SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

340ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 7 OTTOBRE 1970

(Notturna)

Presidenza del Vice Presidente GATTO,
indi del Vice Presidente CALEFFI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Seguito della discussione:

« Conversione in legge del decreto-legge 27 agosto 1970, n. 621, recante provvedimenti per il riequilibrio dell'attuale situazione congiunturale con particolare riguardo alla finanza pubblica ed alla produzione » **(1325)**:

FILIPPA . . . . . *Pag.* 17365
FORTUNATI 17371
LI VIGNI 17376
MAMMUCARI 17359

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1150)

Presidenza del Vice Presidente GATTO

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 21,30*).

Si dia lettura del processo verbale.

B O R S A R I , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta notturna del 5 ottobre.*

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

Seguito della discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 27 agosto 1970, n. 621, recante provvedimenti per il riequilibrio dell'attuale situazione congiunturale con particolare riguardo alla finanza pubblica ed alla produzione » (1325)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 27 agosto 1970, n. 621, recante provvedimenti per il riequilibrio dell'attuale situazione congiunturale con particolare riguardo alla finanza pubblica ed alla produzione ».

Riprendiamo l'esame dell'articolo 1 del disegno di legge e degli emendamenti relativi all'articolo 1 del decreto-legge.

M A M M U C A R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A M M U C A R I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nella relazione di presentazione del disegno di legge di conversione del decreto-legge si afferma che l'obiettivo delle misure che si prendono con il decreto stesso è quello di spostare le risorse reali dai consumi privati a quelli sociali e agli investimenti e si aggiunge che la manovra fiscale non deve essere generalizzata, ma deve essere di tipo selettivo in modo da non toccare consumi squisitamente popolari e da non incidere sui miglioramenti retributivi ottenuti dai lavoratori sia in modo indiretto sia, si aggiunge, con effetti riflessi sul sistema generale dei prezzi. Nella relazione dei colleghi Fada e Formica si legge: « Si tratta non solo di difendere il livello dei prezzi, il potere di acquisto dei salari, i livelli di occupazione, ma di garantire una prospettiva di stabilità politica ed economica ». E si aggiunge, non si sa per quale ragione, in collegamento con questa prima dichiarazione, che per raggiungere quegli obiettivi e per realizzare il massimo di prelievo fiscale « appare pertanto scontato che il settore automobilistico debba essere particolarmente colpito ». Inoltre si aggiunge: « I ministri Ferrari-Aggradi e Preti hanno richiamato l'attenzione sull'incidenza negativa che l'inasprimento della tassa di circolazione e l'introduzione di una imposta d'acquisto sulle nuove autovetture, con esclusione delle piccole, avrebbe determinato sui nostri delicati rapporti in sede CEE ma soprattutto sull'apparato produttivo della nostra industria automobilistica ». Dopo l'entrata in vigore dell'aumento di 22 lire del prezzo della benzina e dopo le lunghe discussioni svolte sia in Commissione finanze e tesoro sia qui in Aula, che hanno posto in luce la opposizione della maggioranza alla accettazione delle nostre proposte alternative all'aumento del prezzo della benzina, ci si deve domandare se le affermazioni contenute nella relazione introduttiva al disegno di legge di conversione e nella relazione di presentazione del disegno di legge da parte dei colleghi Fada e Formica, siano corrispondenti alla realtà o se contraddicano ad essa.

È bene innanzitutto chiarire una questione. Si è molto parlato in Aula in merito alla motorizzazione e si sono gettati anatemi sulla motorizzazione. Si è fatto presente come

questo mostro stia avanzando, come si sia in presenza di fenomeni aberranti, come sia necessario provvedere.

È bene essere molto chiari. Io non credo di essere in contrasto con la verità quando affermo che la motorizzazione è un fenomeno di civiltà, così come lo è l'uso degli elettrodomestici, dei televisori, il cinema, l'uso dell'ascensore e tutto ciò che oggi la tecnica moderna ha donato all'umanità.

