città sudicia, veramente sudicia, come una qualsiasi città del Medio Oriente. Mi viene qui in mente il riferimento con Aden che forse, in fatto di sporcizia, batte il record di tutte le città del Medio Oriente. La mia stessa Milano è diventata una città sporca e ciò

è dovuto specialmente al fatto che nella città stazionano permanentemente, di giorno e di notte, qualcosa come 300.000 autovetture, sulle 400.000 in circolazione. Almeno 300.000 autovetture stazionano sulle strade comunali trasformate candidamente in autorimesse, stazionano sul suolo pubblico. Ebbene, io penso che, se queste 300.000 autovetture che nella mia Milano stazionano giorno e notte nelle strade ostacolando il traffico, rendendolo addirittura impossibile, ed occupando il suolo pubblico (quel suolo pubblico, si badi bene, che, quando lo occupa un modesto rigattiere con un carrettino che non copre più di qualche metro quadrato deve pagare giustamente un tributo al Comune, la cosiddetta tassa sulle aree pubbliche, se non vado errato, sugli spazi pubblici) dunque, se queste 300.000 automobili che stallano nella mia Milano pagassero solo 50 lire al giorno che è il prezzo di qualche sigaretta, ebbene, il Comune di Milano riuscirebbe ad introitare quindici milioni al giorno cioè 450 milioni al mese, cinque miliardi e 400 milioni l'anno che costituirebbero peraltro almeno un rimborso, sia pure parziale, per quanto il comune di Milano deve spendere per il costo della vigilanza urbana, per il costo dei semafori, soprattutto per il costo della vigilanza urbana che oggi è per il 99 per cento impegnata a disimpegnare (mi si perdoni il bisticcio) il caotico traffico milanese, come il caotico traffico romano, come il caotico traffico di qualsiasi altra città italiana.

In Italia sono attualmente in circolazione 6 milioni di vetture, con un consumo — lo dice la pregevole relazione del collega Lo Giudice, che io del resto ho controllato virgola per virgola — di qualcosa come 9 mila miliardi di litri di benzina all'anno; ebbene, calcolando a 120 lire al litro il costo medio della benzina, tra super e normale — e oggi forse qualcosa di più — soltanto in benzina il nostro Paese spende qualcosa come 1.000 miliardi all'anno: 1.000 miliardi all'anno per mantenere in circolazione 6 milioni circa di autovetture private, 1.000 miliardi all'anno soltanto in benzina. Se alla benzina si devono aggiungere gli altri oneri, come l'olio, il costo della macchina, l'ammortamento e tut-

to il resto, si arriva allegramente a spendere, in Italia, per la motorizzazione privata, una cifra che, a conti fatti, oscilla tra i 4.000 e i 5.000 miliardi all'anno: 4.000 o 5.000 miliardi all'anno, in un Paese in cui — lo leggevo l'altro giorno su una pubblicazione ufficiale — ci sono ancora delle provincie del Mezzogiorno, come ad esempio la provincia di Avellino, in cui il reddito *pro capite* annuo è pari a 239 mila lire, vale a dire un reddito mensile che non tocca neanche le 20 mila lire. Questo è il reddito *pro capite* della provincia di Avellino.

Ebbene, in un Paese in cui ci sono numerosissime provincie del Mezzogiorno, e forse non solo del Mezzogiorno, in cui il reddito *pro capite* non è superiore o è solo di poco superiore a 20 mila lire al mese, noi ci permettiamo il lusso, diciamolo francamente, di mantenere in circolazione 6 milioni di autovetture con una spesa, in solo carburante, di 1.000 miliardi all'anno; se poi aggiungiamo tutte le altre spese — perchè il carburante rappresenta la minima parte della spesa — arriviamo tranquillamente, onorevole Sottosegretario, ai 4.000-5.000 miliardi all'anno.

Questo io dico perchè a questo parossismo di spesa si aggiunge, purtroppo, per effetto di questa motorizzazione privata spinta anch'essa al parossismo, il quadro dei disavanzi mostruosi delle aziende pubbliche e municipalizzate di trasporto. L'azienda municipale dei tram e degli autobus di Milano ha un disavanzo di 20 miliardi all'anno; e credo che Roma e Napoli — i dati li conosco, ma non vorrei citarli così a memoria — siano quasi nelle identiche condizioni. La verità è che il complesso del disavanzo di tutte queste aziende di trasporto italiane supera tranquillamente nonchè allegramente i 120 miliardi all'anno. Noi quindi ci permettiamo di buttar via i miliardi in questa maniera e, io ripeto, tutto ciò è dovuto al fatto che la politica del nostro Governo, anzichè essere orientata verso il mezzo di trasporto pubblico che è il mezzo più economico e — perchè no? — più veloce, come dimostrerò, ha dato mano libera ai monopoli, diciamolo pure, ha dato mano libera alla FIAT con facilitazioni di tutti i tipi. La FIAT è riuscita a vendere a credito con delle dilazioni addi-

rittura incredibili, e il Governo non è mai intervenuto in una situazione di questo tipo.

Onorevole Sottosegretario, io sono stato assessore del comune di Milano negli anni tragici della ricostruzione, dal 1945 al 1948, quando ho preso in mano come assessore il parco filotranviario della città di Milano, naturalmente ridotto a un terzo dalle incursioni belliche, dalle asportazioni dei tedeschi e così via. Ricordo che allora dovetti fare una relazione al Consiglio comunale: sa quale era la velocità commerciale dei tram e degli autobus allora, nel lontano 1946-1947 a Milano? Oscillava dai 13 chilometri nelle ore di punta ai 16 chilometri. Sa quale è oggi, per effetto di questa enorme circolazione di automobili privati, la velocità commerciale della mia città per quanto riguarda i mezzi pubblici, filobus e tram? È scesa dai 13-16 chilometri di media commerciale ai 3-5 chilometri orari, il che sta a significare che per mantenere la medesima frequenza che esisteva 20 anni fa nel funzionamento dei mezzi pubblici occorrono 3, 4, 5 volte più autobus, più tram.

E questo spiega tutto: e le maggiori spese di personale e questo disavanzo che per tutto il Paese è dell'ordine dei 120, 130, 140, 150 miliardi solo per le aziende municipalizzate di trasporto. Quando penso quindi a questa principale causa del disavanzo delle aziende municipalizzate di trasporto pubblico in Italia dovuta alla esasperata moltiplicazione dei mezzi di trasporto privato, allora dovrete comprendere questa mia perplessità.

Io penso inoltre ai guasti concreti causati nel costume e nei rapporti civili tra cittadini da questa esasperata motorizzazione che è ormai diventata fine a se stessa e che ha condannato ad una paralisi assoluta il traffico cittadino e non solo cittadino. Io penso che l'Italia — mi corregga l'onorevole rappresentante del Governo se sbaglio — sia forse l'unico Paese di tutta l'Europa con l'esclusione della Grecia ove si può comperare una macchina a rate, pagarla in due anni e circolare senza assicurazione e quindi permettersi il lusso di ammazzare un padre di famiglia. Questo avviene nel nostro Paese: chi va al lavoro in bicicletta può

rimanere ucciso, ma ci si può permettere il lusso di non pagare neanche un centesimo alla vedova e ai figlioli dell'investito, perchè chi possiede la macchina non è coperto da alcuna assicurazione.

Lo Stato italiano da anni e anni parla di obbligare gli automobilisti a una polizza assicurativa, da anni e anni un disegno di legge di questo tipo, che è la legge più umana che possa esistere specialmente nel momento attuale nel quale la motorizzazione privata è spinta al massimo, è giacente dinanzi al Parlamento e da anni e anni aspettiamo che il Governo si decida finalmente a varare una legge che imponga almeno a tutti gli automobilisti una polizza di assicurazione per garantire in caso di sinistro la vedova del lavoratore o i figlioli del lavoratore che rimane ucciso sulle strade italiane. L'Italia è l'unico Paese di tutta Europa, ripeto, in cui esiste uno stato di marasma di questo genere, con esclusione forse della Grecia.

Non esiste qui da noi alcun obbligo di assicurazione; ecco il motivo per il quale, quando penso a tutto quello che si sarebbe dovuto fare per contenere la motorizzazione privata, per dare sviluppo, come avviene nei Paesi più moderni, più progrediti, alla motorizzazione pubblica con risparmi enormi dei costi, (cosa che io mi sono sforzato di dimostrare con delle cifre che non si prestano certamente a nessuna speculazione), quando penso a tutto ciò e penso quindi alla negligenza del Governo, alla sua sistematica carenza, ecco che il nostro « no » mi appare un voto più che motivato, più che giustificato.

G E N C O . Non può tornare indietro.

R O D A . Caro amico, i 51 milioni — o anche meno, se vogliamo — di sportivi italiani, quando c'è una qualsiasi partita Italia-Corea si tappano in casa per non perdere l'incontro, però sono sportivi seduti, sportivi che vanno in automobile, sportivi che non sanno più fare a piedi neanche mille metri. Questi sono gli sportivi italiani!

G E N C O . A Napoli ci sono trentamila sportivi paganti...

R O D A . Lasci andare! Sono trentamila sportivi fasulli. Faccia fare a questi trentamila sportivi mille metri a piedi: dopo 500 metri si buttano a terra!

G E N C O . Ma come si fa a costringere la gente...

R O D A . Collega Genco, lei entra e poi esce come i soldati delle operette di Offenbach e lancia la sua freccia — me lo lasci dire con grande franchezza — che non ha alcuna attinenza con quanto stavamo dicendo perchè lei non ha udito. Le pare serio interrompere...

P R E S I D E N T E . Senatore Roda, torni in argomento. Non si guadagna certo tempo con queste divagazioni.

R O D A . Chiedo scusa, ma sono stato interrotto.

Torniamo dunque alla benzina. Io ho espresso i miei dubbi, ed ora entro nel merito del provvedimento. Mi sono già permesso di esternare le mie perplessità di carattere tecnico ed anche di carattere finanziario, per quanto riguarda la portata fiscale del provvedimento, al collega Lo Giudice. Perchè, per esempio, onorevole Sottosegretario, nel nostro Paese, anzichè tassare la benzina con l'imposta di fabbricazione e con la conseguente imposta di confine a peso non la si tassa a volume? Io vorrei sapere per quale motivo — ma ve lo spiegherò io il perchè — l'imposta di fabbricazione deve essere commisurata al peso quando poi gli utenti comperano e quindi pagano la benzina a volume.

Mi si può dire: noi facciamo dei calcoli precisi, sappiamo che il peso specifico della benzina normale è di 0,721 al litro, il che significa che ogni litro di benzina pesa 0,725 grammi, e per ogni litro di benzina super abbiamo un peso di 0,740 grammi. Ebbene, su questo io non avrei nulla da obiettare. Ma, onorevole Sottosegretario, il settore delle raffinerie è in continua evoluzione tecnica. Noi sentiamo sempre parlare del numero di ottani che, giustamente, deve aumentare nel contenuto della benzina; si tratta di un set-

tore in continuo fermento e in continua dinamica economica, e soprattutto tecnica al fine di apportare al prodotto quei miglioramenti che l'attuale tecnica consente. Però il settore delle raffinerie è quanto mai « scorbuto », è quanto mai impenetrabile — e sono io il primo ad ammetterlo — anche per gli organi di Governo. Ma allora come mai, a differenza di quanto succede negli altri Paesi del MEC, il Ministero delle finanze, almeno a quanto mi consta (mi smentisca se è in grado di farlo), non ha un apprezzatissimo ufficio tecnologico che segua i raffinatori nella loro giusta ricerca del meglio? Perchè quando i raffinatori giustamente rincorrono il meglio, onorevole Sottosegretario, lei crede che i raffinatori, i quali vendono 9 miliardi di litri di benzina all'anno (siamo in questo ordine di cifre: 9 miliardi di benzina all'anno che noi dobbiamo sempre moltiplicare mentalmente per 120 lire al litro; 9 miliardi di litri di benzina all'anno portano a 1.000 miliardi spesi in Italia); lei crede forse, dicevo, che i nostri raffinatori, quando inseguono il meglio tecnologico, lo facciano per la bella faccia del consumatore soltanto? Lo fanno anche per i propri interessi personali.

E allora, onorevole collega Lo Giudice, io le ho posto il problema lealmente, circa il cosiddetto peso specifico, la cosiddetta densità di 0,725 per ogni litro di benzina. Io mi sono interessato, e ho parlato direttamente con gli uffici dell'Automobile Club d'Italia, che sono, penso, i più competenti in materia, e ho avuto questa informazione: la benzina normale non ha un peso specifico di 0,725. Può darsi che così fosse qualche anno fa, ma attualmente il peso della benzina normale, almeno a quanto mi è stato riferito dall'Automobile Club di Roma è di 0,720.

Se noi avessimo un ufficio tecnico attrezzato presso il Ministero delle finanze, potremmo avere delle risposte precise; e oserei dire che lo stesso relatore, evidentemente, ha attinto le sue informazioni, come è ovvio (nessuno di noi è onnisciente, specialmente in una materia così scabrosa come quella della distillazione dei petroli, come quella

delle raffinerie), dagli uffici governativi. Ma allora, onorevole Sottosegretario, i conti sono conti e io la invito a farli. Se è vero quello che mi ha riferito l'Automobile Club, questo significa che se la benzina avesse un peso specifico di 0,725, ogni quintale di benzina darebbe esattamente 137,91 litri. Non dico neanche 138, perchè di fronte a cifre macroscopiche come quelle che vi ho denunciato, anche un centesimo, anche la frazione di una unità, hanno il loro peso.

Però se, putacaso, il peso specifico della benzina normale è quello che mi è stato denunciato dall'Automobile Club di Roma, cioè 0,720, ecco che allora il conto è presto fatto: si divide 1.000 per 720, e anzichè 137,91 litri, si ottengono esattamente 139,1 litri. La differenza è dunque tra 137,91, che è il computo fatto in base alla sua esimia relazione, senatore Lo Giudice (lei ha dovuto accettare i dati degli uffici) e i 139,1 che si otterrebbero da un quintale di benzina se la densità fosse 0,720.

Infatti, la tecnologia attuale nella raffinazione porta a diminuire costantemente il peso specifico della benzina. E questo io dico con diritto perchè, se ci fosse qui il senatore Trabucchi, mi dovrebbe dare atto che ad un certo momento, in questo settore, scabroso come è quello dei distillatori, ci si è accorti, proprio a seguito di una mia denuncia fatta in Commissione, che si truffavano (diciamo pure le cose come stanno) all'erario centinaia e centinaia di miliardi, almeno un grosso pacchetto di miliardi.

Nella distillazione della benzina entravano infatti a far parte anche i cosiddetti alchilati in una misura che oscilla dal 10 al 20 per cento. Che cosa sono gli alchilati? Sono i sottoprodotti della lavorazione delle resine, che fino a qualche anno fa venivano introdotti nel nostro Paese in franchigia dell'imposta di fabbricazione che è dell'ordine di 10-11 mila lire al quintale. Il nostro sistema tributario e doganale, essendo gli alchilati dei sottoprodotti della lavorazione delle resine, non aveva previsto che potessero tranquillamente entrare nella lavorazione della benzina, che invece è tassata con una ragguardevole imposta di fabbricazione, fino alla concorrenza del 20 per cento. In altri

termini gli alchilati venivano importati in franchigia in notevole quantità senza pagare la dogana, e per porre fine a questo stato di cose c'è voluta — lo dico immodestamente — una mia esplicita denuncia all'onorevole Trabucchi quando era Ministro delle finanze. Il collega Trabucchi si rivolse ai suoi funzionari e disse loro che un membro della 5ª Commissione del Senato aveva denunciato gravissime frodi in danno dell'erario in seguito all'importazione in franchigia degli alchilati che poi venivano immessi nelle benzine che invece pagavano una notevole imposta di fabbricazione. I funzionari risposero di essere andati a consultare la voce « alchilati » sull'enciclopedia Treccani, che è del 1938, ma di non averla trovata! Naturalmente dopo questa mia denuncia gli alchilati sono stati colpiti da imposta doganale e le cose in questo campo sono state sistemate. Ma per quanti anni è stata perpetrata una frode dell'ordine di decine e decine di miliardi nei confronti dell'erario?

Un settore come quello delle raffinerie deve essere costantemente seguito non tanto dal Ministro o dal Sottosegretario, quanto da uffici tecnici altamente specializzati che, di fronte al progresso scientifico in questo campo, debbono stare al passo; e siccome si tratta di un prodotto che subisce un'imposta che va dalle diecimila alle dodicimila lire al quintale a seconda dei tempi, vale certo la pena di seguire questo andamento tecnologico.