Lo sviluppo della motorizzazione — non dimentichiamolo — ha dato la possibilità, specialmente nelle zone arretrate, nelle zone economicamente depresse, alle masse popolari, al popolo di acquistare una maggiore capacità di movimento, di conquistare una maggiore conoscenza, di uscire dal chiuso dei piccoli comuni e di avere una maggiore libertà individuale.

Se vi sono fenomeni aberranti, questi non bisogna attribuirli ai singoli cittadini, ma alla legge del profitto imperante, a quella legge che sottopone l'interesse del singolo e della collettività all'interesse dell'impresa e a quello individuale dell'imprenditore.

Se vi sono fenomeni aberranti — e lo vediamo a Roma — questi bisogna farli risalire non già al cittadino che usa il mezzo di trasporto per realizzare le proprie attività, ma all'errato rapporto che esiste tra comuni e Stato, all'antiquata e assurda legge sulla finanza locale e alla assurda legge comunale e provinciale, che limitano di fatto, ancora di più in questi ultimi tempi — quando si sono poste alcune limitazioni di fondo alla spesa pubblica — l'autonomia degli enti locali.

Se vi sono fenomeni aberranti, questi debbono farsi risalire alla speculazione sui suoli edificabili, speculazione che — non dimentichiamolo — conferisce alle nostre città un carattere demoniaco e dà al loro sviluppo un carattere assurdo.

Se vi sono fenomeni aberranti, questi non devono essere mai fatti risalire al singolo cittadino che usa il mezzo di trasporto privato, ma bisogna attribuirli al fatto che le città non si sono adeguate al nuovo.

Le città si costruiscono nella stessa identica maniera, come se il fenomeno della motorizzazione non esistesse, come se il mezzo di trasporto motorizzato non girasse per le strade delle città.

Direi di più: le stesse scienze sociali non hanno studiato a fondo il fenomeno della motorizzazione per esaminarne le conseguenze che ne derivano e anche per suggerire una serie di provvedimenti che pieghino il vecchio al nuovo e non il nuovo al vecchio.

La stessa osservazione riguarda l'uso degli elettrodomestici e la natura degli alloggi, come ancora oggi vengono costruiti. Gli alloggi non vengono costruiti per essere adeguati ai costumi nuovi delle famiglie.

Se vi sono fenomeni aberranti questi debbono essere attribuiti al modo come è strutturata la società, al modo come viene diretta, come essa è organizzata.

Vorrei citare un esempio. Si è a lungo discusso e ancora si discute da parte degli urbanisti circa il modo come sviluppare le città. Gli urbanisti però parlano sempre in generale di fenomeni aberranti della motorizzazione, quasi che la motorizzazione potesse e dovesse essere non dico contenuta ma addirittura ridotta a livelli direi quasi primitivi. Gli urbanisti, mi sembra, non hanno mai esaminato il modo come il fenomeno della motorizzazione debba essere una componente dell'assetto delle città ed anche del modo come costruire le case, i palazzi.

Basterebbe pensare ancora al fatto che nelle città, nei quartieri nuovi che si costruiscono, o quando si costruiscono fabbriche, alberghi, banche, uffici e così via, mai si pensa che occorre costruire i parcheggi. Quando si costruiscono grossi centri abitativi con investimenti di 4, 5, 10 miliardi, per esempio, da parte della GESCAL o dell'IACP non si considera mai che esiste il fenomeno della motorizzazione e che bisogna adeguare i quartieri a questo fenomeno ormai incontenibile, inevitabile.

Le cause che determinano lo sviluppo della motorizzazione non derivano da un capriccio personale dei singoli cittadini. Vorrei citare alcuni casi. I pendolari. Il fenomeno dei pendolari è divenuto di carattere generale per le grandi città. A Roma abbiamo non meno di 250 mila pendolari, a Milano ne abbiamo 400 mila, a Torino 200 mila circa; non cito le cifre per Napoli e per le altre città.

Quale è la ragione che induce i pendolari a non ricorrere al mezzo pubblico, ma a ricorrere al mezzo privato? Vediamo alcune cifre: l'abbonamento per il trasporto con il mezzo pubblico va dalle 4 mila alle 15 mila lire al mese; occorre poi percorrere un tratto della città, e, quindi, occorre prendere il mezzo pubblico. Si deve, perciò, aggiungere alla spesa per l'abbonamento alla corriera almeno altre 3.000-4.000 lire al mese per l'uso del mezzo pubblico urbano. Non vi è, però, solo l'incidenza sulla retribuzione per il trasporto, di somme che variano dalle 6.000 alle 19.000 lire al mese, ma si deve considerare anche il tempo impiegato. Nei discorsi degli oratori che mi hanno preceduto si è già fatto presente che ormai nei mezzi di trasporto si passano molte ore e non soltanto se si è pendolari. Il modo di viaggiare è quanto di peggiore si possa immaginare. I parlamentari comunisti del Lazio hanno voluto conoscere più da vicino il problema ed hanno viaggiato insieme ai pendolari, che non sono solo operai, ma anche studenti e impiegati. Ebbene, abbiamo osservato le seguenti cose. Primo, che il mezzo di trasporto pubblico, si tratti di ferrovie o di pullman, proprio perchè utilizzato dai pendolari non è in condizioni di agibilità. Si tratta in genere di pullman non nuovi, logorati, dove si ha freddo di inverno e si soffoca durante l'estate. I pendolari corrono pericoli perchè i mezzi sono sovraccarichi. Frequenti sono gli incidenti. Gli orari non corrispondono alle esigenze dei lavoratori. Si tenta di concordare gli orari facendo una media ponderata tra l'orario dell'operaio, quello dello studente e quello dell'impiegato, in maniera tale che non si soddisfano le esigenze di nessuno.

Per i treni la situazione è ancora peggiore. La situazione è tale per cui chi viaggia in treno (e noi lo abbiamo fatto assieme ai pendolari) non può non essere spinto, appena abbia un minimo di possibilità, ad acquistare un mezzo privato.

Non solo vi è grande affollamento, ma i vagoni sono i peggiori vagoni e gli orari i più impossibili. Questo enorme settore del mondo del lavoro, dell'impiego e della scuola è sempre più spinto ad acquistare il mezzo privato perchè non si sono apprestati servizi adeguati alle esigenze e alle necessità di queste categorie di cittadini.

Per i cittadini che lavorano a Roma (operai, impiegati o studenti) chi ha usato autobus o tram in questi giorni nella Capitale si sarà convinto come il mezzo pubblico sia ancora meno aderente alle varie esigenze dell'utente: lunghissime attese (ormai si attende l'autobus e il tram anche mezz'ora), mezzi sovraffollati, velocità di percorrenza a tutti nota (si parla addirittura di 3 chilometri all'ora). In pratica vi è l'impossibilità di realizzare attraverso il mezzo pubblico non solo le attività che sono di pertinenza del cittadino, ma anche di arrivare a tempo al posto di lavoro o alla scuola. Di qui sorge la spinta all'uso del mezzo privato.

Al costo economico e al costo in tempo c'è da aggiungere anche il costo in salute. Sarebbe opportuno che tutti noi almeno per una settimana viaggiassimo ripetutamente per svolgere le nostre attività utilizzando i mezzi di trasporto pubblici, sia in città che fuori, per renderci conto come il sistema nervoso viene logorato usando i mezzi di trasporto pubblici.

Un'altra causa della spinta alla motorizzazione deve ricercarsi nello sviluppo delle città. Prendiamo ad esempio Roma, Milano o Torino. Abbiamo uno sviluppo delle città estremamente esteso. Le distanze aumentano, quindi aumentano i tempi di percorrenza per poter andare a lavorare o per poter svolgere le varie attività di professionista, artigiano e così via e anche le attività normali del cittadino (andare al cinema, fare gli acquisti, per chi ne ha la possibilità andare a teatro e così via). L'ampiezza, l'estensione della città esigerebbe un sistema di trasporto pubblico più adeguato allo sviluppo del livello di civiltà dei cittadini. Si ha invece completamente il contrario.