Io sono persuaso che l'Automobile Club di Roma sia nel vero quando mi avverte che oggi il peso specifico della benzina normale non è di 0,725, bensì di 0,720. Che cosa significa questo? Significa che per ogni quintale di benzina va indenne dall'imposta 1,2 litri. Sembra poca roba, ma moltiplicando 1,2 per i 65 milioni di quintali consumati nel 1966 si arriva esattamente a qualcosa come 78 milioni di litri in franchigia, e poichè l'imposta sulla benzina normale, in seguito ai recenti inasprimenti, è esattamente di 86,93 lire al litro, mentre quella sulla benzina super è di 88,73 lire al litro, il conto è subito fatto, e l'ho fatto io per mettere voi, onorevoli colleghi, e soprattutto il Governo nella condizione di affrontare con modernità

di vedute un problema di questo tipo. Ecco lo scopo del Parlamento ed ecco soprattutto il valore di un'opposizione quando, come di dovere, l'opposizione studia i problemi. Stavo dicendo: 78 milioni di litri in franchigia, se è vero quanto mi è stato detto, con un'imposta mediana di fabbricazione di 88 lire al litro vuol dire far intascare — diciamolo pure — non dico fraudolentemente ma, come sberleffo all'attuale legislazione tributaria, ai raffinatori, ai distillatori, ai petrolieri qualcosa come 6.864 milioni all'anno — il conto è esatto — ai danni del fisco: 6 miliardi 864 milioni! Sette miliardi, 6 miliardi, 5 miliardi, se anzichè essere 720 sarà 721 o 722 l'aliquota, ma voi non siete in grado di dare una risposta precisa. Lo è stato l'Automobil Club di Roma? Lo siete voi? Avete degli uffici attrezzati che mi sappiano dire con precisione qual è la verità in questo campo? Io sono il primo ad ammettere che si tratta di un maso chiuso. Si tratta, del resto, di una questione marginale che ho già sollevato con il senatore Lo Giudice. Quindi se è vera l'affermazione fatta in Aula e che mi è stata riferita, si tratta di circa 7 mila miliardi sottratti al fisco per altrettanta benzina venduta in franchigia. Però io vedo anche che noi abbiamo dato un regalo ai petrolieri, diciamolo pure. E per quale motivo abbiamo fatto questo? Io capisco che ad un certo momento si debba indulgere nei confronti dei costi di produzione quando un prodotto, anzichè seguire una scala ascendente, segue una scala discendente. Ma noi qui ci troviamo di fronte ad un prodotto, la benzina, che è passato dai 31,25 milioni di quintali consumati nel 1961 ai 64,5 milioni di quintali consumati e che si consumeranno nel 1966. Quindi, in poco più di cinque anni, si è verificato un raddoppio delle vendite da parte dei raffinatori. Si potrebbe obiettare che le raffinerie perdono vendendo il prodotto, e allora mi meraviglio come siano rimaste in piedi, perchè se su ogni litro di benzina venduto perdono è chiaro che le perdite del 1961 sono oggi raddoppiate per il fatto che si vende il doppio; però imprese che vendono in perdita non ne conosco, se non quelle che hanno rassegnato i libri al tribunale; allora eviden-

temente guadagnano, e del resto sono in piedi, belle arzille. Ci sono addirittura dei petrolieri — e non ne faccio il nome — che si permettono il lusso di mantenere delle squadre di calcio...

ALBARELLO. E ricevono i miliardi dal ministro Corona quando dicono di andare in *deficit* con le squadre di calcio.

RODA. ...a suon di centinaia di milioni: e si tratta di squadre molto famose anche in campo internazionale.

ALBARELLO. Non le mantengono con i loro milioni, ma con quelli di Corona.

RODA. Peggio ancora, allora. Io la ringrazio, senatore Albarello, perchè sono un ingenuo e a questo proposito forse non sono bene informato. Comunque, ritornando sull'argomento che interessa, non credo che questi petrolieri perdano, perchè altrimenti avrebbero sbaraccato. Allora, onorevole Sottosegretario, vorrei farle una domanda e la prego di rispondermi: perchè di fronte ad un raddoppio del consumo e quindi ad un raddoppio del guadagno vi siete sentiti in obbligo di dare ancora un premio marginale ai raffinatori? Infatti si dà un premio marginale, poichè — e dobbiamo alla diligenza dell'onorevole relatore questi dati — il costo industriale che prima dello aumento del novembre era segnato per la benzina normale agli industriali in 27,91 lire al litro, dopo l'aumento è diventato lire 28,03 al litro. La differenza tra 27,91 e 28,03 al litro è di 12 centesimi al litro e i 12 centesimi moltiplicati (e poi vengo subito a rettificare, senatore Lo Giudice) per 9 miliardi di litri venduti danno centinaia di milioni.

È vero però che il conto è diverso per quanto riguarda la benzina extra. Per questa, sempre stando alla relazione Lo Giudice, il costo industriale prima dell'aumento era attribuito agli industriali in lire 35,89 centesimi; adesso è stato ridotto a lire 35,81 centesimi. Però sulla benzina normale avete aumentato di 12 centesimi al litro anche se (e ve ne do nuovamente atto) sulla benzina

extra avete diminuito di 8 centesimi. Ma un aumento c'è.

Ammettiamo pure che ci sia il *fifty-fifty* (siamo nel campo delle benzine e possiamo usare questa nomenclatura anglosassone), ammettiamo pure cioè che vi sia un consumo pari tra benzina extra e benzina normale. Io ci credo fino ad un certo punto, ma sto ai dati del carissimo amico Lo Giudice che me l'assicura.

Ma allora è chiaro che, se siamo al 50 e 50 per cento, avete aumentato per un 50 per cento 12 centesimi a favore degli industriali, dei raffinatori, e per l'altro 50 per cento avete diminuito di 8 centesimi.

Mi sono permesso di fare i conti con pignoleria. Sui 4 miliardi e mezzo di litri di benzina normale, i 12 centesimi in più dati ai distillatori, significano 540 milioni in più; sui 4 miliardi e mezzo di litri di benzina extra, 8 centesimi in meno significano 360 milioni in meno. Però c'è sempre una torta di 180 milioni. Si tratta di 180 milioni di regalo che vanno ad aggiungersi a quell'eventuale regalo che è andato o andrà in tasca ai raffinatori in ben maggiore misura in funzione della tecnologia attuale che diminuisce costantemente, o per lo meno tende a diminuire costantemente il peso specifico delle benzine.

Penso di avere concluso il mio compito. Ho sviluppato i motivi della mia perplessità, ho quindi detto il perchè il nostro Gruppo darà voto contrario. Non è certamente con la semplice ginnastica, diciamo pure, incongruente, facile e anche pedestre dell'aumento delle aliquote che si può far fronte a fatti eccezionali, che richiedono una finanza straordinaria. Di fronte a questa situazione, l'attuale Governo non sa fare altro che aumentare le aliquote, ma questo è un giuoco, non solo sconveniente, ma un giuoco che anche un ragazzo di quindici anni saprebbe fare.

Occorrono mille miliardi in più: ebbene, ritocchiamo le aliquote. È questa una finanza seria, onorevole Sottosegretario? È questa una finanza moderna? No, è una finanza, per dire il meno che si possa dire, empirica. Ma non è con una finanza empirica che si possono risolvere questi problemi, con una

finanza che da decenni ormai attende un suo rinnovo.

Ho letto questa mattina che l'onorevole Preti ha dato ieri assicurazione che si procederà presto ad una legge delegata (anche qui ci troveremo di fronte ad una legge delegata) per un nuovo tipo di finanza.

Io mi auguro che venga ben presto in Parlamento una proposta di legge di questo tipo. La discuteremo, ma non dimentichiamo che tanti Ministri delle finanze, da Andreotti a Tremelloni, a Preti hanno sempre detto, in risposta alle nostre obiezioni che si sarebbe rinnovato il nostro sistema arcaico finanziario, un sistema medioevale e borbonico.

Da 14 anni ho l'onore di sedere in Parlamento e da 14 anni dai diversi Ministri che si sono avvicendati al Dicastero delle finanze mi sono sempre state promesse le medesime cose. Ma il non averle fatte, cosa ha significato per voi, signori del Governo?

Ha significato che quando vi siete trovati di fronte ad imprevisti di questo tipo, che necessitavano miliardi a decine e subito — subito! — non avete saputo trovare che 30 miliardi nella nota di variazione, su entrate tributarie di 6.500 miliardi. Lo Stato, che introita tutti gli anni 6.500 miliardi alla fine dell'anno, non ha saputo trovare che 30 striminziti miliardi per sopperire ai danni delle alluvioni, che sono nell'ordine di centinaia e forse di migliaia di miliardi. Ma che finanza è la vostra?!

Allora, per finire, onorevole Presidente, e chiedo scusa di questo mio intervento, penso che abbiamo portato delle argomentazioni più che valide, malgrado le perplessità che onestamente io ho manifestato, per dire di no al vostro provvedimento. E questo no valga soprattutto ad aprirvi gli occhi, e nella fattispecie su questioni tecnologiche che mi sembra di avere illustrato a iosa, anche se la mia pignoleria può avere infastidito i colleghi; ma si tratta di pignoleria che se un domani verrà presa a conforto potrà fare reperire allo Stato centinaia di miliardi. Chiedendovi scusa di questa mia pignoleria, dal punto di vista tecnico, mi sembra tuttavia di avere più che esaurientemente e sufficientemente dimostrato i motivi fonamen-

tali del nostro no a questo aumento dell'imposta di fabbricazione sulle benzine. (*Applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Francavilla. Ne ha facoltà.

* F R A N C A V I L L A . Avevamo chiesto, signor Presidente, che questo provvedimento che riguarda il reperimento di fondi per le provvidenze agli alluvionati fosse discusso in Aula congiuntamente a tutti gli altri provvedimenti che sono all'esame del Senato, attualmente delle Commissioni del Senato (della Commissione finanze e tesoro in questo momento), perchè ognuno di noi fosse posto nella condizione di giudicare sul complesso dei provvedimenti e sul relativo reperimento dei fondi.

Per quanto ci riguarda, noi riteniamo sia possibile sottoporre ad una critica efficace il provvedimento che stiamo esaminando, se guardiamo nella sua giusta luce la via scelta per il reperimento dei fondi occorrenti, la quale ci appare in tutta la sua inadeguatezza, se esaminiamo i due decreti che contengono le norme d'impiego delle somme reperate, il decreto-legge n. 914 e il decreto-legge n. 976 (il decretino e il decretone, come adesso si usa dire).

Appare evidente, infatti, in primo luogo, che la maggiore preoccupazione del Governo è stata quella di contenere nei limiti più ristretti possibili gli aiuti alle zone alluvionate, per evitare di fare ricorso a quelle misure di finanza straordinaria che l'entità del disastro ci impone e che non possiamo più procrastinare se ci rendiamo conto del dramma che il Paese sta vivendo e della necessità di affrontare con urgenza, e con una mobilitazione massiccia delle risorse economiche nazionali, i problemi che ci sono di fronte; quelle risorse economiche nazionali che non possono essere impiegate, come oggi sta avvenendo, in quel processo distorto di accrescimento della liquidità delle aziende di credito che blocca in favore della massima produttività aziendale, aumentando il ritmo di espansione dei depositi e quello di

sviluppo degli impieghi, le più importanti risorse della nostra economia.

Noi riteniamo che se il Governo persiste nella sua linea intesa a considerare intoccabili quelle liquidità che vengono indicate nell'ordine di un aumento di oltre 3 mila miliardi nel 1965, registrando un costante divario tra il totale degli impieghi e il totale dei depositi, non soltanto contribuisce ad accentuare gli squilibri attuali della società italiana, ma manifesta, in un momento così grave della nostra storia, la sua incapacità a mobilitare le risorse della Nazione per intervenire subito a difendere le popolazioni colpite dai nuovi pericoli che si addensano sulle popolazioni stesse: questa mattina si ha notizia di nuovi straripamenti dell'Arno, delle ore d'ansia vissute questa notte dalle popolazioni martoriate di Firenze e di Grosseto e degli altri centri della Toscana.

Il mondo sta a guardare e, in questo momento, ci giudica spesso con severità. L'ultimo numero dell'« Economist » del 26 novembre-2 dicembre calcola che l'1,3 per cento del reddito nazionale, è andato distrutto, e valuta il danno delle alluvioni, attraverso la penna di un tecnico esperto, a 2 mila miliardi di lire, pari a 1 milione e 150 mila sterline. Voi non siete ancora in grado di dirci l'entità dei danni. Il Governo fiducioso che il tempo possa da solo risanare le ferite, rifiuta di far ricorso a misure di finanza straordinaria, rigetta senza neppure discuterla la nostra proposta di far ricorso ad un prestito nazionale. Non sembra che venga adombrata la necessità di ricorrere alla riduzione delle spese militari, chiedendo ai Paesi della NATO, come già fece l'Olanda, in occasione di una sua memorabile alluvione, di essere esonerata almeno per un anno dagli impegni di spese militari sottoscritti col patto Atlantico.

Nel corso del dibattito sui provvedimenti per gli alluvionati che seguirà questo, il nostro Gruppo articolerà le sue concrete proposte che vanno in una direzione diversa dalla linea che voi proponete, perchè le tassazioni per reperire i mezzi necessari siano applicate ai grandi patrimoni, perchè si colpiscano sprechi, consumi di lusso, posizioni

di rendita parassitaria. A me basta qui rilevare che questo provvedimento che stiamo ora discutendo, insieme con gli altri che reperiscono i fondi attraverso un gravame fiscale — imposte di ricchezza mobile, imposta complementare sul reddito, imposta di famiglia — finiranno col premere sui ceti meno abbienti.

È una linea questa che va verso l'antica strada dell'inasprimento della tassazione sui consumi, e chiede altri sacrifici al popolo italiano. Invece di misure eccezionali è questa la strada che è stata scelta dal Governo, ed è contro questa impostazione che noi vogliamo qui pronunciare il nostro rifiuto a questo tipo di provvedimenti, inquadrandolo, come cerchiamo di fare, negli altri provvedimenti che sono già in discussione al Senato.

La linea che noi criticiamo e che ci sforzeremo di modificare, onorevoli colleghi, è quella di una rettifica di taluni prezzi e di talune imposte!

Che cosa comporta il provvedimento che stiamo qui discutendo? Un aumento del prezzo della benzina di 10 lire legato all'aumento dell'imposta di fabbricazione. Ci è stato detto — ce lo ha detto il rappresentante del Governo in Commissione — che in rapporto ad una politica di selettività dei consumi la nostra posizione sarebbe contraddittoria in quanto noi rivendichiamo nei riguardi del settore della motorizzazione una politica diversa da quella finora seguita, e allora non dovremmo opporci all'aumento del prezzo della benzina che serve appunto a limitare lo sviluppo della motorizzazione. Questa è l'osservazione che ci viene fatta.

Io qui vorrei fare riferimento a quanto è stato detto in Commissione anche da parte del rappresentante del Gruppo socialista, il quale ha chiesto che l'aumento della benzina fosse portato a 20 lire. Ebbene, ecco una strada che, a nostro avviso, ricalca le antiche posizioni centriste, le antiche posizioni di gravare sui consumi popolari. Certo, se l'aumento della benzina fosse stato, ad esempio di 100 lire al litro, si sarebbe realizzata una certa selettività sul consumo della benzina medesima, si sarebbe posto un freno allo sviluppo della motorizzazione. Ma

il relatore Lo Giudice dice con franchezza nella sua relazione che l'aumento di 10 lire — e credo di poter dire anche l'aumento eventuale di 20 lire che proponeva il rappresentante socialista — non porterà ad una limitazione del consumo.

Quindi non è prevedibile una limitazione del consumo in questo settore, non è prevedibile che questo provvedimento possa esercitare un freno sull'incremento attuale della motorizzazione.

Ma guardiamo qual è la situazione oggi. Dai dati che sono a nostra disposizione, noi sappiamo che oltre 5 milioni di automobili sono in circolazione in Italia, di cui l'80 per cento è costituito da utilitarie (che arrivano fino alla 1100); e io non calcolo qui — ma è certamente importante il peso che hanno nella vita italiana — i motoveicoli, gli autotreni e soprattutto i servizi pubblici, i *pullmann*, le corriere, eccetera.

Se dunque è vero che l'80 per cento delle automobili in circolazione è rappresentato dalle utilitarie, non c'è dubbio che il reperimento di questi mezzi, di questi 200 miliardi che prevediamo di prelevare dall'imposta che viene sottoposta all'esame del Senato, si fa pesare per l'80 per cento ed oltre sulla grande massa degli utenti, che è costituita da impiegati, professionisti, artigiani, lavoratori ed anche operai. Ecco la vecchia strada (consumi, drenaggio del reddito di lavoro e di attività imprenditoriali e professionali) che finora è stata seguita, ecco la vecchia strada lungo la quale si marcia con questi tipi di provvedimenti.

Ma esaminiamo anche alcuni altri aspetti. Ho parlato dei motoveicoli, ed è noto che anche nel Meridione gran parte degli stessi lavoratori della terra raggiungono il loro posto di lavoro con le motociclette, i motoveicoli. Ecco un'altra categoria che viene colpita. Vengono inoltre colpiti i trasporti delle merci, gli autotreni, e i trasporti delle persone, i servizi pubblici, ossia i *pullmann*.

Ora io vorrei porre una domanda al rappresentante del Governo. Ritene il Governo che l'attuale aumento del prezzo della benzina non debba poi influire sui costi dei servizi pubblici, per cui sia da escludere del tutto in questo momento la probabilità, la

possibilità di un aumento delle tariffe a carico degli utenti delle città? E se questo non vi sarà, chi pagherà l'aumento del *deficit* delle aziende pubbliche, delle aziende dei servizi pubblici? Questo infatti si aggiunge alle difficoltà del traffico, per le quali il consumo del carburante, evidentemente, è maggiore a causa della diminuzione della velocità commerciale.

Ecco alcune domande che noi ci poniamo e che poniamo a voi che ci avete presentato questo provvedimento. Siete del tutto sicuri, nel momento in cui presentate questo provvedimento, che l'aumento del prezzo della benzina, che riguarda una così gran parte della popolazione italiana, data la situazione esistente, non influirà sull'aumento del costo della vita in genere e sull'aumento di altri prezzi? Non c'è dubbio che questa è la via lungo la quale va questo provvedimento.

Chi colpisce ancora questo provvedimento? Come abbiamo visto, colpisce settori popolari, ma colpisce anche e soprattutto, onorevole rappresentante del Governo, quel terzo della popolazione italiana a cui si dovrebbe andare incontro con le apposite provvidenze per le zone alluvionate. Sono quindi anche le popolazioni colpite dall'alluvione che finiscono col pagare una parte cospicua di questa nuova tassazione sui consumi.

Ecco la strada che avete scelto, e questo tipo di provvedimento, come ho già detto, si aggiunge alla piattaforma di aumenti fiscali che ci avete presentato. È per questo che siamo contrari a questa scelta che ancora una volta viene compiuta e che è incapace di affrontare, nei termini di una nobilitazione massiccia delle risorse economiche del Paese, i problemi che oggi ci stanno dinanzi in proporzione adeguata all'entità del disastro.