Sono state realizzate conquiste di carattere sociale come le ferie e la settimana corta. Il cittadino non ha, certo, conquistato i due giorni di riposo settimanali per passarli dentro casa. In generale dappertutto, nelle grandi città come nei piccoli e medi centri, vediamo come nei due giorni di riposo la famiglia mira a spostarsi, ad andare in cam-

pagna, a svagarsi. Non credo che questo sia un delitto, altrimenti non si sa a che cosa dovrebbero servire le conquiste di carattere sociale.

Anche per quanto riguarda il periodo delle ferie, la famiglia cerca di trascorrerlo in un altro luogo che non sia quello in cui lavora o abita durante tutto l'anno. Di qui la volontà di muoversi, di qui la mobilità della famiglia. Ma anche in questo caso si pone la scelta: o mezzo pubblico oppure mezzo privato. La scelta, specie per le piccole e medie distanze, è quasi sempre per il mezzo privato.

Vi è poi il problema degli alti affitti nelle grandi città. Molte famiglie, a causa degli alti affitti, vanno ad abitare non solo in periferia ma addirittura in comuni vicini alla città. Il capo famiglia che deve andare al lavoro, e gli altri membri della famiglia che lavorano o vanno a scuola, non sono portati a utilizzare il mezzo pubblico sia per il costo alto, quando si tratta di viaggiare in più persone, sia per il disagio e ricorrono al mezzo privato.

Queste sono le cause reali ed oggettive dello sviluppo della motorizzazione privata, da un lato cause di carattere economico e sociale, dall'altro cause dovute allo sviluppo del livello di civiltà. Se, pertanto, si vuole realmente liquidare il fenomeno abnorme della motorizzazione, bisogna anzitutto risolvere la questione della riforma del sistema fondiario per le città eliminando la speculazione dei suoli edificatori oppure obbligando i proprietari di questi suoli alla costruzione, pagando naturalmente, di città che siano meno demoniache di quelle che oggi abbiamo sotto gli occhi.

Se si vuole limitare lo sviluppo della motorizzazione privata e liquidare i fenomeni aberranti ad essa collegati, si pone la necessità di scelte prioritarie. Si scelga allora la politica degli investimenti nel settore dei trasporti pubblici con coraggio e con decisione, perchè solamente a queste condizioni si può limitare l'uso del mezzo privato per ogni tipo di spostamento, per le ferie o per il riposo o per svolgere determinate attività, come quelle svolte dai professionisti, i quali non possono usare il mezzo pubblico per compiere quattro o cinque viaggi in una giornata o magari in una mattinata in città.

Si realizzi anche una politica delle partecipazioni statali di natura diversa. L'industria automobilistica sia maggiormente interessata allo sviluppo dei trasporti pubblici, perchè non viene a ridurre la propria capacità di realizzare utili di bilancio.

Se si vuole la liquidazione delle forme aberranti della motorizzazione per quel che riguarda il trasporto dei pendolari, operai, studenti e impiegati, si adegui il sistema ferroviario alle esigenze di queste categorie di cittadini. Nelle affermazioni fatte sia nella relazione introduttiva sia nella relazione di presentazione del disegno di legge si dice che il prezzo della benzina è, sì, oneroso, però serve a determinati obiettivi ed in generale non grava sulle categorie lavoratrici. Basterebbe, però, considerare la percentuale delle utilitarie per vedere quali categorie in realtà vengono colpite.

Cito solamente un dato: le auto in circolazione di cavalli fiscali 11 e 12 saranno alla fine del 1970 ben 2 milioni, senza parlare del milione e mezzo di motociclette targate. Se prendiamo le auto al di sotto degli 11 cavalli, abbiamo cifre ancora maggiori. Questo tipo di auto viene usato in generale da coloro che lavorano, che svolgono attività professionali. Se quindi dobbiamo individuare le categorie colpite, già la percentuale delle auto utilitarie è indicativa poichè essa è superiore al 70 per cento delle auto in circolazione. Basterebbe considerare che su 660 mila auto immatricolate fino al giugno 1970, ben 471 mila sono di 11 e 12 cavalli fiscali. Quest'anno oltre il 70 per cento delle auto immatricolate saranno utilitarie e ciò sta a indicare su quali categorie pesa l'aumento del prezzo della benzina.