Perciò voi non potete venire a dirci che è necessario far presto, che è necessario approvare subito questo tipo di provvidenze poichè, attraverso di esse, come ci è stato detto anche in Commissione rispondendo alle nostre domande, si giungerà poi a provvidenze più ampie per sanare le ferite che sono state inferte dal disastro all'economia

nazionale, per intraprendere di nuovo il cammino di una ripresa economica, come ci avverte lo stesso Ministro del tesoro nella relazione presentata al Parlamento il 26 settembre scorso sull'andamento dell'Istituto di emissione e sulla circolazione bancaria e di Stato per il 1965. Anzi vorrei dire che forse si arriverà ad una sensibile contrazione dell'occupazione dipendente proprio per il tipo di scelta in favore del mantenimento delle cospicue liquidità esistenti nelle banche italiane.

Perchè non si porta avanti una politica di prestiti, sia pure a carattere nazionale, come l'attuale situazione di emergenza suggerisce? Nel momento in cui voi volete portare avanti un certo tipo di politica per la ripresa economica del Paese, scegliete senza dubbio la strada peggiore anzi la strada contraria ad un reale sviluppo dell'economia delle zone colpite, contraria allo stesso ripristino

delle condizioni in cui tali zone erano nel momento in cui il disastro si è verificato.

Sono stati colpiti dall'alluvione artigiani, industrie, commercianti, larghissimi settori dell'agricoltura, e non c'è dubbio che queste ferite non possono essere sanate attraverso questo tipo di provvedimento, attraverso queste scelte, che sono le vecchie scelte della rettifica del prezzo, della rettifica di una imposta, dell'aumento di una altra imposta che finirebbe con il gravare, come ho detto e come ho dimostrato, sulla grande massa della popolazione italiana, sui ceti medi della città e della campagna, sulla stessa popolazione colpita. Nel momento stesso in cui scegliete questo tipo di politica, non riuscite a reperire i mezzi necessari ed adeguati a queste esigenze e respingete le proposte che vengono dalla nostra e da più parti di affrontare con provvedimenti di emergenza i problemi gravi che sono di fronte a noi.

Presidenza del Vice Presidente SECCHIA

(Segue F R A N C A V I L L A) . Prima di terminare il mio intervento, vorrei indicare un fatto molto eloquente che riguarda l'attività stessa del nostro Parlamento, del Senato. Ho qui il resoconto sommario di ieri che riporta evidentemente la seduta di avant'ieri nella quale è stato approvato un provvedimento che riguarda le modifiche al piano delle nuove costruzioni stradali ed autostradali, per le quali sono previsti, se non sbaglio, una quarantina di miliardi di spese. Sembra davvero strano che, nel momento in cui volete colpire la motorizzazione o frenarne lo sviluppo (infatti il provvedimento può essere inteso anche nel senso di frenare lo sviluppo della motorizzazione), voi, negli stessi giorni in cui stiamo discutendo questi provvedimenti, approvate quello riguardante le autostrade.

Credo, onorevoli colleghi, che questo tipo di provvedimento possa essere agevolmente

approvato anche dal senatore Valletta e possa essere tranquillamente approvato da coloro i quali, per l'aumento al massimo dei profitti, puntano le loro carte sulla motorizzazione e sul suo sviluppo ulteriore. E anche essi sono oggi preoccupati della situazione che si è andata verificando nelle città italiane e della strozzatura che si va determinando in tali città. A nostro avviso, bisogna affrontare i problemi della motorizzazione attraverso provvedimenti di carattere urbanistico che indichino la capacità dell'attuale classe dirigente di affrontare le questioni che lo sviluppo enorme della motorizzazione ha posto al nostro Paese. Ecco le questioni che debbono essere affrontate; altro che questo piccolo aumento della benzina, il quale finisce con l'avere, come abbiamo detto, due risultati: primo, quello di gravare sui consumi popolari, anche con le moltiplicazioni a catena che un provvedimento di questo

tipo ha; secondo, quello di non contenere i consumi della benzina o lo sviluppo del caotico traffico automobilistico.

Infine (lo abbiamo già detto e riprendo quello che ho detto all'inizio) questo provvedimento non risolve e non ha in sè, insieme con gli altri che discuteremo nelle prossime sedute, alcuna possibilità, alcuna capacità di affrontare neppure le questioni più urgenti riguardanti la ripresa della vita economica, e non solo quella delle zone disastrose, riguardanti non solo le riparazioni immediate da fare per evitare i pericoli che si aggravano e si addensano sempre di più man mano che il tempo passa, ma il risarcimento dei danni dai quali sono stati colpiti, e colpiti così duramente, lavoratori, ceto medio della città e della campagna, piccole e medie industrie di queste zone. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . Non essenvi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

*** L O G I U D I C E , relatore.** Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il breve dibattito che su questo disegno di legge si è svolto sta a significare che i problemi di fondo attinenti alla politica economica generale del Paese, nonché alle provvidenze di carattere generale che devono corrispondere alle necessità derivanti dai gravi fatti che si sono verificati in questi ultimi tempi, saranno certamente ripresi tra qualche giorno quando si tratterà della conversione in legge del famoso « decretone ».

Quindi, anche se qui si è fatto qualche breve cenno, mi astengo volutamente dal farvi riferimento, così come mi astengo volutamente dal fare riferimento all'altro grosso problema, quello della motorizzazione, problema complesso che comporta riflessi di carattere urbanistico, di carattere industriale e di carattere viario. Si è fatto qui, per esempio, riferimento alla recente legge che prevede un acceleramento nelle spese per le autostrade, ma io ritengo che

questa non sia la sede più consona per discutere di quel problema, che pure esiste.

Ecco perchè mi vorrei limitare soltanto ad alcuni rilievi che attengono strettamente al provvedimento che qui abbiamo in esame.

E vorrei cominciare col primo di carattere generale. Si è qui ripetuto quello che tra l'altro si è detto anche fuori, che in momenti eccezionali, quando si ha bisogno di mezzi cospicui, e soprattutto di mezzi da acquisire in maniera piuttosto rapida ed economica, bisogna fare ricorso a strumenti di finanza straordinaria. Si ignora che il primo classico strumento di finanza straordinaria è l'inasprimento delle aliquote esistenti. Questo è un principio elementare e non c'è studioso o conoscitore di scienza della finanza che, al primo posto, non metta questo strumento; e il Governo, inasprendo l'imposta di fabbricazione sulla benzina, ha proprio fatto ricorso ad uno strumento di finanza straordinaria, come ha fatto ricorso a uno strumento di finanza straordinaria quando ha istituito per il 1967 una addizionale ai tributi ordinari.

Quindi anche questo disegno di legge va inquadrato nella tecnica degli strumenti di finanza straordinaria, ed io, onestamente e obiettivamente, ho messo in luce nella mia relazione quello che era implicito nella relazione governativa, cioè che il provvedimento non ha la finalità di contenere i consumi, sibbene una finalità esclusivamente fiscale. Tutto questo voglio ripeterlo, anche perchè dai dati in nostro possesso è dimostrato che l'incremento del consumo della benzina nel nostro Paese, che ha avuto la sua esplosione più notevole nel 1961, quando si è verificato un incremento del 23,30 per cento, è venuto poi gradualmente attenuandosi fino ad arrivare al 9,50 per cento nel 1966. Il che vuol dire che il naturale incremento di questo bene di consumo, la benzina, va decrescendo e inevitabilmente gli inasprimenti fiscali — a prescindere dalle intenzioni del legislatore, anche se sono moderate come sono moderate quelle di oggi (e l'ho già scritto nella mia relazione) — non possono non incidere, seppure in misura limitata, in modo limitativo sull'espansione

sione del consumo; ma voglio ribadire che lo scopo del provvedimento è quello di acquisire rapidamente una cospicua entrata al bilancio dello Stato.

Per quanto riguarda sempre la questione della benzina, è stata fatta da un collega un'osservazione che credo debba essere obiettivamente valutata. Il senatore Roda ha fatto presente che in base ad informazioni private, di cui ha qui parlato, il rapporto peso-volume ai fini della densità fiscale non è, per quanto riguarda la benzina normale, di 0,725, come risulta dai dati ufficiali, ma è, proprio in questo ultimo anno, di 0,720. In base a questa ipotesi egli ha fatto una serie di considerazioni ed ha costruito una sua teoria. Io mi sarei limitato, al suo posto, a chiedere al rappresentante del Governo di vedere se ciò corrisponde al vero; perchè non lo sappiamo, tanto più che si tratta di una questione a carattere squisitamente tecnico nella quale c'è una riservatezza di dati e di elementi che non so se sia facile superare.

Quindi io prendo atto di quello che ha detto il senatore Roda, non per fare le ipotesi che lui ha fatto, ma per sollecitare il Governo a fare i dovuti accertamenti in questa materia.

Sempre riferendomi al collega Roda, egli si è chiesto perchè la tassazione, per quanto riguarda l'imposta di fabbricazione sulla benzina, si fa per quantità e non per volume. La risposta è agevole: anzitutto perchè nel nostro Paese la tassazione degli oli minerali — e la benzina è un olio minerale — viene fatta, per tutti indistintamente questi oli, in base al volume, in armonia con quanto si fa in tutti gli altri Paesi del mondo, tanto che il riflesso lo abbiamo nella nostra tariffa doganale; c'è una uniformità di criteri di tassazione in Italia e all'estero che impone anche a noi di adeguarci a questi criteri e a questi sistemi.

Allora, il problema non è di vedere perchè si tassa a volume o meno, ma è di accertare se effettivamente quel rapporto percentuale tra volume e peso per quanto riguarda la benzina normale è 0,725 o 0,720; mentre peraltro, come conferma lo stesso senatore Roda — non l'ha detto nel

suo intervento, ma me lo ha confermato verbalmente — dalla stessa fonte risulta che, per quanto riguarda la benzina super, la percentuale è 0,740, cioè è uguale a quella che risulta dal rapporto ufficiale che ci viene da parte della finanza.

Un ultimo accenno voglio fare a quanto ha sottolineato il senatore Francavilla circa l'effetto di questo aumento sui consumi. Il collega Francavilla ci ha detto: questa maggiore spesa come sarà assorbita da parte delle aziende municipalizzate, chi provvederà? Ma senatore Francavilla, le aziende municipalizzate sono passive quasi tutte, a cominciare da quella di Milano per finire a quella di Firenze e a quella di Roma, e hanno questi problemi tutte le volte che vi è un aumento di costo, di qualsiasi natura; non mi vorrà dire che questa modesta incidenza sui costi generali sia più alta di quella che potrebbe verificarsi per esempio in seguito a un aumento derivante da giuste rivendicazioni salariali.

Allora non ce lo poniamo il problema? Ce lo poniamo e diciamo: chi pagherà l'aumento dei costi derivanti dagli aumenti salariali, pagherà anche questo aumento.

Circa poi la possibilità che questo aumento del prezzo della benzina di 10 lire al litro possa incidere sul costo della vita, devo rilevare che, benchè secondo stime approssimative il 40 per cento della benzina gravi sul settore produttivo — e quindi in questo caso si potrebbe parlare di eventuali influenze sull'aumento dei costi — l'onere è così polverizzato che non mi sembra ci si debba preoccupare, mentre il 60 per cento è rappresentato da consumi non direttamente produttivi.

Ed allora l'aumento del costo della vita non può che mancare; comunque, aggiungo, anche se ci fosse, bisogna tener conto, così come è stato esplicitamente detto e ripetuto da parte del Governo e riconosciuto dalla stessa minoranza, che questo aumento, in sè e per sè non eccessivo (ed io l'ho definito moderato), è dettato da esigenze di carattere eccezionale, e va inteso come un appello alla solidarietà di tutti i cittadini contribuenti i quali, in momenti difficili ed eccezionali come questi, devono essere

chiamati a collaborare perchè si possano risolvere doverosamente i problemi che le gravi alluvioni hanno determinato nel nostro Paese.

Ed è in questo spirito, onorevoli colleghi, che, al di sopra e al di fuori delle polemiche, credo che il provvedimento possa essere serenamente approvato. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per le finanze.

V A L S E C C H I , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Desidero solo comunicare, onorevole Presidente e onorevoli senatori, che il Governo condivide la replica che ha testè pronunciato il relatore. Con le considerazioni da lui enunciate testè, che si aggiungono a quanto il Governo già ha scritto nella sua relazione e alla pregevole relazione scritta del relatore stesso, il Senato è, credo, sufficientemente informato della natura e della portata del provvedimento. Il provvedimento ha una finalità meramente fiscale, e perciò non si presta ad ampie discussioni politiche. L'unico, opportuno commento è che la legge invita ad uno sforzo che bisogna fare in spirito di solidarietà, per reperire, anche a carico dei consumatori di benzina, un contributo onde arginare le calamità, che hanno turbato il Paese in questi ultimi tempi.

È nella valutazione di questo sforzo che insieme dobbiamo fare, che il Governo si onora di chiedere al Parlamento l'approvazione del provvedimento.

P R E S I D E N T E . Passiamo alla discussione dell'articolo unico del disegno di legge. Se ne dia lettura.

Z A N N I N I , *Segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto-legge 9 novembre 1966, n. 913, recante modificazioni al regime fiscale delle benzine speciali diverse dall'acqua ragia minerale, della ben-

zina e del petrolio diverso da quello lampante nonchè dei gas di petrolio liquefatti per autotrazione.

V E R O N E S I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

V E R O N E S I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, non condividiamo l'impostazione, che riteniamo un po' troppo semplicistica, del Governo, di estrapolare da tutto il contesto generale questo disegno di legge portandocelo come un puro e semplice provvedimento di natura fiscale per il quale non si può e non pare opportuno vi debba essere una discussione politica.

Noi invece pensiamo si debba considerare questo disegno di legge nel contesto di tutti i provvedimenti presi dal Governo e proprio per questa impostazione riteniamo che anche questo disegno di legge abbia un forte contenuto politico.

Il Gruppo liberale, che a mezzo di chi vi parla, nella 9ª Commissione, in sede di esame del decreto-legge 9 novembre 1966, n. 913, aveva ritenuto in data 16 novembre, confidando nelle assicurazioni del Governo, di dare un affidamento di massima all'azione preannunciata dallo stesso per sovvenire quanti italiani erano stati colpiti dalle alluvioni e dalle mareggiate, oggi, a conoscenza dell'impostazione completa assunta dal Governo in questa circostanza col decreto-legge 18 novembre 1966, n. 976, apparso sulla *Gazzetta Ufficiale* il successivo giorno 19, tenuto presente per di più lo strano e anomalo comportamento del Governo nella discussione che si svolge avanti la quinta Commissione finanze e tesoro, si vede costretto a modificare l'iniziale impostazione per esprimere parere e voto contrario.

Infatti il Governo, con gli atti successivi e le affermazioni e dichiarazioni successivamente rese da parte di membri qualificati in Parlamento e fuori, ha purtroppo riconfermato la fondatezza delle critiche che mi ero permesso di formulare in sede di 9ª Commissione, con le quali avevo lamentato

il fatto che la generale gestione della pubblica finanza non consente al Governo di fronteggiare neanche in piccolissima parte necessità straordinarie e lo obbliga a provvedervi con mezzi straordinari di entrata, come quello posto in essere con il provvedimento in discussione.

Confidavamo, e credevamo di poter interpretare così il pensiero di molti italiani, che il Governo, di fronte alla tragica realtà manifestatasi, dimostrasse sensibilità rivedendo le proprie impostazioni politiche, accettando revisioni e attuando economie nella sua spesa. Invece il Governo, con il decreto legge 18 novembre 1966, n. 976, ha dimostrato che non intende rivedere neppure in parte la sua politica, che non intende attuare economie, che non vuole utilizzare le prevedibili maggiori entrate per far fronte agli interventi e alle provvidenze necessarie in favore delle popolazioni colpite e per la ricostruzione e la ripresa economica delle imprese nei territori alluvionati. Ed è per queste premesse di quadro che riteniamo che il decreto-legge in esame non possa e non debba più essere esaminato e valutato in sè e per sè, bensì nel contesto complessivo dell'impostazione politica del Governo per il reperimento delle entrate necessarie a finanziare le provvidenze e gli interventi promossi.

Deve anche però dirsi che, pur considerando il provvedimento a sè stante, molte critiche si potrebbero fare e sarebbero quanto mai opportune perchè, in ogni caso, l'aumento nel settore poteva essere di entità minore, con la contemporanea incisione su altri settori di consumi specificatamente voluttuari, con conseguente percentuale di aumento più modesta di quella stabilita.

Le provvidenze e gli interventi predisposti vengono finanziati per 205 miliardi con l'aumento dell'imposta sulla benzina, ora in esame, per 165 miliardi con l'istituita addizionale all'imposta del 10 per cento, per 103 miliardi con uno storno di prestito già assunto e per 30 miliardi con la predisposta nota di variazione. E pare che, se e in quanto la spesa risulterà maggiore, il Governo intenda servirsi della somma già pre-

disposta per la fiscalizzazione degli oneri sociali.

Siamo di fronte quindi a un quadro che non prevede il benchè minimo tentativo di fare ricorso ad alcuna economia nel bilancio 1967, benchè le spese previste per detto bilancio ammontino ad oltre 10 mila miliardi di cui 8.951 in bilancio e 1.137 fuori bilancio. Ne consegue che l'azione politica del Governo, che non ha potuto e non ha voluto effettuare risparmi di qualche centinaio di miliardi su molte sue spese improduttive e demagogiche in relazione a un importo totale così alto — e questo malgrado vari membri della maggioranza, fra cui l'onorevole La Malfa, abbiano chiesto il blocco della spesa — non può essere considerata che come l'espressione di una precisa volontà di chiedere ai cittadini comprensione e sacrifici che il Governo, da parte sua, dimostra di non avere e di respingere.

Eguale il Governo non ha inteso ricorrere a prestiti sia all'interno che all'estero, scartando in modo troppo aprioristico tale possibilità che forse, quanto meno per parte, si sarebbe dimostrata utile; e forse tale apriorismo può trovare spiegazione nell'intenzione del Governo di sottrarsi a chiarimenti e a dimostrazioni che, diversamente, avrebbe dovuto dare e offrire.

Prendiamo atto che è stata fatta una variazione di bilancio, e precisamente quella di cui al disegno di legge n. 1919, per 30 miliardi dovuti ad un previsto incremento di gettito dell'imposta di ricchezza mobile. Ma ci si deve chiedere (e anche questa è la domanda di molti italiani) perchè non si è fatto ricorso in maniera più larga a questo sistema di finanziamento, se è vero, come è vero, che nell'ottobre scorso il Ministro delle finanze, onorevole Preti, parlando al Congresso degli intendenti di finanza, dette per certo l'incremento naturale e complessivo delle entrate fiscali nel bilancio dello Stato per 158 miliardi.

Ma, ritornando all'esame del decreto-legge, non possiamo non ricordare quanto nell'aprile 1964 ebbe ad affermare l'onorevole Pella, relatore alla stessa Commissione finanze e tesoro della Camera sul disegno di leg-

ge n. 1171, che convertiva in legge il decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 25, recante modificazioni al regime fiscale della benzina: « È così che il consumo della benzina non può essere più considerato un consumo voluttuario, perchè dell'automobile si servono soprattutto per necessità di lavoro i ceti medi e una larga parte, in continuo aumento, del mondo operaio ».

Eguualmente il nostro Gruppo, nel marzo 1964, esaminando il sopradetto provvedimento, con interventi svolti in Commissione e in Aula e con dichiarazioni di voto, ripetutamente aveva avvertito che l'aumento del prezzo della benzina si sarebbe ripercosso sulle categorie meno abbienti, incidendo sui costi di produzione e ponendo in essere una spinta al sistema dei prezzi, così da costituire un fattore di acceleramento inflazionistico. Critiche talmente fondate, che il Governo si è poi affrettato ad eliminare l'aumento.

Va anche ricordato che il carburante costituisce un elemento determinante nei costi generali e speciali nel settore delle attività terziarie; ed anche, sia pure in misura diversa, delle attività primarie e secondarie.

Ma è necessario ritornare al quadro generale (poichè, per quanto sopra abbiamo detto, non è possibile esaminare e valutare il decreto-legge sulla benzina fuori del contesto generale, e così pure l'altro decreto-legge n. 976) per lamentare la reiterata cattiva abitudine che il Governo ha di mettere il Parlamento di fronte all'approvazione di nuovi oneri fiscali oltremodo criticabili per spese destinate talora a fini che tutti possiamo approvare e che, nel caso, sono fuori da ogni discussione.

Può il Governo — noi ci domandiamo — continuare a comportarsi in troppi settori del suo bilancio come una cicala, per non dire altro, per poi porre il Parlamento in condizioni quasi di stato di necessità per far fronte ad interventi e provvidenze, nel caso, lo ripetiamo, quanto mai sacrosante, ma che peraltro potranno questa volta venire incontro solo per modesta parte alle sofferenze delle popolazioni colpite?

È certo che noi liberali, per doverosamente adempiere alla nostra funzione di

oppositori costituzionali, non possiamo fare a meno di criticare l'azione del Governo, e quindi di dare voto contrario, come nella specie, ad un suo atto politico errato. Ma è certo che non possiamo essere considerati per questo meno sensibili di alcun altro di fronte alle sventure e ai bisogni delle popolazioni colpite.

Purtroppo, come sopra dicevo, il Governo da tempo persiste in tale cattiva abitudine, e varrà per tutte ricordare l'assurda e antisociale imposizione di aumenti fiscali nel settore dell'energia elettrica e delle acque gassate per realizzare un finanziamento parziale del piano della scuola, i cui problemi, come è noto, sono in cima ai nostri pensieri e stanno primi nell'ordine delle priorità.

Per questo, esprimendo voto negativo al disegno di legge in esame come facente parte della impostazione generale con cui il Governo ha inteso reperire i fondi necessari per realizzare gli interventi e le provvidenze in favore delle popolazioni e delle imprese colpite, verso le quali ci sentiamo doverosamente solidali non meno di chiunque altro, mentre affermiamo che persisteremo nella azione condotta in Commissione e che condurremo in Aula per migliorare e per intensificare le provvidenze e gli interventi, sentiamo di dover dichiarare, di fronte al Parlamento e al Paese, che il Governo poteva e doveva provvedere infatti alle straordinarie spese abbandonando molti suoi orientamenti demagogici, dando prova di maggiore serietà, attuando per primo economie e utilizzazioni delle maggiori entrate e rinunciando a sperperi determinati soltanto da esigenze politiche condannabili sotto ogni aspetto. (*Applausi dal centro-destra*).

S A L E R N I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S A L E R N I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho ascoltato con grande interesse le critiche mosse dalle opposizioni al disegno di legge in oggetto; e, sotto un certo

riflesso, non potrei non riconoscerne l'esattezza. Intendo riferirmi, soprattutto, all'osservazione dell'onorevole Roda il quale ha rilevato che, in un Paese dove esistono ancora provincie in cui il reddito individuale medio annuo non arriva alle 240 mila lire, rappresenta un assurdo o per meglio dire, a mio avviso, una stridente sperequazione il consumo di circa mille miliardi all'anno per effetto della circolazione degli autoveicoli.

Invero, sotto un profilo eminentemente sociale, nessuno potrebbe contestare la verità di tale assunto, che, per essere eliminato, richiederebbe una diversa destituzione di reddito individuale, con riferimento, in grado di priorità, alla costruzione di sempre maggiore quantitativo di alloggi (a carattere economico e popolari), al sempre crescente miglioramento dei consumi alimentari, al sempre maggiore incremento della pubblica istruzione e, soprattutto, alla creazione di sempre più ampi e permanenti posti di lavoro.

Ma il problema che oggi ci occupa non è problema politico, non attiene ad alcuno dei predetti problemi di fondo e nemmeno al problema del necessario e urgente risanamento idraulico-forestale; esso, invece, è di natura fiscale, essendo stato determinato da eventi straordinari che richiedevano mezzi finanziari inderogabili e urgenti, al fine di sopperire alle gravi e molteplici necessità di primo intervento. E se è vero che, per effetto della non ancora attuata riforma tributaria, lo Stato non è riuscito a reperire se non trenta miliardi sul maggior accertamento dell'imposta di ricchezza mobile di fronte all'originaria previsione del bilancio finanziario per il 1966, è altresì vero che il difetto di altre disponibilità trova giustificazione nella dilatazione della spesa pubblica, resasi necessaria per provvedere agli accresciuti bisogni della collettività, la cui richiesta si fa sempre più pressante e insofferente.

Discuteremo in seguito, di fronte ai non meno inderogabili provvedimenti di ricostruzione e di prevenzione, quali debbono essere i mezzi finanziari più opportuni, approfondendo se, in quali forme e in quali

limiti, si debba far ricorso al mercato finanziario mediante prestiti (secondo l'indicazione del senatore Veronesi) oppure se il reperimento dei fondi debba avvenire eliminando esenzioni (d'ordine economico e sociale) e, comunque, colpendo le evasioni. Per ora ci troviamo di fronte alle straordinarie calamità naturali dei decorsi mesi di ottobre e di novembre e quindi di fronte all'inderogabile necessità di reperire mezzi finanziari d'immediata riscossione e disponibilità, non potendosi evidentemente attendere la riforma tributaria o, comunque, adottare provvedimenti a effetto finanziario ritardato, per situazioni che richiedono invece immediato intervento. Di qui la necessità di ricorrere, tra l'altro, all'aumento del carico tributario sulla benzina: aumento che, pur incidendo innegabilmente sul reddito dei meno abbienti, colpirà anche consumi che sono in larga parte voluttari.

La temporaneità del tributo, limitato al 31 dicembre 1968, può, del resto, sia pure in parte, tranquillizzarci sotto il profilo sociale. La necessità che i consumatori di benzina concorrano (a mezzo dell'aumento dell'imposta di fabbricazione) allo sforzo generale del Paese per fronteggiare la grave situazione in cui sono venute a trovarsi le popolazioni delle zone colpite e le zone stesse, postula la conversione in legge del decreto *de quo*.

E per tali motivi che io esprimo il voto favorevole del Gruppo socialista unificato.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare e poichè il disegno di legge è composto di un articolo unico, metto senz'altro ai voti il disegno di legge. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

E approvato.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni

P R E S I D E N T E . Comunico che i Ministri competenti hanno inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interrogazioni con richiesta di risposta scritta pervenute alla Presidenza.

Z A N N I N I , Segretario:

GIGLIOTTI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso che l'Ente autotrasporto merci (EAM) è uno degli enti che, per comune riconoscimento dovrebbe essere sciolto con conseguente trasferimento delle sue funzioni all'Amministrazione diretta dello Stato, per conoscere: a) i motivi per i quali, con decreto ministeriale, è stato affidato a detto Ente il compito di « accertare la permanenza dei requisiti e delle condizioni richieste per il rilascio dell'autorizzazione al trasporto di merci », precedentemente assolto dall'Ispettorato della motorizzazione civile, con l'estensione dell'accertamento anche ai trasporti merci in conto proprio; b) se tale accertamento sarà subordinato al pagamento del « diritto di statistica » che ha già dato luogo a rilievi di illegittimità o quanto meno di non obbligatorietà, con chè il trasferimento del predetto compito all'EAM sembrerebbe strumentale ai fini della riscossione del diritto di statistica. (5502)

GIANQUINTO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — con riferimento all'ordine del giorno 22 novembre 1966 del Consiglio comunale di Piove di Sacco (Padova) col quale si chiede, tra l'altro, un dettagliato piano di sistemazione e rafforzamento degli argini dei fiumi Brenta e Bacchiglione e del canale di Ronciette, nonché l'organizzazione di un efficiente e moderno servizio di allarme per consentire alle popolazioni l'adozione di tempestive misure di salvamento di vite e di averi — quali provvedimenti si ritiene di adottare in adempimento di tali giuste richieste rispondenti ad in-

derogabili ed urgenti necessità oggettive. (5503)

MILITERNI. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle aree depresse del Centro-Nord ed ai Ministri dei lavori pubblici, della marina mercantile, delle finanze e del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere:

preso atto, con viva soddisfazione, che la nuova legislazione per il Mezzogiorno destina, molto opportunamente, congrui finanziamenti e specifiche incentivazioni alle iniziative turistiche;

rilevato che, nel quadro di un'organica e realistica programmazione dello sviluppo del turismo lungo l'asse meridionale della autostrada del Sole, sono stati identificati, dal Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, e specie sulle costiere tirreniche e joniche, comprensori di sviluppo turistico, ove maggiori, più caratterizzanti e tipiche sussistono le attrattive naturali per le correnti turistiche dell'Europa centro-settentrionale;

constatato che, sia per la notevole carenza di aree private, specie lungo la esigua fascia costiera della penisola calabrese, peraltro già quasi tutta impegnata dal raddoppio del binario delle Ferrovie dello Stato Reggio-Battipaglia, dall'autostrada del Sole e dalle radicali, necessarie varianti a considerevoli tratti delle strade nazionali costiere, sia per introdurre nel mercato delle aree utilizzabili, specie nei comprensori di sviluppo turistico, in zone marine, un immediato congegno di contenimento dei prezzi, urge la massima possibile disponibilità di aree demaniali;

rilevato, inoltre, che la realizzazione delle più urgenti iniziative ed attrezzature turistiche lungo le coste meridionali del Paese — come, ad esempio, stabilimenti balneari, ostelli per la gioventù, pinete e zone verdi lungo le spiagge, parcheggi all'ombra, attrezzature sportive connesse al turismo, club nautici e remo-velici, fasce frangivento, eccetera — è condizionata e tutta subordinata, per naturale istanza ubicazionale, alla disponibilità delle aree costiere idonee;

constatato, peraltro, l'endemica ed ancora invincibile lentezza burocratica, specie delle capitanerie di porto, nell'istruttoria delle concessioni demaniali;

rilevato, tuttavia, che la realizzazione di serie iniziative tecniche e finanziarie di sviluppo turistico, sia ad opera dei privati che dei Comuni e di altri Enti, è ovviamente connessa alla previa disponibilità in proprietà della superficie delle aree idonee;

constatato, infine, che, pertanto, ogni ulteriore ritardo nella definizione dell'*iter* del disegno di legge recante disposizioni per l'uso dei beni immobili dello Stato e per le alienazioni di beni del patrimonio disponibile comprometterebbe, irreparabilmente, il primo programma biennale della Cassa per il Mezzogiorno in vaste zone costiere, arrecando grave danno non solo alle regioni più depresse del Mezzogiorno ma a tutta l'economia del Paese, che dal turismo, notoriamente, ricava, annualmente, considerevoli e preziosi mezzi monetari,

se non ritengano opportuno ed urgente provvedere, di concerto, ognuno per la parte di propria competenza:

a) a predisporre la più sollecita e congrua definizione del citato strumento legislativo la cui articolazione operativa tenga nel debito conto le menzionate prospettive ed istanze dello sviluppo turistico del Mezzogiorno;

b) a dare, nel frattempo, immediate disposizioni — rivedendo ed eventualmente aggiornando e semplificando precedenti procedure amministrative e regolamentari — ai purtroppo molteplici organi periferici competenti in materia (Provveditorati alle opere pubbliche, Genio civile, Capitanerie di porto, Intendenza di finanza, eccetera) per la più rapida espletazione delle istruttorie in corso per la concessione di aree demaniali. (5504)

Ordine del giorno per la seduta di mercoledì 6 dicembre 1966

P R E S I D E N T E. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 6 dicem-

bre, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Interrogazioni.

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Variazioni al bilancio dello Stato per l'anno finanziario 1966 (secondo provvedimento) (1919).

2. MORVIDI. — Abrogazione degli articoli 364, 381, 651 e modificazioni agli articoli 369, 398, 399 del codice di procedura civile (233).

3. Disciplina dei titoli e dei marchi di identificazione dei metalli preziosi (895).

4. BOSCO. — Inclusione dei tribunali di Brescia, Cagliari, Lecce, Messina, Salerno e S. Maria Capua Vetere fra quelli cui sono addetti magistrati di Corte di cassazione in funzioni di Presidente e di Procuratore della Repubblica (891).

5. Deputati ERMINI ed altri. — Salvaguardia e valorizzazione delle zone archeologiche di Aquileia e dell'antica via Romea (1403) (*Approvato dalla 8^a Commissione permanente della Camera dei deputati*).

6. Disposizioni integrative della legge 11 marzo 1953, n. 87, sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (202).

7. Proroga della delega contenuta nell'articolo 26 della legge 26 febbraio 1963, n. 441, per la unificazione di servizi nel Ministero della sanità (588).

III. Seguito della discussione della proposta di modificazioni agli articoli 63 e 83 del Regolamento del Senato della Repubblica (Doc. 80).

Interrogazioni all'ordine del giorno

ALBARELLO, DI PRISCO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se, in considerazione del numero dei giovani di leva che si aggira sulle 400 mila unità e del fabbisogno della forza bilanciata che è stabilita sulle

220 mila presenze di militari alle armi, non intende disporre l'immediato invio in congedo dei giovani attualmente alle armi che hanno compiuto più di dodici mesi di servizio militare.

Inoltre gli interroganti richiedono che sia impostato in maniera conclusiva il problema della ferma a dodici mesi come norma generale e così pure quello della interpretazione larga e generosa delle norme sul reclutamento in modo che possa aumentare il numero di giovani esonerati dal compiere il servizio di leva. (1129)

PALERMO, VALENZI, BERTOLI, GOMEZ D'AYALA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della difesa.* — Per sapere se sono a conoscenza che in occasione di un raduno monarchico tenutosi a Napoli il 29 maggio 1966 per commemorare i caduti tra le file dei gruppi monarchici che con le armi tentarono, l'11 giugno 1946, a Napoli, di opporsi con la forza ai risultati del referendum istituzionale ed assalirono la sede della federazione provinciale del PCI di Napoli:

1) l'ufficiale di vascello Amedeo d'Aosta ha letto un messaggio dell'ex re Umberto;

2) un aereo di nazionalità svizzera con a bordo Vittorio Emanuele, figlio di Umberto di Savoia, ha sorvolato la città di Napoli nella zona del lungomare ove era stato convocato un appuntamento di monarchici.

Si chiede di sapere come è potuto avvenire che un ufficiale che ha giurato fedeltà alla Repubblica abbia potuto impunemente prendere pubbliche posizioni eversive nei confronti dell'istituto repubblicano fino al punto da inviare un telegramma per ringraziare Vittorio Emanuele « di aver voluto essere nel cielo d'Italia in un giorno tanto significativo per Napoli », e per sapere chi, in violazione della Costituzione, abbia potuto consentire al giovane Vittorio Emanuele di giungere fino a Napoli. (1292)

GIANQUINTO. — *Ai Ministri della difesa e del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere se non riconoscano ormai la necessità

urgente ed improrogabile di trasferire altrove il poligono di tiro di Bibione, posto che la sua esistenza si rivela in assoluto contrasto con le esigenze di sicurezza, di tranquillità e di sviluppo delle grandi stazioni di cura, soggiorno e turismo di Bibione, Caorle e Lignano.

Se si considera che il poligono occupa un frontemare di 3 chilometri e che anche durante la stagione estiva si effettuano gli assordanti tiri delle artiglierie e delle armi leggere, si ha chiaro il quadro della situazione che non può ulteriormente durare.

Si aggiunga anche che l'esistenza del poligono è fonte di concreto pericolo come è dimostrato dal grave episodio del 2 giugno 1966 allorché un proiettile cadde sulla spiaggia tra i turisti.

La sola Bibione ha registrato nella stagione estiva 1965 ben 1.007.611 presenze; onde essa e tutta la zona balneare circostante a nord e a sud meritano particolari cure e misure che ne incrementino e non ne ostacolino lo sviluppo e la ricettività.

Tra tali misure preminente è, ad avviso dell'interrogante, il trasferimento in località lontana ed innocua del poligono di tiro.