Ma ho voluto esaminare il fenomeno più da vicino, considerando cioè in che modo incide l'aumento del prezzo della benzina su alcune categorie di cittadini. Ho preso il caso dei pendolari. Un lavoratore o un impiegato (non prendiamo il caso dello studente), che percorra ogni giorno, per 230 giorni l'anno (calcolando 230 giornate lavorative) dai 100 ai 150 chilometri — distanza di carattere normalissimo — avrà un aggravio, a causa

dell'aumento di 22 lire del prezzo della benzina, di oltre 75.000 lire l'anno. Colui che abita in città e che usa il mezzo privato in città, sempre calcolando 230 giornate lavorative all'anno, per un percorso giornaliero di 60-70 chilometri, facendo quattro volte su e giù per andare al lavoro e tornare a casa, avrà un aggravio non inferiore, utilizzando sempre l'utilitaria, a 30.000 l'anno. Il coltivatore diretto, colui che viene a vendere sul mercato a Roma, a Napoli, a Torino o a Milano, utilizzando un camioncino che non va a nafta ma a benzina, poichè per i percorsi in città la benzina è più utile che non la nafta per la capacità di ripresa del motore, percorrendo dai 100 ai 150 chilometri al giorno ha un aggravio non inferiore a 150.000 l'anno. Non cito in questo caso i professionisti e gli artigiani per i quali l'aumento del prezzo della benzina ha anche una forte incidenza.

Altra questione: le ferie. Per quanto riguarda le ferie, sia per i 15 giorni di ferie annuali — non ne calcolo di più — sia per il godimento del giorno e mezzo della settimana corta, l'aggravio annuo non è inferiore a 60-70 mila lire a famiglia.

Quali sono i riflessi che derivano dall'aumento del prezzo della benzina? Si afferma che non si vuole colpire il potere di acquisto della retribuzione. Ma gli esempi che ho citato stanno ad indicare che un'immediata conseguenza dell'aumento del prezzo della benzina di 22 lire al litro è una riduzione della retribuzione. Ho parlato con alcuni operai della Pirelli di Bagni di Tivoli che non abitano a Tivoli, ma nei comuni al di sopra di Tivoli. Costoro mi dicono: noi ogni giorno dobbiamo pagare molto più di prima per la benzina ed abbiamo fatto il conto che ogni mese paghiamo almeno 4 o 5 mila lire in più; abbiamo guadagnato 15.000 lire con l'autunno caldo e, di queste, 5.000 vanno per l'aumento del prezzo della benzina. Vi è quindi una riduzione di fatto della retribuzione. Vi è, poi, una diminuzione del potere di acquisto delle retribuzioni per i riflessi indiretti derivanti dall'aumento dei prezzi. Chi nel mese di settembre, cioè immediatamente dopo la pubblicazione del decretone e quindi l'entrata in vigore del nuovo prezzo della benzina, ha girato per i mercati e per i negozi e ha parlato con i componenti della famiglia e con conoscenti sa che per i generi di largo consumo i prezzi sono aumentati dal 10 al 15 e al 20 per cento. Vi è quindi un'incidenza anche riflessa sulle retribuzioni. Si riduce cioè il potere di acquisto delle retribuzioni.