L'interrogante, inoltre, chiede di conoscere:

a) quali gravi ragioni non hanno permesso di sospendere i tiri durante la stagione estiva, mentre nel decorso anno vennero sospesi sino a tutto il 30 settembre;

b) se il Governo, in attesa del trasferimento del poligono, non intenda disporre intanto che i tiri vengano sospesi dal 1° maggio al 30 settembre di ogni anno. (1364)

SALATI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Premesso che gli industriali stagionatori hanno deciso di comune accordo di non dare inizio alle trattative con i piccoli produttori e loro cooperative e consorzi del formaggio « parmigiano e reggiano » e del « grana padano », al fine di costringerli, pressati come sono dalle necessità di realizzo, a vendere sottocosto il prodotto;

considerato che tale comportamento, ispirato solo da intendimenti speculativi,

colpisce gli interessi di oltre 80.000 famiglie di piccoli produttori, per i quali la produzione dei suddetti formaggi rappresenta oltre la metà del reddito,

l'interrogante chiede di conoscere se non intenda promuovere l'immediato inizio delle trattative tra industriali stagionatori e produttori e loro cooperative e consorzi, allo scopo di stroncare la manovra degli industriali stagionatori, la quale, oltre a colpire una così imponente massa di piccoli produttori, è lesiva dell'economia nazionale già messa a dura prova dalle massicce importazioni di generi alimentari, tra cui figurano per circa 250 miliardi i formaggi;

chiede infine se intende garantire, attraverso le norme vigenti e quelle in corso di approvazione, l'assegnazione di congrui finanziamenti per consentire ai produttori di sottrarsi al ricatto, anche con la promozione di ammassi volontari. (1413)

COMPAGNONI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e del tesoro.* — Per sapere se siano informati del vivo malcontento esistente nelle campagne a seguito della cessazione dei finanziamenti stanziati con le leggi n. 989 del 1954, 850 del 1956 e 1094 del 10 dicembre 1958 per la concessione di

contributi in conto capitale alle categorie coltivatrici che acquistavano sementi selezionate;

per sapere inoltre se non ritengano necessario e urgente prendere le opportune iniziative per il reperimento dei fondi allo scopo di ripristinare le sovvenzioni previste dalle leggi predette, con particolare riguardo alla diffusione di sementi foraggere, incoraggiando così una più sollecita ed estesa conversione delle colture, andando incontro alle numerose richieste delle categorie interessate e delle varie organizzazioni sindacali che le rappresentano. (1431)

CARELLI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se non ritenga opportuno, nell'interesse della produzione nazionale e della ripresa economica del settore ovinicolo, graduare e controllare, con particolari cautele, le importazioni di carne ovina e di soggetti ovinii in piedi. (1466)

La seduta è tolta (ore 11,30).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari

ALLEGATO

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

ALCIDI REZZA Lea, TRIMARCHI: Approvazione della tabella delle variazioni nelle piante organiche negli Istituti di istruzione tecnica e professionale (3581)	Pag. 28478	TOMASSINI: Sorvolo di apparecchi supersonici sulla città di Viterbo (5283)	Pag. 28488
BISORI: Potenziamento della sezione doganale di Prato (5108)	28478	VECELLIO: Crisi del settore marmifero italiano (4196)	24489
CHIARIELLO, D'ERRICO: Gravissimi inconvenienti derivanti dallo sciopero dei dipendenti comunali di Napoli (5035)	28479	VERONESI: Valorizzazione delle attrezzature della idrovia ferrarese (4909)	28490
D'ERRICO: Regolamentazione del commercio del caffè (4842)	28480	VERONESI, CHIARIELLO, D'ERRICO, ROTTA, ROVERE: Ammontare del deficit dei bilanci ospedalieri (4507)	28490
GIORGI: Uso di fusti di legno per la conservazione delle conserve di pomodoro (5080)	28482	VERONESI, CHIARIELLO, MASSOBRIO: Ammontare dei danni subiti dal Paese nelle recenti alluvioni (5452)	28491
GIORGI, CANZIANI: Sistemazione del personale non insegnante nel settore dell'istruzione tecnica (3163)	28482	VIDALI: Sistemazione dei dipendenti del cessato Governo militare alleato nel territorio di Trieste (4288); Definitiva sistemazione dei dipendenti del cessato Governo alleato militare nel territorio di Trieste (4289)	28491 28492
KUNTZE, CONTE: Soppressione degli uffici delle imposte dirette e del registro di Castelnuovo della Daunia (Foggia) (5308)	28483	ZELIOLI LANZINI: Voli ultrasonici effettuati dall'aviazione militare su agglomerati cittadini (5223)	28494
LUSSU: Precedenza alle classi di leva più vecchie nell'espletamento di pratiche di pensione (1590)	28483	AGRIMI, Sottosegretario di Stato per il tesoro	24493
MACCARRONE: Definizione della figura professionale di « dentista-infermiere » (5094); Designazione del signor Meucci alla carica di Presidente degli Istituti di ricovero di Volterra (5205)	28484	Bo, Ministro delle partecipazioni statali	28485
MAIER: Soppressione degli impianti chimici della società ex Larderello (4949)	28485	BRACCESI, Sottosegretario di Stato per il tesoro	28483
MARULLO: Rispetto della distanza minima per l'installazione di nuove farmacie (5161)	28485	GASPARI, Sottosegretario di Stato per l'interno	28479 28484
MASCIARE: Chiusura degli stabilimenti Benteler di Brindisi (5138)	28485	GUI, Ministro della pubblica istruzione	28478 e passim
PIASENTI, ROSATI, ALBARELLO, DI PRISCO, ZENTI, CORNAGGIA MEDICI: Nessun rilievo dato dalla TV alla manifestazione della Resistenza svoltasi a Pescantina (5168)	28486	MARIOTTI, Ministro della sanità	28481 e passim
PREZIOSI: Soppressione della sezione del liceo scientifico di Montella (Avellino) (5109)	28486	NATALI, Ministro della marina mercantile	28490
SCARPINO, SALATI: Modifica delle piante organiche per il personale non insegnante degli Istituti di istruzione tecnica (3664)	28487	PASTORE, Ministro senza portafoglio	28486
TIBERI: Provvedimenti da adottarsi in favore degli olivicoltori (5202)	28488	PRETI, Ministro delle finanze	28479, 28483, 28489
		RESTIVO, Ministro dell'agricoltura e delle foreste	28488
		SALIZZONI, Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri	28491
		SPAGNOLLI, Ministro delle poste e delle telecomunicazioni	28486
		TREMELLONI, Ministro della difesa	28488, 28495

ALCIDI REZZA Lea, TRIMARCHI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere per quali motivi non ha provveduto regolarmente fino ad oggi e se intenda provvedere all'emanazione del decreto interministeriale di cui all'articolo 2 della legge 22 novembre 1961, n. 1282, relativo all'approvazione della tabella complessiva di tutte le variazioni annualmente intervenute nelle piante organiche degli Istituti, Scuole e Convitti di istruzione tecnica e professionale. (3581)

RISPOSTA. — L'adeguamento annuale delle piante organiche degli istituti, scuole e convitti d'istruzione tecnica e professionale, ai sensi dell'articolo 2 della legge 22 novembre 1961, n. 1282, è stato disposto fino al 1° ottobre 1964. L'ultimo decreto interministeriale concernente la situazione alla predetta data è stato registrato alla Corte dei conti il 31 maggio 1966.

I decreti interministeriali di variazione delle piante organiche per i predetti settori d'istruzione, riflettenti la situazione al 1° ottobre 1965, sono in via di perfezionamento; quelli concernenti la situazione al 1° ottobre 1966 saranno predisposti non appena saranno pervenuti, entro il termine del 30 novembre 1966, i necessari elementi da parte dei singoli istituti.

Il Ministro

GUI

BISORI. — *Ai Ministri delle finanze, dell'industria e del commercio, del commercio con l'estero e dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Nel 1965 il sottoscritto — sviluppando sue precedenti insistenze — rivolse a codesti Dicasteri un'interrogazione con richiesta di risposta scritta (n. 3207) per lamentare, fra l'altro, che in Prato funzioni ancora una semplice Sezione doganale « benchè a Prato venisse assegnata fin dal 1963 una Dogana propria, con formale decreto rimasto finora ineseguito ».

Fu risposto: « La città di Prato è sede di una Dogana di 2ª classe che non si è potuta ancora attivare, attese le difficoltà di ordine tecnico e di natura finanziaria che gli enti

interessati hanno incontrato nella fase di progettazione degli impianti e manufatti occorrenti... Si auspica comunque di pervenire nel più breve tempo possibile alla soluzione radicale del problema cortesemente riproposto dalla signoria vostra onorevole allorchè saranno approntate le attrezzature in progetto da parte delle Ferrovie dello Stato per dare sede adeguata ai servizi doganali in questione ».

Nello stesso anno 1965 le esportazioni laniere pratesi salirono a circa lire 115 miliardi, nonostante le difficoltà creditizie, gli squilibri fra costi e ricavi, gli ostacoli che le aziende industriali (quasi tutte medie e piccole) e artigianali di Prato incontrano nei loro rapporti con l'estero.

Anche in relazione all'entità di quelle esportazioni, tanto vantaggiose per la bilancia commerciale della Nazione, il sottoscritto ancora una volta rileva come non sia concepibile che in una città qual'è Prato — che, in rapporto alla sua entità demografica, è alla testa delle attività esportatrici italiane e merita quindi misure adeguate allo specialissimo suo movimento di merci — le esportazioni, che tutti in Italia concludono doverosi favorire, restino invece ostacolate da carenze della Pubblica Amministrazione.

Al tempo stesso il sottoscritto fa presente che la Camera di commercio di Firenze — la quale sta ormai costruendo « i nuovi magazzini generali di Prato » presso la stazione ferroviaria — ha « più volte espresso » la « volontà » di « ospitare nella sede » di quei magazzini « gli uffici della Dogana di Prato » (come il Presidente di detta Camera ha ripetuto anche nei giorni scorsi).

Ciò premesso, il sottoscritto domanda:

1) se (come confida) il Governo abbia intenzione di attivare finalmente la Dogana di Prato appena i locali per ciò offerti dalla Camera di commercio saranno utilizzabili;

2) se invece altre difficoltà ostino a quell'attivazione e, in caso affermativo, quali specificamente fra gli « enti interessati » che vennero genericamente menzionati nella risposta del 1965 avrebbero, secondo il Governo, il compito di rimuovere tali difficoltà. (5108)

RISPOSTA. — Si ritiene opportuno far presente, a titolo di premessa, che, per quanto possibile, è stato dato seguito alle assicurazioni fornite alla S.V. onorevole in sede di risposta all'interrogazione n. 3207 del maggio 1965.

Infatti i servizi relativi alle esportazioni, che prima venivano espletati mediante il distacco giornaliero di funzionari della dogana di Firenze, sono stati trasferiti a Prato sin dall'11 ottobre 1965.

Inoltre, malgrado la ormai ben nota carenza di personale, la dogana di Prato risulta dotata, dal 15 ottobre ultimo scorso, di ben 31 unità ripartite tra le varie qualifiche.

Purtroppo non è stato ancora possibile reperire un edificio, dotato di attrezzature ed impianti idonei, che possa ospitare gli uffici doganali pratesi.

D'altra parte il problema non può essere ovviamente risolto con il semplice reperimento di locali per uffici, ma, onde evitare di dover impiegare il personale in più punti della città, è necessario poter disporre di magazzini ed aree sufficientemente estesi ed attrezzati per il carico e lo scarico degli automezzi.

A tal fine sono in corso gli adempimenti relativi all'affittanza di un idoneo locale da adibire a magazzino della dogana di Prato, ove verrebbero espletate tutte le operazioni di esportazione stradale (TIR e collettame).

La Camera di commercio, industria ed agricoltura di Firenze, inoltre, ha fatto sapere di voler ospitare, nella sede dei magazzini generali in corso di costruzione a Prato, gli uffici della Dogana, facendo presente, tuttavia, che l'opera sarà ultimata fra circa due anni.

Infine, è in progetto la costituzione di un consorzio su iniziativa del Sindaco e della locale Unione industriale per dotare Prato di idonee attrezzature doganali.

Poichè il competente Ministero dei lavori pubblici non risulta in grado di provvedere alla realizzazione dei necessari impianti con le normali disponibilità di bilancio, l'Amministrazione finanziaria deve necessariamente fare affidamento sulle iniziative

promosse in proposito dagli Enti economici locali.

Si assicura, comunque, che la situazione di Prato continuerà ad essere attentamente seguita e sarà fatto tutto il possibile per addivenire ad una sollecita e definitiva soluzione di tutto il problema, compresa quindi l'attivazione di una dogana vera e propria, come giustamente auspicato dalla S.V. onorevole.

Il Ministro delle finanze

PRETI

CHIARIELLO, D'ERRICO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se intenda intervenire, con tutta l'urgenza che la gravità del caso richiede, per ovviare ai gravissimi inconvenienti che lo sciopero dei dipendenti comunali di Napoli determina nei servizi cittadini.

Servizi importanti come quello dei cimiteri e dell'ospedale psichiatrico funzionano in maniera pressochè nulla, mentre lo sciopero dei netturbini ha trasformato la città in un cumulo di immondizie, con enorme pericolo per la salute pubblica e con immenso danno per l'economia cittadina, che, specie quella turistica, è pressochè paralizzata.

Non si intende entrare nella disamina delle cause che hanno determinato lo sciopero che si trascina da tanti giorni, ma è inconcepibile che non si riesca ad attuare alcun provvedimento, atto a mitigarne almeno in parte le vergognose conseguenze che hanno letteralmente indignato la cittadinanza. (5035)

RISPOSTA. — Lo sciopero attuato nello scorso mese di luglio dai dipendenti del comune e della provincia di Napoli ha avuto carattere di protesta avverso le direttive impartite dalla Commissione centrale per la finanza locale in ordine alla cosiddetta « indennità accessoria », divenuta incompatibile con il riassetto del trattamento economico del personale degli enti locali, e pertanto da sopprimersi gradualmente da parte delle Amministrazioni che continuavano a corrisponderla.

Lo sciopero, proclamato per quattro giorni e poi prolungato per altri quattro, ha, ovviamente, causato notevoli intralci al funzionamento di servizi pubblici essenziali.

È però da notare che all'Ospedale psichiatrico i servizi fondamentali sono stati costantemente assicurati dal personale infermieristico e militare.

Per quanto concerne la salute pubblica, nessun pericolo si è, in concreto, manifestato poichè la situazione è stata, sotto tale profilo, tenuta sotto rigoroso controllo.

Per mitigare il disagio della cittadinanza, a causa dell'interruzione dei servizi di nettezza urbana, l'Amministrazione comunale si era proposta di attuare un piano di emergenza, con la collaborazione delle ditte appaltatrici di parte degli stessi servizi. Senonchè, la maggior parte degli appaltatori non ha aderito all'invito loro rivolto e, di conseguenza, la Prefettura ha dovuto provvedere direttamente, noleggiando alcune decine di automezzi per assicurare un primo indispensabile intervento.

Negli ultimi quattro giorni di sciopero, gli amministratori comunali sono riusciti a varare un piano per la pulizia della città, che è stato attuato con risultati soddisfacenti.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
GASPARI

D'ERRICO. — *Ai Ministri della sanità e del commercio con l'estero.* — Premesso:

1) che gli importatori di caffè sono soggetti, per l'Italia, alle consuetudini ed agli usi, che regolano, su scala internazionale, il commercio del caffè;

2) che il contratto di acquisto tra la Casa esportatrice e l'acquirente viene stipulato secondo clausole che non prevedono il rifiuto, da parte dell'acquirente, a ritirare il caffè, se questo dovesse risultare alla consegna « bacato », giacchè la « bacatura » non è considerata un difetto;

3) che il caffè viene pagato dall'acquirente prima ancora che esso raggiunga il porto di sbarco;

4) che le eventuali discordanze e controversie vengono risolte, mediante arbitrato internazionale, a Londra, e che tra di esse non è mai contemplata la « bacatura »;

5) che il caffè in arrivo, prima dello sdoganamento, viene sottoposto ad un esame igienico-sanitario, eseguito dal medico provinciale, sezione doganale, che garantisca che il caffè in arrivo è esente dal pericolo di epidemia ed infezioni, e che per il caffè in arrivo nel porto di Napoli prima dello sdoganamento viene effettuato anche un esame fito-patologico, che garantisca che il caffè è esente da insetti e parassiti;

6) che il caffè sdoganato dopo detti esami viene ritirato dagli importatori, che ne curano la tostatura e l'immissione in commercio;

7) che, dopo lo sdoganamento, pare per disposizioni del Ministero della sanità, il caffè può essere sottoposto a controllo da parte dei laboratori sanitari provinciali e se i chicchi, crudi o tostati, vengono trovati « bacati » in misura superiore al 4,5 per cento, il commerciante viene denunziato all'Autorità giudiziaria per frode alimentare in base al regio decreto 3 agosto 1890, n. 7045, articolo 156, ed alla legge 30 aprile 1962, n. 283, articolo 5, articoli nei quali, per altro, si parla genericamente di caffè « avariato » e non « bacato »;

constatato:

1) che la legislazione vigente è assolutamente inadeguata ed in contrasto con le consuetudini e gli usi che regolano in campo internazionale il commercio del caffè;

2) che la « bacatura » non incide sui caratteri organolettici e sul potere nutritivo del caffè;

3) che la « bacatura » non può essere in alcun modo considerata frode alimentare;

si richiede:

a) che i Ministri competenti, del commercio con l'estero e della sanità, raggiungano un accordo agli effetti della valutazione da dare alla « bacatura » nei riflessi dell'importazione del caffè e della sua immissione al consumo della popolazione;

b) che il Ministro della sanità, in attesa che si disponga di uno strumento legislativo adeguato alle esigenze ed al consumo del caffè, emani tempestivamente una disposizione interlocutoria ai medici provinciali, allo scopo di non far considerare la « bacatura » come motivo di denuncia per frode alimentare. (4842)

RISPOSTA. — Si risponde anche per conto del Ministero del commercio con l'estero.

Si ritiene opportuno far presente, in via preliminare, che per caffè « bacato » si intende negli usi commerciali internazionali il caffè rosato (tarlato) da parassiti. Il caffè è soggetto all'attacco dell'insetto sia sulla pianta che in magazzino. Quello sulla pianta è più dannoso in quanto il ciclo di vita del parassita si svolge completamente durante la maturazione del chicco, alterandone i processi chimici naturali; quello in magazzino, pur vivendo anch'esso a spese del chicco, non lo modifica sostanzialmente nella sua composizione chimica.

Dal punto di vista igienico-sanitario, gli studi finora compiuti anche in campo internazionale si sono limitati alle alterazioni nella composizione chimica prodotte dal parassita sulla pianta, mentre nessuna ricerca è stata condotta in merito ai danni provocati dal parassita sul caffè immagazzinato. In ambedue i casi mancano studi scientificamente attendibili sugli effetti del tarlo negli infusi preparati con caffè variamente tarlato.

Per quanto riguarda l'importazione ed il transito del caffè « bacato », la nostra legislazione si riporta genericamente alle norme previste dal Capitolo V delle « Appendici alla tariffa dei dazi doganali » che autorizzano le Dogane ad eseguire la verifica del caffè e a consentirne l'introduzione quando non abbiano alcun dubbio che sia sano e genuino, cioè non ammuffito, guasto, eccetera. Più specificatamente essa si riporta al regio decreto 3 agosto 1890, n. 7045 e alla legge 30 aprile 1962, n. 283, la quale ultima vieta la distribuzione al consumo di sostanze alimentari « insudiciate, invase da parassiti in stato di alterazione o comunque nocive ». A questo proposito, su richiesta del

Comitato italiano caffè, con nota numero 702/5566/IIAG, del 19 giugno 1965 questa Amministrazione sanitaria ha dichiarato di ritenere che l'immissione al consumo del caffè « bacato » o « tarlato » costituisce violazione di legge, ai sensi dell'articolo 156 regio decreto 3 agosto 1890, n. 7045, e articolo 5 legge 30 aprile 1962, n. 283.

In campo internazionale le disposizioni sono contrastanti. Quelle più tolleranti autorizzano l'immissione al consumo di caffè « bacato » quando i chicchi bacati rappresentano meno del 5 per cento in peso (Borsa di Londra). Le meno tolleranti consentono l'importazione col 10 per cento di grani tarlati (Stati Uniti). Negli altri Paesi principali consumatori di caffè non esistono disposizioni precise sulla tolleranza ufficiale, ma le limitazioni di ordine sanitario non arrivano ad assumere quel carattere di drasticità che potrebbe derivare da una troppo rigida interpretazione della nostra attuale legislazione.

La questione è particolarmente complessa e non si è ancora riusciti a concordare una soluzione accettabile da parte dei principali Paesi interessati al commercio del caffè. Essa continua ad essere oggetto di particolare esame da parte dell'Associazione scientifica internazionale del caffè, la quale intende portare l'argomento al « secondo Congresso internazionale della chimica del caffè » che avrà luogo prossimamente a Parigi con l'intervento degli scienziati ed esperti di tutti i Paesi europei. I risultati di tale congresso saranno presentati dall'Organizzazione internazionale del caffè e serviranno di base per l'emanazione di norme internazionali alle quali gli Stati membri dell'Organizzazione saranno invitati ad adeguare le proprie legislazioni interne.

La nostra legislazione si presenta effettivamente deficitaria e insufficiente a fronteggiare il complesso dei caffè « tarlati ».

In attesa che venga raggiunto un accordo in sede internazionale il Ministero del commercio con l'estero ritiene opportuno che da parte italiana siano adottati criteri risolutivi anche di carattere temporaneo, al fine di porre i nostri importatori di caffè in con-

dizione di svolgere, con sufficiente tranquillità, il loro normale compito di approvvigionamento del Paese e del prodotto di cui trattasi.

Il Ministro della sanità
MARIOTTI

GIORGI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se e come intende risolvere il problema della conservazione delle conserve di pomodoro in fusti di legno i quali non offrono sufficienti garanzie igieniche per la buona conservazione del prodotto e se è applicabile l'articolo 5 lettera B) legge 30 aprile 1962, n. 283, in relazione al fatto che le norme regolamentari per l'esecuzione del regio decreto-legge 25 agosto 1932, n. 1260, che ammetteva l'uso del fusto in legno, non sono ancora state emanate. (5080)

RISPOSTA. — Si precisa che nello schema di disegno di legge — concernente la disciplina della produzione e del commercio delle conserve alimentari — è previsto il divieto di contenere in fusti di legno le conserve di pomodoro perchè essi non offrono sufficiente garanzia igienica per la buona conservazione del prodotto.

Tale schema è ormai nella fase finale ed è stato già diramato alle Amministrazioni interessate per la preventiva adesione al provvedimento.

Il Ministro
MARIOTTI

GIORGI, CANZIANI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e del tesoro.* — Per sapere se non si ritiene di dover andare incontro alle esigenze del « Personale non insegnante dell'istruzione tecnica e professionale e dei convitti annessi — sezione provinciale di Varese » chiaramente espresse nell'ordine del giorno dell'Assemblea di tutti gli iscritti al Sindacato nazionale autonomo dipendenti Ministero pubblica istruzione, in Busto Arsizio, in data 19 marzo 1965, ed in Piacenza.

E precisamente:

a) all'approvazione delle piante organiche al primo ottobre 1962 e al 1° ottobre 1964, nonchè all'applicazione delle tabelle A, B, C annesse alla legge n. 1282 del 22 novembre 1961;

b) all'espletamento dei concorsi riservati in base all'articolo 19 delle leggi stesse;

c) alla valorizzazione dei segretari ragionieri economi attraverso la firma di tutti gli atti amministrativi rilasciati dagli Istituti in oggetto, compresi i certificati di ogni genere e sui documenti del conto preventivo e consuntivo;

d) all'osservanza della disposizione dell'obbligatorietà della partecipazione del segretario ragioniere economo ai lavori del Consiglio di amministrazione dell'Istituto;

e) all'inquadramento nei ruoli ordinari del personale non insegnante. (3163)

RISPOSTA. — Rispondo anche per conto del Ministro del tesoro.

Le variazioni annuali delle piante organiche degli istituti, scuole e convitti di istruzione tecnica e professionale sono state effettuate, ai sensi dell'articolo 2 della legge 22 novembre 1961, n. 1282, fino alla situazione al 1° ottobre 1964. L'ultimo decreto interministeriale concernente, appunto, la situazione alla predetta data è stato registrato alla Corte dei conti il 31 maggio 1966.

I decreti interministeriali di aggiornamento delle piante organiche per i predetti settori d'istruzione, riflettenti la situazione al 1° ottobre 1965, sono in via di perfezionamento; quelli concernenti la situazione al 1° ottobre 1966 saranno predisposti non appena saranno pervenuti, entro il termine del 30 novembre 1966, i necessari elementi da parte delle singole scuole.

Il bando dei concorsi riservati a norma dell'articolo 19 della citata legge è stato recentemente pubblicato nel Bollettino ufficiale del Ministero della pubblica istruzione (Parte II, n. 36 dell'8 settembre 1966).

Per quanto riguarda l'inquadramento del personale non insegnante dei predetti istituti, previsto in sede di prima applicazione della legge n. 1282, si fa presente che l'ema-

nazione dei relativi decreti è stata da tempo ultimata.

Per quanto attiene all'ambito delle funzioni del segretario-ragioniere-economo si fa presente che la questione è all'attenzione dell'Amministrazione, nel quadro del riordinamento dei servizi dei predetti settori d'istruzione; si assicura, infine, la vigilanza dell'Amministrazione per l'osservanza delle vigenti disposizioni sulla partecipazione dei segretari-ragionieri-economi ai lavori dei Consigli d'amministrazione.

Il Ministro della pubblica istruzione

GUI

KUNTZE, CONTE. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se risponda a verità la voce, largamente diffusa tra le popolazioni interessate, di una prossima soppressione degli Uffici delle imposte dirette e del Registro di Castelnuovo della Daunia (Foggia) e, nel caso affermativo, se non ritenga il Ministro di soprassedere al minacciato provvedimento o di revocarlo se già adottato, in considerazione dell'utile funzione che i predetti Uffici svolgono nell'interesse, oltre che del menzionato comune di Castelnuovo della Daunia, anche di quelli di Casalnuovo Monterotaro, Pietra Montecorvino e Casavecchio di Puglia, e del notevole disagio che deriverebbe alle popolazioni interessate, prevalentemente agricole, ove, per il disbrigo dei loro affari, fossero costrette a recarsi in località più lontana e meno facilmente accessibile. (5308)

RISPOSTA. — Nulla è stato finora deciso in materia.

Il Ministro
PRETI

LUSSU. — *Al Ministro del tesoro.* — Premesso che le procedure delle pratiche relative alle pensioni di guerra richiedono varie formalità necessarie che ne ritardano forzatamente la definizione; considerato il numero sempre rilevante delle pratiche in corso,

le quali, per le pensioni dirette, richiedono spesso successive nuove pratiche e nuove visite collegiali mediche; considerato che le vecchie classi rischiano di finire i loro giorni prima che le loro pratiche siano definite, senza conoscere i vantaggi che porta con sé la pensione concessa, si chiede di conoscere se il Ministro non ritenga utile dare disposizioni affinché le pratiche riguardanti le più vecchie classi di leva abbiano una precedenza assoluta su tutte le altre pratiche. Tutto ciò sarebbe evidentemente senza efficacia se la stessa precedenza assoluta non fosse concessa anche per i ricorsi alla Corte dei conti. (1590)

RISPOSTA. — Questo Ministero ha operato, in questi ultimi tempi, una vasta riorganizzazione dei servizi preposti alla liquidazione delle pensioni di guerra, al fine di corrispondere, con le dovute premure, alle legittime aspettative delle categorie interessate.

A tutt'oggi, le istanze prodotte ai sensi della legge 10 agosto 1950, n. 648, sono state totalmente definite; quelle presentate a seguito di aggravamento delle infermità nonché per la concessione degli assegni accessori per le liquidazioni di reversibilità vengono trattate con normalità.

Le numerose nuove richieste pervenute dopo l'entrata in vigore della legge 9 novembre 1961, n. 1240 — che ha soppresso i termini per la presentazione delle domande di pensione — sono state in buona parte evase, nonostante la necessità di effettuare accertamenti complessi e non sempre agevoli, ove si consideri il lungo tempo trascorso dagli eventi bellici.

Peraltro, non si è mancato di adottare iniziative al fine di pervenire, anche per tali trattazioni, ad una sollecita definizione.

Questo Ministero, consapevole dell'importanza del settore, segue con ogni attenzione l'andamento del lavoro, allo scopo di adottare, se necessario, altre possibili misure atte a perfezionare ulteriormente i sistemi di lavoro ed a realizzare una maggiore speditezza nella definizione delle trattazioni, ivi comprese quelle alle quali la S.V. onorevole si riferisce.

In merito alla situazione dei ricorsi pendenti presso la Corte dei conti, nel far presente che l'eventuale adozione di iniziative per la definizione dei gravami medesimi non rientra nella specifica competenza del Tesoro, si comunica, per quanto di pertinenza di questo Ministero, che sono state, da tempo, impartite istruzioni ai competenti Uffici, perchè alle decisioni emesse dalla predetta Magistratura venga dato corso con particolare sollecitudine.

Comunque, si reputa opportuno aggiungere che presso l'Ufficio per la riforma dell'Amministrazione è stata istituita apposita Commissione con l'incarico di studiare nuove norme, per la disciplina del contenzioso in materia di pensioni di guerra.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro

BRACCESI

MACCARRONE. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se risulta vera la notizia secondo la quale le trattative per la soppressione delle restrizioni alla libertà di stabilimento, di cui all'articolo 52 del Trattato di Roma, per quanto riguarda le professioni mediche, stiano per concludersi, prevedendosi entro la fine del 1967 la libertà di stabilimento dei cittadini di uno Stato membro nel territorio di un altro Stato membro per quanto riguarda la professione medica di « dentista infermiere »;

per sapere in ogni caso su quale base il Governo conduce la trattativa e quale figura professionale, definita nel nostro Paese, si vorrebbe far corrispondere a quella indicata in sede comunitaria come « professione medica di dentista infermiere ». (5094)

RISPOSTA. — I lavori in sede CEE per l'applicazione del trattato di Roma sulla liberalizzazione delle professioni sanitarie e parasanitarie riguardano, per ora, le professioni del medico, del medico specialista e del dentista. Per « dentista » si intende il professionista laureato che esercita la professione distinta da quella medica negli altri cinque Paesi della Comunità e non in Italia.

Tuttora non sono state esaminate le professioni sanitarie ausiliarie, se non per quanto riguarda le infermiere e le ostetriche esaminate da un punto di vista generale. Manca ancora una comparazione per gli odontotecnici, mentre non è configurata in alcuna documentazione la figura dell'infermiere dentista (peraltro presente in altri Paesi, come gli Stati Uniti).

Allo stato attuale dei lavori comunitari si dubita che la liberalizzazione delle professioni sanitarie possa avvenire entro il termine del 1967: ciò perchè, ai sensi dell'articolo 57 del trattato di Roma, non è sufficiente il reciproco riconoscimento dei diplomi, eccetera, ma è necessario il coordinamento preventivo delle condizioni di esercizio.

Per quanto riguarda il problema dei dentisti, l'Italia ha sempre sostenuto la priorità degli studi in medicina e chirurgia, quale premessa per una formazione biologica e clinica completa per il futuro odontoiatra. Tuttavia si è partecipato in qualità di « osservatori » ai lavori del relativo gruppo di esperti e si è insistito perchè il programma minimo comunitario, per le facoltà di odontoiatria degli altri Paesi, contenga il massimo di materie e di pratica medica generale.

Sarà esaminata, d'intesa con il Ministero della pubblica istruzione, l'opportunità di eventuali modifiche nell'ordinamento degli studi universitari italiani nel quadro della riforma.

Il Ministro

MARIOTTI

MACCARRONE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere i criteri ai quali si è ispirato il Prefetto di Pisa nella designazione del signor Enzo Meucci, insegnante, residente in Pisa, alla carica di Presidente degli Istituti riuniti di ricovero della città di Volterra. (5205)

RISPOSTA. — Il Prefetto di Pisa ha nominato il professor Enzo Meucci presidente degli Istituti riuniti di ricovero di Volterra, nella considerazione che il predetto, consigliere provinciale e componente del Consi-

glio comunale di Montopoli Val d'Arno, dà sicure garanzie, per preparazione e conoscenza dei problemi amministrativi locali, di assolvere proficuamente l'incarico affidatogli.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

GASPARI

MAIER. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere:

considerato che le attività industriali della ex Lardarello sono sempre state fonte di vita e di progresso per le popolazioni di Monterotondo Marittimo e dei comuni vicini,

considerato che la soppressione e lo smantellamento degli impianti chimici della stessa ha creato malcontento ed agitazione, nonché senso di sfiducia tra i lavoratori disoccupati;

se non ritenga di intervenire affinché l'ENI, che sta rilevando tutte le attività chimiche della ex Lardarello, attui i suoi programmi tenendo nel dovuto conto le necessità economiche della zona. (4949)

RISPOSTA. — Si ha il rammarico di comunicare alla S. V. onorevole che non può farsi luogo alle richieste, di cui all'interrogazione in oggetto, in quanto gli stabilimenti della Lardarello di Monterotondo Marittimo sono esclusi dalle attività cedute all'ENI.

Viene a mancare, così, il presupposto per l'auspicato intervento dell'Ente petrolifero dello Stato.

Il Ministro

Bo

MARULLO. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere quali provvedimenti intende adottare per eliminare l'inconveniente che si verifica nel servizio farmaceutico delle città italiane.

Infatti mentre opportunamente la legge dispone che nel caso una farmacia muti locale, nell'ambito della propria circoscrizione, deve comunque mantenersi alla distanza di 500 metri dalla farmacia della circoscri-

zione limitrofa, nulla prescrive relativamente alla distanza in caso di apertura al pubblico di nuove farmacie.

Avviene così spesso che due farmacie pur essendo ubicate in zone diverse, per servirle distintamente, tuttavia non soddisfano le esigenze di un buon funzionamento perchè decidono di collocarsi sulla stessa via o sulla stessa piazza, che pure rappresentano il limite della zona.

Con ciò si elude la sostanza della legge ed in pratica da una situazione siffatta conseguono molteplici inconvenienti che culminano nel disservizio, nella prevalenza dei gruppi farmaceutici organizzati ai danni delle farmacie isolate, nella concorrenza sleale, eccetera.

In particolare, quanto sopra premesso, si chiede di conoscere se intende disporre i provvedimenti necessari perchè la detta distanza di 500 metri debba essere rispettata anche nel caso di apertura di nuove farmacie. (5161)

RISPOSTA. — Nella proposta di legge n. 484, in esame al Comitato ristretto della XIV Commissione della Camera dei deputati, presentata dall'onorevole De Maria ed altri, è stato previsto un limite di distanza per le aperture delle nuove farmacie.

Nel progetto De Maria tale limite era di 300 metri, mentre nel testo unificato del Comitato ristretto della XIV Commissione della Camera il limite è fissato a 200 metri. A questo accordo, raggiunto in sede parlamentare, aderisce il Governo, ritenendolo consona alle esigenze moderne sanitarie, in relazione anche all'accresciuta densità della popolazione nei centri urbani.

Il Ministro

MARIOTTI

MASCIALE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord.* — Per conoscere se e quali provvedimenti intendono prendere a carico della Tubi Benter Italiana, società con capitali italo-

tedeschi, la quale, dopo aver ottenuto circa 700 milioni di lire dall'ISVEIMER e dalla Cassa per il Mezzogiorno, per la costruzione di uno stabilimento in Brindisi, ha minacciato di chiudere la fabbrica malgrado l'intervento del Prefetto di Brindisi.

Risulta all'interrogante che la direzione di quella società, senza tener conto delle giuste rivendicazioni delle maestranze, sia venuta nella determinazione di trasferire tutto il ciclo produttivo in Germania. (5138)

RISPOSTA. — Si risponde in luogo del Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

Da accertamenti effettuati dal competente Ispettorato del lavoro, risulta che la S.p.A. « Tubi Benteler Italiana » applica, nei confronti dei propri dipendenti, « condizioni economiche non inferiori a quelle risultanti dalle tabelle delle retribuzioni minime valide per gli operai addetti al settore metalmeccanico della provincia di Brindisi ».