Quali sono, dal punto di vista economico più generale, le conseguenze? La conseguenza è che fatalmente, con l'aumento dei prezzi, soprattutto di quei prodotti componenti il pacchetto della scala mobile, avremo l'aumento della contingenza. Già si parla dello aumento superiore a un punto, si parla di due punti di aumento della contingenza. Lo aumento dei prezzi è ancora in atto. Alla fine dell'anno avremo sicuramente uno scatto di due o tre punti della contingenza. Si è calcolata la conseguenza dell'aumento di tre punti della contingenza nel quadro generale della economia italiana, nel quadro dei costi? Ecco l'interrogativo che sorge. Non conta solamente la riduzione del potere di acquisto della retribuzione o la decurtazione di fatto della retribuzione, ma contano anche le conseguenze di carattere più generale che l'aumento del prezzo della benzina determina nel quadro generale dell'economia.

Ma vi è anche un'altra considerazione della quale dobbiamo tenere conto. Se si va davanti alle fabbriche o si ricevono le delegazioni, che vengono qui al Senato per prospettare le richieste delle categorie lavoratrici, non si può non notare che vi è da un lato uno stato di profonda esasperazione e dall'altro uno stato di sfiducia; e sia lo stato di esasperazione sia lo stato di sfiducia non sono elementi positivi, ma sono elementi profondamente negativi in un sistema democratico, perchè lo stato di esasperazione può esplodere con quelle conseguenze che noi conosciamo dai fatti che si sono verificati in molti centri d'Italia, l'ultimo e più disgraziato dei quali è quello di Reggio Calabria. Ma è altrettanto grave lo stato di sfiducia perchè può lasciare adito a qualsiasi tipo di avventura e può determinare non soltanto la sfiducia nel sistema ma anche nelle proprie organizzazioni sindacali, nelle proprie organizzazioni politiche. Si può, al-

lora, aprire il varco a determinate possibilità negative di gioco politico. Anche questo è un conto che dobbiamo fare accanto a quello del costo economico che l'aumento del prezzo della benzina determina nella situazione generale italiana.

Oggi, con l'aumento di 22 lire al litro, la motorizzazione partecipa alle entrate del bilancio dello Stato per una quota superiore al 20 per cento. Alla fine di quest'anno noi arriveremo tra aumento del prezzo della benzina, del bollo sulla patente, del gas liquido e anche dei lubrificanti ad una cifra pari a 2 mila miliardi di tributi che gravano sulle automobili. E a questo punto voglio far presente qual è la linea che si è seguita dal 1961 ad oggi: nel 1961 noi avevamo un prezzo per la benzina di 96 lire per la normale e di 106 lire per la super; nel 1964 — congiuntura difficile — si aumenta di 10 lire il prezzo della benzina; nel 1966 si aumenta di altre 10 lire; nel 1969 — problema dei pensionati — si aumenta di altre 10 lire; nel 1970 si aumenta di 22 lire. Cioè nello spazio di sette anni abbiamo aumentato il prezzo della benzina di 56 lire al litro, per una percentuale pari al 60 per cento del prezzo originario. E negli altri Paesi qual è la situazione? In Austria il prezzo della benzina è di 83,95 con una differenza quindi di circa 70 lire al litro rispetto al prezzo italiano; in Jugoslavia 80 e 90 e si ha, quindi, una differenza a un dipresso pari a quella che abbiamo per l'Austria; in Francia 121-131 e quindi una differenza di 31 lire al litro; Svizzera 86-92 e quindi una differenza di circa 70 lire. Non citiamo la Spagna, la Repubblica Federale Tedesca, la Gran Bretagna, gli Stati Uniti e l'Unione Sovietica ove i prezzi sono oscillanti dalle 60 lire alle 116 lire. Quali sono le conseguenze di questa profonda differenza? La prima l'abbiamo trattata qui in Aula quando è stata avanzata la richiesta per i proprietari di macchine di Trieste. Abbiamo, direi, uno sviluppo enorme del fenomeno dell'acquisto della benzina alle frontiera jugoslava, austriaca, svizzera e francese. Non si può evitare un fenomeno di questa natura, perchè, da un lato, creeremmo un profondo malcontento da parte di coloro che sempre hanno fatto il pieno di benzina passando immediatamente il confine, dall'altro da parte degli stessi Paesi venditori di benzina, Francia, Svizzera, Austria, Jugoslavia verrebbe una protesta se limitassimo questo fenomeno. Abbiamo una conseguenza negativa dannosa. Qui si sono citate alcune cifre: 100 milioni di benzina per Trieste da non gravare con l'aumento dell'imposta di fabbricazione e IGE. La stessa richiesta può essere avanzata dalla Lombardia, dal Veneto, dal Piemonte, dalla Liguria. Abbiamo un fenomeno che interessa un quantitativo di benzina di circa 1 miliardo di litri, per quello che riguarda questo tipo — non chiamiamolo contrabbando — di acquisto alle frontiere. A Roma noi abbiamo un fenomeno analogo a quello delle frontiere. Abbiamo il Vaticano, dove la benzina viene pagata, credo, a 70 lire al litro. Vi è un grosso commercio di benzina; e non solo di benzina, ma degli spiriti, dello zucchero, del caffè, dei medicinali. Oggi è aumentato il commercio della benzina per l'enorme differenza di prezzo tra la benzina italiana e quella dello Stato della Città del Vaticano.

L'altra conseguenza negativa riguarda la posizione che prendono i Paesi fornitori. Se la benzina diventa una delle fonti di tassazione maggiore, quindi una fonte di entrata tra le più importanti, per quale ragione per i Paesi fornitori, specialmente per i Paesi del Terzo mondo, la materia prima, la nafta, non deve costituire una fonte d'entrata maggiore di quella che è oggi giorno? Conosciamo la linea che stanno seguendo sia la Libia che l'Algeria. Non è escluso che la stessa via seguano gli altri Paesi del mondo arabo, del Medio Oriente e, a quanto si dice, i Paesi dell'America latina e degli Stati Uniti d'America. Anche in questi Paesi dunque si tende ad aumentare all'origine il prezzo della nafta, visto che la benzina è un prodotto tanto pregiato, quasi un tipo particolare di oro.

L'altra conseguenza negativa riguarda il turismo, non tanto però quello interno quanto quello straniero. I turisti, infatti, venendo in Italia con la macchina debbono pagare un prezzo della benzina sempre alto, nonostante le riduzioni previste con i *coupons*. Ciò genera un notevole malcontento tra i turisti. Siamo già ora in profonda concorrenza, ri-

guardo al turismo, con altri Paesi: con la Spagna, con la Jugoslavia, con la Francia, con gli altri Paesi socialisti, in quanto non abbiamo attrezzature adeguate per quel che concerne la ospitalità dei turisti. Aumentando il prezzo della benzina aggraviamo ancora di più queste condizioni di concorrenza negativa del nostro Paese rispetto agli altri.

Vi è infine la concorrenza delle auto straniere. Sappiamo qual è la linea che si segue da parte delle case tedesche e americane; produrre cioè macchine con motore sufficientemente potente (1100 o 1200), ma con consumo ridotto di benzina. La stessa strada non segue certo la nostra massima casa produttrice di macchine, cioè la FIAT. V'e, quindi, anche la possibilità dell'aumento della concorrenza straniera, come d'altronde indicano le cifre relative all'acquisto di macchine di quest'anno. Infatti ormai circa il 30 per cento delle auto immatricolate sono auto straniere, e il fenomeno non è in riduzione.

Ho voluto far presenti questi problemi per porre in evidenza il fatto che se noi non arrivassimo ad una riconsiderazione della deliberazione relativa all'aumento del prezzo della benzina, potremmo subire grossissimi danni: un danno economico per l'aumento dei prezzi, un danno di carattere politico per uno stato diffuso di malcontento esistente nella schiacciante maggioranza della popolazione, un danno di carattere economico nel campo internazionale per le conseguenze sul turismo e sui Paesi fornitori di materia prima. Dobbiamo valutare tutte queste conseguenze per poter entrare nell'ordine di idee di concordare una trattativa sulla questione dell'aumento del prezzo della benzina. Infatti se noi consideriamo questo problema soltanto dal punto di vista dell'immediato prelievo fiscale senza valutare tutte le altre conseguenze, allora non siamo dei buoni politici, nè dei buoni economisti, nè dei buoni amministratori della finanza pubblica; siamo anzi dei pessimi politici, pessimi economisti, pessimi amministratori della finanza pubblica.