Risulta, altresì, che la citata Società, pur attraversando momentanee difficoltà per insufficienza di commesse, non sembra intenzionata a disporre il trasferimento dei propri impianti.

Il Ministro senza portafoglio
PASTORE

PIASENTI, ROSATI, ALBARELLO, DI PRISCO, ZENTI, CORNAGGIA MEDICI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Sul nessun rilievo (o comunque non notato) dato dai servizi della Televisione alla manifestazione della Resistenza svoltasi a Pescantina (Verona) domenica 25 settembre 1966, manifestazione che, per imponenza di concorso, per ufficialità di altissime adesioni politiche — a cominciare da quella del Presidente della Repubblica — nonchè per ovvii richiami morali e storici, degnamente si collocava fra le massime del ciclo celebrativo della Resistenza. (5168)

RISPOSTA. — Al riguardo si informa che la RAI, interessata in proposito, ha fatto presente che in occasione dell'inaugurazione del monumento ai caduti nei lager nazi-

sti fu realizzato a Pescantina un ampio servizio filmato.

Detto servizio però non fu messo in onda a causa di un incidente verificatosi in fase di lavorazione, che pregiudicò la qualità della pellicola, rendendola tecnicamente inidonea alla trasmissione.

La RAI, comunque, realizzò un altro servizio filmato che, traendo spunto dalla recente inaugurazione del monumento, ricordava ai telespettatori l'importanza di Pescantina per i reduci dai campi di concentramento nel 1945.

Tale servizio è stato trasmesso nella rubrica televisiva « Cronache Italiane » il giorno 12 ottobre ultimo scorso.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
SPAGNOLLI

PREZIOSI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non reputa opportuno e necessario revocare il provvedimento n. 3024 adottato dal suo Ministero in data 12 settembre 1966, col quale è stato deciso di sopprimere la sezione staccata di Montella (Avellino) del Liceo scientifico di Avellino.

Ed invero il Ministero della pubblica istruzione, prima di procedere alla soppressione suddetta, avrebbe dovuto considerare che la sezione staccata del Liceo scientifico di Montella cominciò a funzionare soltanto il 20 ottobre 1965, e cioè quando l'anno scolastico si era già iniziato e, ciò nonostante, contò « diciotto iscritti », dei quali « ben 12 » sono stati dichiarati idonei alla 2ª classe; d'altro canto non è da considerarsi nè utile, nè lecito abolire la predetta sezione staccata oggi, se si considera che fino al 17 settembre 1966 — iniziandosi l'anno scolastico il 1º ottobre — già risultano iscritti alla 1ª classe oltre « cinquanta alunni » (sui diciotto dello scorso anno) domiciliati con le loro famiglie nel comune di Montella, o nei comuni vicini di Bagnoli Irpino, Cassano, Ponteromito, Castelfranci, Acerno e Montemarano, la cui popolazione scolastica verrebbe enormemente danneggiata.

Di conseguenza considerato l'aumento degli alunni iscritti per quest'anno da 18 a 50 — e potrebbero ancora aumentare — si confida in una revoca immediata del provvedimento che, ripetesi, se mantenuto creerebbe un danno ingiustificato e lesivo enormemente per quelle famiglie che non sono in condizioni tali da poter sopportare quelle spese necessarie per inviare i loro figliuoli studenti in sedi di studio più lontane. (5109)

RISPOSTA. — Il provvedimento di soppressione della sezione staccata di liceo scientifico funzionante in Montella era stato disposto per molteplici carenze di funzionamento che si erano riscontrate nell'anno scolastico 1965-66.

Peraltro, il Ministero ha poi ravvisato l'opportunità di accertare, mediante apposita ispezione, quali possibilità di funzionamento si prospettassero in concreto per l'anno 1966-67.

Dai risultati dell'ispezione è emerso che l'Amministrazione comunale aveva reperito nuovi idonei locali, che alla 1ª classe avevano chiesto di iscriversi quaranta alunni e che erano disponibili insegnanti qualificati.

Pertanto, ritenuta positivamente modificata la preesistente situazione, il Ministero con telegramma del 30 settembre ultimo scorso ha revocato il provvedimento di soppressione, disponendo, peraltro, che dal 1º ottobre corrente anno la suddetta sezione sia posta alle dipendenze del liceo-ginnasio di Sant'Angelo dei Lombardi.

Il Ministro
GUI

SCARPINO, SALATI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza del fatto che il personale non insegnante (segretari, applicati, censori, magazzinieri, aiutanti tecnici, bidelli, accudienti) delle scuole e degli istituti di istruzione tecnica e professionale è costretto ad effettuare, in mancanza di una integrazione degli organici, necessaria per le nuove esigenze della scuola dovute al continuo aumento della popolazione scolastica e delle classi funzio-

nanti, un servizio molto oneroso senza poter percepire il relativo compenso per il maggior lavoro svolto; e, nel caso di risposta affermativa, per conoscere i motivi per i quali, pur vigendo la legge n. 1282 del 22 novembre 1961, con la quale si dispone annualmente, con decreto ministeriale, la modifica delle piante organiche per il personale non insegnante, secondo le tabelle A, B, C, annesse alla legge stessa, in base all'aumentato numero delle classi funzionanti, fino a oggi è stato perfezionato un solo decreto interministeriale con la situazione delle classi al lontano 1º ottobre 1961, mentre altro decreto del 1º ottobre 1962 non è stato adottato e quello del 1963 non ha ancora ottenuto il benessere degli organi di controllo; per sapere infine i motivi per i quali non sono state rispettate nell'ultimo decreto le aliquote fissate nella legge n. 1282. Per tutto ciò se non ritenga suo preciso dovere provvedere con urgenza all'applicazione della suddetta legge n. 1282 in ogni sua parte così come ha deciso il Parlamento, al fine di evitare le lamentate gravissime conseguenze al personale non insegnante e per garantire alla scuola un miglior funzionamento. (3664)

RISPOSTA. — L'adeguamento annuale delle piante organiche degli istituti, scuole e convitti di istruzione tecnica e professionale, ai sensi dell'articolo 2 della legge 22 novembre 1961, n. 1282, è stato disposto fino al 1º ottobre 1964. L'ultimo decreto interministeriale concernente la situazione alla predetta data è stato registrato alla Corte dei conti il 31 maggio 1966.

I decreti interministeriali di variazione delle piante organiche per i predetti settori d'istruzione, riflettenti la situazione al 1º ottobre 1965, sono in via di perfezionamento; quelli concernenti la situazione al 1º ottobre 1966 saranno predisposti non appena saranno pervenuti, entro il termine del 30 novembre 1966, i necessari elementi da parte dei singoli istituti.

Per quanto riguarda le maggiori prestazioni eventualmente prestate dal personale non insegnante degli istituti d'istruzione tecnica e professionale, si osserva, in via generale, che le vigenti disposizioni prevedono

la possibilità di liquidare — oltre al normale compenso per lavoro straordinario — speciali compensi, su appositi capitoli del bilancio dei singoli istituti.

Il Ministro

GUI

TIBERI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere:

tenuto conto che le avversità atmosferiche e le difficoltà generali del mercato hanno impedito agli olivicoltori italiani di ritrarre il reddito che si ripromettevano dagli impianti ripristinati, dopo la distruzione provocata dalle eccezionali nevicate e gelate verificatesi nel febbraio del 1956, mediante la contrazione di mutui speciali previsti dalla legge 3 dicembre 1957, n. 1178, con un periodo di preammortamento di otto anni durante il quale l'agricoltore beneficiario era tenuto a pagare soltanto l'interesse del 3 per cento;

considerato che è scaduta l'esenzione dalle imposte sui terreni olivati accordata con la legge 14 giugno 1934, n. 1091,

quali particolari, opportuni e conseguenti provvedimenti intenda adottare per venire incontro alle urgenti necessità degli olivicoltori e per alleviarne le gravi difficoltà. (5202)

RISPOSTA. — Il problema prospettato dalla signoria vostra onorevole forma oggetto del disegno di legge dell'onorevole senatore Salari ed altri (atto n. 1898/S) concernente « Proroga del periodo di preammortamento e di ammortamento dei mutui di cui alla legge 3 dicembre 1957, n. 1178, e proroga della esenzione fiscale di cui all'articolo 4 della legge 14 giugno 1934, n. 1091, per il ripristino della efficienza produttiva degli impianti olivicoli danneggiati dalle nevicate e gelate dell'annata 1955-56 ».

Il Ministro

RESTIVO

TOMASSINI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se è a conoscenza del fatto che da alcuni mesi, e particolarmente nel mese di agosto del 1966, i voli di apparecchi supersonici sulla città di Viterbo hanno destato un vivo allarme nella popolazione e, in alcuni casi, hanno cagionato lesioni ai vetri delle finestre di vari edifici.

Il fatto, lamentato anche dalla stampa cittadina, deve attribuirsi alla violazione della barriera del suono da parte dei piloti.

Chiede, inoltre, di sapere a quale unità aerea appartengono gli apparecchi che hanno determinato e determinano i denunciati inconvenienti, e se la condotta sia conforme alle disposizioni impartite da organi superiori o sia, invece, arbitraria, determinata da imprudenza oppure da una voluta e cosciente trasgressione delle norme che disciplinano il volo supersonico.

Infine chiede di sapere quali provvedimenti intenda adottare perchè non si verifichino in futuro i fatti lamentati. (5283)

RISPOSTA. — Si premette che la detonazione detta *bang* supersonico prodotta dagli aeroplani che volano a velocità superiore a quella del suono è fenomeno inevitabile, allo stato delle conoscenze.

Trattasi tuttavia di effetti sonori paragonabili al tuono e che di regola non producono danni meccanici a terra (tranne talvolta la rottura di vetri, che l'Amministrazione risarcisce normalmente), nè particolari conseguenze dannose per gli organismi viventi.

L'Amministrazione militare segue comunque criteri estremamente cautelativi nella effettuazione dei voli supersonici, avendo stabilito che gli aerei possono superare la barriera del suono solo ad altezze considerevoli, di regola sopra i 12.000 metri, mai comunque al di sotto degli 11.000, e che i voli devono avvenire su zone per quanto possibile distanti dai centri abitati.

Ove si consideri però la distribuzione ravvicinata dei centri abitati grandi e piccoli sul territorio nazionale e il fatto che il caratteristico fenomeno sonoro di cui trattasi non si verifica solo al momento del superamento del muro del suono ma permane

per tutto il tempo in cui la velocità del velivolo si mantiene al di sopra dei 1.100 chilometri orari e per uno spazio che corrisponde a terra ad una larghezza di 100 chilometri in media, non potrà non ammettersi la materiale impossibilità di impedire la ripercussione del fenomeno anche su taluni centri abitati.

Nè si rende possibile concentrare le esercitazioni degli aerei supersonici in determinati periodi più accettabili alla popolazione, sia nell'ambito della giornata che delle stagioni, in quanto la necessità del completo addestramento dei piloti impone lo svolgimento di attività volativa anche in ore serali e notturne e in condizioni meteorologiche non pienamente favorevoli.

Resta solo da intensificare, di concerto con il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile anch'esso interessato in vista dell'entrata in servizio di aeroplani civili supersonici, la diffusione tra il pubblico delle conoscenze sulla reale portata del fenomeno, in modo da tranquillizzare la popolazione; il che questa Amministrazione non mancherà di fare.

Quanto in particolare alla città di Viterbo, si può assicurare che i voli nella zona si sono effettuati con il pieno rispetto dei criteri dianzi cennati e che il personale di volo ha sempre pienamente rispettato le prescrizioni stesse, non commettendo alcuna trasgressione alla disciplina del volo supersonico.

Il Ministro
TREMELLONI

VECELLIO. — *Ai Ministri delle finanze e dei lavori pubblici.* — Per conoscere se, in considerazione della nota critica situazione cui il settore marmifero sta andando incontro per effetto della crisi del settore stesso, non ritengano di prendere in esame la opportunità di rivedere con la necessaria urgenza le disposizioni contenute nel decreto ministeriale 4 dicembre 1961, concernenti le caratteristiche delle abitazioni di lusso per quanto attiene all'impiego del marmo nelle costruzioni edilizie; e ciò tenuto conto anche che l'industria marmifera, tipicamente ita-

liana e pressochè indipendente da qualsiasi importazione, occupa circa 52.000 lavoratori, è particolarmente diffusa nelle zone meno progredite del Paese ed ha quindi una specifica funzione sociale.

L'interrogante richiama l'attenzione dei Ministri interessati sul fatto che, mentre si è stabilito con precise disposizioni che il marmo debba essere impiegato nell'edilizia popolare ed economica in misura del 10 per cento per alcune parti di uso comune, si afferma in base al succitato decreto ministeriale 4 dicembre 1961 che le abitazioni nelle quali vi sia stato impiego di marmo, anche su scala non vasta, possono essere considerate di lusso. (*Gia interr. or. n. 899*) (4196)

RISPOSTA. — Si risponde anche per conto del Ministro dei lavori pubblici, precisando innanzi tutto che, ai sensi delle vigenti disposizioni, l'impiego del marmo, purchè non pregiato, è ammesso senza limitazione nella costruzione di case di abitazione non di lusso. Al riguardo si fa presente che, mentre in base al decreto ministeriale del 7 gennaio 1950 l'impiego di qualsiasi tipo di marmo o di pietre naturali costituiva, in concomitanza con altre quattro caratteristiche, motivo di esclusione dai benefici tributari previsti dalla legge 2 luglio 1949, n. 408, in base al decreto ministeriale 4 dicembre 1961, soltanto l'uso del marmo pregiato contribuisce, sempre in concomitanza con altre quattro caratteristiche, a far considerare di lusso una abitazione.

In merito alla lamentata incongruenza che deriverebbe dalle norme di cui al citato decreto ministeriale 4 dicembre 1961 con quelle che autorizzano l'uso del marmo nell'edilizia popolare ed economica, in misura del 10 per cento di talune parti in comune, nella interrogazione in oggetto non si è tenuto evidentemente conto della circostanza che, giusta quanto già accennato, i marmi che non è consentito adoperare sono soltanto quelli considerati pregiati.

In merito, poi, alla questione dell'impiego del marmo in generale si comunica che, avendo l'Associazione di categoria ripetutamente sollecitato provvedimenti ed interven-

ti al riguardo, da parte dell'Amministrazione finanziaria è stato espresso, in linea di massima, avviso contrario all'eventuale adozione di un provvedimento che escluda totalmente l'uso del marmo dal novero delle caratteristiche di lusso indicate nel ripetuto decreto ministeriale 4 dicembre 1961, sia per la considerazione che proprio il marmo pregiato concorre, con altri materiali costosi, a qualificare di lusso edifici od appartamenti costruiti con grande profusione dei medesimi, sia soprattutto perchè ogni ulteriore riduzione del numero delle dette caratteristiche comporterebbe un ampliamento della sfera di applicazione dei benefici fiscali stabiliti dalla menzionata legge 2 luglio 1949, n. 408, con effetti negativi sull'attuale gettito delle entrate tributarie.

La questione, peraltro, non può ancora ritenersi definita avendo di recente l'Associazione di categoria suggerito di addivenire ad una migliore individuazione del « marmo pregiato » giacchè un approfondito esame della situazione avrebbe consentito di accertare che gran parte dei lamentati inconvenienti sembrerebbe causata da tale dizione. Sulla questione il Ministero dei lavori pubblici ha chiesto anche il parere del Dicastero dell'industria e del commercio al fine di riesaminare, poi, congiuntamente con il Ministero delle finanze, l'eventualità di accogliere il suggerimento formulato.

Il Ministro delle finanze
PRETI

VERONESI. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere, in riferimento alle risposte date alle precedenti interrogazioni n. 4150 e 4151, stante la riconosciuta opportunità e necessità di valorizzare le opere e le attrezzature esistenti della idrovia ferrarese (per la quale sono stati effettuati rilevanti investimenti), di avviare i lavori del terminale di Portogoribaldi (le cui opere non hanno potuto essere incluse nella prima *tranche* del Piano azzurro dell'importo di lire 75 miliardi), se non si ritenga provvedervi, sia pure per parte, utilizzando le economie che andranno ad es-

sere conseguite per effetto degli offerti ribassi d'asta di cui ai lavori portuali autorizzati con la prima *tranche*;

in particolare per conoscere se le opere di natura idroviaria non propriamente marittime, che si inquadrano nello stralcio del piano regolatore del porto di Portogoribaldi, andranno ad essere eseguite sulla base delle richieste avanzate dalla società interessata nel quadro del bilancio dei Lavori pubblici - esercizio 1966. (4909)

RISPOSTA. — Desidero preliminarmente rilevare che, come è noto all'onorevole interrogante, questo Ministero ha sempre riconosciuto l'opportunità di valorizzare la idrovia ferrarese e di eseguire i lavori necessari per il terminale di Portogoribaldi.

Tali opere non hanno potuto essere incluse nella prima *tranche* delle assegnazioni ai vari porti italiani prevista dalla legge 27 ottobre 1965, n. 1200.

Peraltro desidero far presente che negli appalti recentemente espletati è stata conseguita, per effetto dei ribassi praticati dalle imprese aggiudicatrici dei vari lavori, una disponibilità di circa un miliardo di lire; parte di detta somma, e cioè lire 800 milioni, con decreto interministeriale in data 10 agosto 1966 è stata destinata al porto di Portogoribaldi per la esecuzione di un primo lotto di lavori.

Il Ministro
NATALI

VERONESI, CHIARIELLO, D'ERRICO, ROTTA, ROVERE. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere se il Ministero della sanità è in possesso dei dati o stime dai quali si possa desumere l'ammontare globale dei *deficit* o degli eventuali avanzi dei bilanci di tutti gli ospedali esistenti attualmente nel territorio nazionale.

In caso affermativo gli interroganti chiedono di conoscere tali dati parziali o il solo dato globale in quanto si ritiene tale elemento indispensabile per esaminare a fondo l'attuale « crisi ospedaliera » e studiare quali e di che natura dovrebbero essere

i rimedi più efficaci per dare alla medesima la migliore soluzione nel quadro di quella riforma del « settore » che il Paese auspica e che da troppo tempo ormai attende. (4507)

RISPOSTA. — Questa Amministrazione è attualmente in grado di fornire soltanto i dati parziali relativi ai disavanzi od avanzi determinatisi negli Ospedali alla fine di ogni gestione finanziaria, giacchè è ancora in corso da parte delle Amministrazioni ospedaliere l'invio degli elementi a suo tempo richiesti.

Dall'esame dei dati concernenti 1.020 Ospedali, si rileva che i disavanzi di gestione ammontano a lire 11.904.370.063, e gli avanzi di gestione ammontano a lire 6.882.370.012.

In particolare è da tenersi presente che, mentre gli avanzi non sono suscettibili che di lieve variazione, i disavanzi per tutti gli Ospedali, secondo un dato largamente stimato, possono valutarsi per i crediti vantati verso i soli Enti mutualistici, al 31 agosto scorso, a circa 152 miliardi di cui:

a) 71 miliardi circa per rette maturate e scadute;

b) 81 miliardi circa per rette maturate e non scadute. In questo gruppo, però, vi sono rette contestate per l'importo di lire 7 miliardi, essendo controverso su chi debba gravare l'onere dei ricoveri.

Di conseguenza gli ospedali, per far fronte alle spese di carattere incombente, sono costretti a far ricorso ad anticipazioni di cassa o a contrattazione di mutui, sobbarcandosi alla spesa di onerose passività, che rendono ancora più critica la loro situazione.

Il Ministero della sanità non ha mancato di spiegare, di volta in volta, il suo tempestivo interessamento presso gli Enti mutualistici e, in particolare, presso l'INAM affinchè si fosse provveduto quanto meno alla rimessa di congrui acconti, ad evitare che avesse a risentirne l'erogazione dell'assistenza sanitaria mutualistica.

Comunque la dilazione dei pagamenti, ancorchè grave, delle rette di degenza da parte degli Enti chiamati per legge a sostenere l'onere delle ospedalità consumate co-

stituisce una delle componenti principali dell'attuale crisi ospedaliera, la quale è, tuttavia, da attribuirsi al vigente sistema, in cui la dispersione delle competenze e delle spese, la molteplicità degli enti gestori, la difformità dei criteri di erogazione delle prestazioni ostacolano il conseguimento di un soddisfacente grado di efficienza del servizio sanitario.

In definitiva, si ritiene che i fatti stiano ulteriormente a convalidare la convinzione che senza l'acceleramento delle procedure tendenti a conseguire l'uniformità dei trattamenti assistenziali mutualistici e senza il riassetto istituzionale degli Enti mutualistici che erogano assistenza sanitaria e l'unificazione delle rispettive gestioni non si possa pensare nè al miglioramento effettivo della assistenza, nè al contenimento dei costi corrispondenti.

Il Ministro

MARIOTTI

VERONESI, CHIARIELLO, MASSOBRIO.

— *Al Presidente del Consiglio dei ministri.*

— Per conoscere il complessivo ammontare dei danni subiti dal Paese nelle recenti alluvioni dei primi di novembre 1966, con specificazione dei danni sia di natura diretta che di natura indiretta in relazione ai vari settori colpiti e con riferimento regionale. (5452)

RISPOSTA. — Il Governo ha già fornito notizie in proposito al Senato della Repubblica nella seduta dell'11 novembre 1966 ed alla Camera dei deputati nelle sedute del 17 e 18 novembre 1966.

Non è possibile allo stato attuale fare un bilancio definitivo dei danni anche perchè sono ancora in corso i relativi accertamenti.

Il Sottosegretario di Stato

alla Presidenza del Consiglio dei ministri

SALIZZONI

VIDALI. — *Al Ministro senza portafoglio per la riforma della pubblica Amministrazione.* — Per conoscere quali provvedimenti

ti siano previsti e in particolare se intenda dar luogo all'invio a Trieste di una Commissione, come già a suo tempo annunciato, per la definitiva e concreta soluzione dei problemi ancora controversi nell'applicazione della legge 1600/60 per la sistemazione dei dipendenti del cessato G.M.A. nel Territorio di Trieste.

L'interrogante fa riferimento:

agli articoli 3 e 4 della citata legge concernenti il riconoscimento dello stato giuridico di « dipendenti di ruolo dello Stato » con attribuzione di funzioni equiparate per coefficiente alla qualifica, nella carriera a ciascuno spettante per diritto maturato, in analogia a quanto disposto dalla legge 19 luglio 1962, n. 959, e l'emissione dei decreti di assegnazione con specificazione della qualifica in quanto questi decreti sono i provvedimenti determinanti nell'inquadramento dello Stato;

all'articolo 6 concernente la parificazione del trattamento economico, a tutti gli effetti, a quello dei dipendenti di ruolo di pari coefficiente con il pagamento dei vari accessori (missioni, ore straordinarie, premi in deroga, eccetera) e la sollecita liquidazione delle pendenze arretrate dal 26 ottobre 1954;

all'articolo 7 per l'erogazione agli aventi diritto al trattamento previdenziale I.N.P.S. delle rispettive quote di pensione e per la chiarificazione di varie questioni ancora insolte riguardanti la quiescenza dello Stato;

all'applicazione della legge n. 90 del 1961 (articoli 14 e 64) in favore dei salariati previa riapertura dei termini a valere dalla notifica del decreto di assegnazione (essendo decaduti i termini per tale applicazione senza preavviso da parte delle Amministrazioni);

alla soluzione di varie controversie concernenti i dipendenti dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale, in parte occupati presso il Centro addestramento maestranze (C.A.M.) e la Sezione lavoro e assistenza disoccupati (S.E.L.A.D.);

alla soluzione di alcuni problemi particolari relativi all'inquadramento nell'impiego civile di numerosi ex dipendenti del-

la Polizia civile inquadrati nel ruolo speciale ad esaurimento. (*Già interp. n. 14*) (4288)

VIDALI. — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri ed al Ministro senza portafoglio per la riforma della pubblica Amministrazione.* — Per conoscere quali ostacoli abbiano impedito finora l'integrale attuazione della legge 1600 del 1960, che detta le norme per la definitiva sistemazione dei dipendenti del cessato Governo Militare Alleato nel Territorio di Trieste, e per conoscere altresì se non si ritenga necessario attuare l'impegno, già assunto dal precedente Governo, di inviare a Trieste una commissione per l'esame delle questioni controverse.

L'interrogante precisa che al personale inquadrato nel « ruolo speciale ad esaurimento »:

1) nonostante le reiterate istanze dell'interessato, non sono stati notificati i decreti di assegnazione previsti dall'articolo 4;

2) non è stato esteso lo stato giuridico dei dipendenti di ruolo dello Stato italiano, nè sono state attribuite funzioni equiparate per coefficiente alla qualifica, in analogia a quanto disposto dalla legge n. 959 del 19 luglio 1962;

di conseguenza, il trattamento economico dei vari accessori (missioni, ore straordinarie, premi in deroga, eccetera) non è stato parificato a tutti gli effetti a quello dei dipendenti di ruolo dello Stato di pari coefficiente.

Nei casi di cessazione dal servizio per raggiunti limiti di età, si sono riscontrate interpretazioni discordanti, le quali hanno determinato situazioni gravi e tuttora insolte (quali quella del personale dimesso nel febbraio 1963 che a tutt'oggi non ha percepito alcun anticipo sulla pensione); in particolare, al personale salariato, inquadrato nel R.S.E., non sono stati applicati gli articoli 14 e 64 della legge n. 90 del 1961, essendo decaduti i termini per tale applicazione senza preavviso da parte delle Amministrazioni, per cui l'interrogante fa presente la necessità di una riapertura dei ter-

mini, a valere dalla notifica del decreto di assegnazione (atto definitivo); rimane, inoltre, tuttora controversa l'interpretazione dell'articolo 6 della legge n. 1600 del 1960 in rapporto all'assegno personale spettante agli interessati.

L'interrogante segnala, infine, il permanere di controversie concernenti sia i diritti dei dipendenti dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale, in parte occupati presso il Centro addestramento maestranze (C.A.M.) e la Sezione lavoro ed assistenza disoccupati (S.E.L.A.D.), sia particolari problemi relativi all'inquadramento di numerosi ex dipendenti della Polizia civile.

L'interrogante fa presente altresì che, qualora lo Statuto regionale entrasse in attuazione prima che abbia avuto luogo la estensione dello stato giuridico di « dipendenti di ruolo dello Stato » ai dipendenti del cessato G.M.A., gli stessi non potrebbero essere comandati presso l'ente regionale, e che la definizione della posizione giuridica degli ex dipendenti del G.M.A. è necessaria anche allo scopo che la riforma burocratica non li trovi privi di qualifica. Se così fosse i diritti garantiti dalla legge n. 1600 del 1960 rimarrebbero sostanzialmente elusi e violati. (*Già interp. n. 80*) (4289)

RISPOSTA. — Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri, sentiti l'Ufficio per la riforma dell'Amministrazione ed i Ministeri dell'interno e del lavoro e della previdenza sociale, facendo seguito alla nota pari numero del 23 aprile 1966.

È da premettere che, secondo quanto risulta, la legge 22 dicembre 1960, n. 1600, contenente « norme per la sistemazione del personale assunto dal Governo militare alleato nel Territorio di Trieste » ha avuto piena ed integrale attuazione, per cui non sembra necessaria l'adozione al riguardo di ulteriori provvedimenti nè l'invio di apposita Commissione a Trieste, parere questo condiviso dall'Ufficio per la riforma della Amministrazione.

Ciò premesso, in relazione ai quesiti posti dalla S.V. onorevole si fa presente quanto segue:

1) circa la notifica agli interessati del decreto di assegnazione alle singole Amministrazioni è da rilevare che il decreto stesso non determina il perfezionamento dell'inquadramento nel ruolo speciale; infatti il provvedimento richiama il disposto, ai fini dell'inquadramento, della delibera adottata dalla Commissione di cui all'articolo 4 della cennata legge n. 1600 e prevede l'assegnazione alle dipendenze di una Amministrazione dello Stato.

La delibera di inquadramento (atto definitivo) è stata a suo tempo notificata ad ogni singolo interessato unitamente alla comunicazione dell'assegnazione attuata con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di concerto con il Ministro del tesoro.

In relazione a quanto sopra, non sembra che il decreto di cui trattasi debba essere notificato, atteso che il medesimo è stato predisposto sulla base di un atto definitivo d'inquadramento (delibera adottata dalla indicata Commissione) già notificato agli interessati;

2) ai sensi dell'articolo 3 della indicata legge n. 1600 del 1960, al personale del ruolo speciale ad esaurimento è stato esteso, in quanto applicabile e non diversamente disciplinato con la stessa legge, lo stato giuridico degli impiegati civili di ruolo.

Risulta, infatti, che il personale del detto ruolo speciale ha ottenuto il libretto ferroviario, gode di ferie annuali, percepisce il compenso per lavoro straordinario in relazione alle disposizioni impartite per il personale di ruolo statale, eccetera.

Inoltre, in seguito all'emanazione delle apposite norme regionali in attuazione dello Statuto della Regione Friuli-Venezia Giulia ed in base alle istruzioni impartite in proposito dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, il personale suddetto, nei limiti delle proposte formulate dal Consiglio regionale, ha trovato utilizzazione in posizione di « comando » presso la Regione stessa.

A tale personale spetta, per il periodo di comando, il trattamento economico disciplinato dall'articolo 2 della legge regionale 21 novembre 1964, n. 3;

3) la questione concernente la parificazione del trattamento economico a tutti gli

effetti a quello dei dipendenti di ruolo di pari coefficiente con il pagamento dei vari accessori è da ritenersi risolta, in quanto tale parificazione discende automaticamente dall'attribuzione dei coefficienti di stipendio effettuata in sede di inquadramento del personale interessato nel ruolo speciale ad esaurimento.

Pertanto, il trattamento economico spettante a norma del nuovo stato al personale di cui trattasi viene ormai corrisposto regolarmente in base al disposto dell'articolo 6 della richiamata legge n. 1600 del 1960.

Circa la liquidazione delle pendenze arretrate dal 26 ottobre 1954, deve essere rilevare che la richiesta stessa non sembra possa essere legittimamente sostenuta poichè l'inquadramento del personale in questione decorre dal 19 luglio 1961 e, pertanto, da tale data il personale medesimo è stato pienamente soddisfatto di ogni competenza;

4) per quanto attiene al trattamento previdenziale INPS, per il personale che vi ha optato, ai sensi dell'articolo 7, comma terzo, della citata legge n. 1600, e quello di quiescenza statale, per coloro che non si sono avvalsi di tale diritto di opzione, si fa presente che tutte le questioni prospettate o sollevate al riguardo dagli Uffici interessati alla pratica applicazione della legge stessa sono state risolte o chiarite con varie comunicazioni, concertate per particolari aspetti con le altre competenti Amministrazioni e con l'INPS.

Inoltre, sono state portate ad effetto le operazioni relative al regolamento dei rapporti finanziari tra lo Stato e l'INPS discendenti dall'applicazione dell'articolo 29 della ripetuta legge n. 1600 del 1960; il che ha posto il predetto Istituto in grado di provvedere alla erogazione delle prestazioni previdenziali ed assistenziali dovute ai soggetti interessati con riferimento ai periodi di servizio prestato alle dipendenze dei Corpi di polizia istituiti dall'Amministrazione anglo-americana nel Territorio di Trieste;

5) l'assegnazione temporanea degli operai dello Stato a mansioni di categoria immediatamente superiore è prevista dall'articolo 14 della legge 5 marzo 1961, n. 90, ed

è disposta direttamente dalle Amministrazioni dello Stato in relazione ad effettive ed inderogabili esigenze di servizio o delle lavorazioni. Trattasi quindi di una facoltà eccezionale dalla quale esulano i caratteri di generalità e di continuità.

In merito, poi, all'articolo 64 della predetta legge, si precisa che — come a suo tempo chiarito con circolare di questo Ministero del 15 gennaio 1963 — tale norma può senza altro trovare applicazione nei confronti dei salariati già dipendenti dal G.M.A., a condizione che siano stati adibiti con carattere permanente a mansioni impiegate da data non posteriore al 19 aprile 1960;

6) all'Amministrazione del lavoro e della previdenza sociale non risultano segnalate controversie riguardanti il personale occupato presso il Centro addestramento maestranze (C.M.A.) e la Sezione lavori aiuto disoccupati (S.E.L.A.D.).

Parimenti non risultano segnalati, nè allo scrivente Ministero nè alle altre competenti Amministrazioni, problemi particolari in ordine all'inquadramento nell'impiego civile di ex dipendenti della Polizia civile del Territorio di Trieste.

Ad ogni modo, si può assicurare che eventuali problemi riguardanti il personale di cui trattasi, ove dovessero presentarsi, saranno esaminati da parte delle Amministrazioni interessate, con la migliore comprensione e sollecitudine, ai fini delle possibili soluzioni.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro

AGRIMI

ZELIOLI LANZINI. — *Al Ministro della difesa.* — Per richiamare l'attenzione del Ministro sui voli ultrasonici che per necessari esperimenti si susseguono nei campi d'aviazione militare e che sugli agglomerati cittadini si ripercuotono d'improvviso con rombi allarmanti. Le persone ammalate e i cittadini in genere ne risentono, le proteste sono incessanti, come nella provincia di Cremona dove sconfinano dal cielo di Ghedi quotidianamente apparecchi in esercitazione.

ne. Si chiede al Ministro se non è possibile evitare il ripetersi degli inconvenienti che, sembra all'interrogante, siano dannosi per la salute delle persone e per la sicurezza delle costruzioni specie negli agglomerati urbani densi di popolazione. (5223)

RISPOSTA. — Si premette che la detonazione detta *bang* supersonico prodotta dagli aeroplani che volano a velocità superiore a quella del suono è fenomeno inevitabile, allo stato delle conoscenze.

Trattasi tuttavia di effetti sonori paragonabili al tuono e che di regola non producono danni meccanici a terra (tranne talvolta la rottura di vetri, che l'Amministrazione risarcisce normalmente), nè particolari conseguenze dannose per gli organismi viventi.

L'Amministrazione militare segue comunque criteri estremamente cautelativi nella effettuazione dei voli supersonici, avendo stabilito che gli aerei possono superare la barriera del suono solo ad altezze considerevoli, di regola sopra i 12.000 metri, mai comunque al disotto degli 11.000, e che i voli devono avvenire su zone per quanto possibile distanti dai centri abitati.

Ove si consideri però la distribuzione ravvicinata dei centri abitati grandi e piccoli sul territorio nazionale e il fatto che il caratteristico fenomeno sonoro di cui trattasi non si verifica solo al momento del superamento del muro del suono ma permane per

tutto il tempo in cui la velocità del velivolo si mantiene al di sopra dei 1.100 chilometri orari e per uno spazio che corrisponde a terra ad una larghezza di 100 chilometri in media, non potrà non ammettersi la materiale impossibilità di impedire le ripercussioni del fenomeno anche su taluni centri abitati.

Nè si rende possibile concentrare le esercitazioni degli aerei supersonici in determinati periodi più accettabili alla popolazione, sia nell'ambito della giornata che delle stagioni, in quanto la necessità del complesso addestramento dei piloti impone lo svolgimento di attività volativa anche in ore serali e notturne e in condizioni meteorologiche non pienamente favorevoli.

Resta solo da intensificare, di concerto con il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile anch'esso interessato in vista della entrata in servizio di aeroplani civili supersonici, la diffusione tra il pubblico delle conoscenze sulla reale portata del fenomeno, in modo da tranquillizzare le popolazioni; il che questa Amministrazione non mancherà di fare.

Quanto all'addensarsi negli ultimi tempi dell'attività volativa nella provincia di Cremona, si chiarisce che ciò è dipeso da un temporaneo raggruppamento di reparti intercettori nella zona predetta.

Il Ministro
TREMELLONI