Ora io non voglio insistere sulle proposte che sono già state avanzate da altri miei colleghi. Credo però che nel corso di questa discussione (visto che sulla questione del prezzo della benzina abbiamo già discusso a lungo sia in sede di 5ª Commissione, sia qui in Aula) sia emersa la possibilità di un confronto di soluzioni. Non si vuole abolire completamente questo aumento. Si può però considerare una riduzione dell'aumento stesso, magari di cinque, di dieci o di quindici lire. Noi abbiamo avanzato proposte alternative che certo non riteniamo possano essere accolte tutte. Se si vuole escludere la imposta sull'acquisto delle auto, si può però considerare in maniera più ragionevole lo aumento dell'imposta di circolazione. In questo caso, non escludendo le utilitarie, ma variando la percentuale dell'aumento della tassa di circolazione, noi non graveremmo sulle categorie lavoratrici, ma graveremmo di più su coloro che hanno maggiori possibilità finanziarie. Avremmo lo stesso un introito come prelievo fiscale, e un introito certo. Occorre, certo, avere un controllo maggiore in merito alla applicazione del bollo di circolazione. Credo che abbiamo la possibilità di realizzare un accordo, un compromesso sulle proposte avanzate, perchè siamo di fronte a questioni di fondo, anche di orientamento dell'opinione pubblica.

Io mi auguro che facendo il calcolo delle conseguenze negative dell'aumento del prezzo della benzina, come oggi è configurato, conseguenze già oggi abbastanza pesanti, si possa arrivare a realizzare un accordo sulle proposte alternative, magari non tutte quante accoglibili, per vedere se si riesce a modificare almeno l'aumento, che — ripeto — è quello che maggiormente urta l'opinione pubblica. (*Applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

F I L I P P A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F I L I P P A . Io vorrei brevemente esprimere il mio parere su tutto il gruppo di emendamenti che abbiamo presentato e che sono stati già ieri illustrati dal mio compagno Li Vigni.

La discussione si riferisce a tutto l'articolo 1, per cui naturalmente darò il mio parere via via sugli emendamenti presentati, anche su quelli dei compagni comunisti e su un altro gruppo di emendamenti presentati — mi pare — dai colleghi liberali.

Prima di questo vorrei rispondere ad una prima obiezione che ci è venuta quando abbiamo proposto questo tipo di emendamenti. Qualcuno ci ha detto in Commissione e anche in Aula che in sostanza i nostri emendamenti contraddicono un po' alla linea generale che noi sosteniamo, cioè quella della diminuzione delle imposte indirette per fare avanzare l'imposizione diretta.

In parte è vero. Non tutti, ma alcuni degli emendamenti che noi proponiamo si calano un po' in questa linea. Propongono cioè delle imposte che non sono di carattere diretto ma indiretto.

Vorrei dire però che questa nostra proposta obbedisce ad una esigenza che voi avete affacciato (non l'abbiamo affacciata noi). Che cosa ci dite in sostanza attorno a tutto il problema del prelievo considerato in questo decreto? Che per il ripianamento delle mutue, per dare un po' di ossigeno alla politica delle incentivazioni, per favorire una serie di altre questioni e per avviare le riforme c'è bisogno di quattrini, tanti quattrini, e soprattutto subito e facilmente esigibili.

Sotto sotto dite, un po' esplicitamente un po' implicitamente, che il vero motivo per il quale è stato scelto l'aumento del prezzo della benzina come tassazione cardine, centrale del decreto è questo.

Si è poi saputo che i pareri all'interno del Governo e della maggioranza non erano certo uniformi su questo problema. Emerge il motivo reale per cui è prevalsa ad un certo momento la tesi dell'imposizione sulla benzina rispetto ad altri tipi di imposizione: questo sarebbe stato costituito appunto dalla necessità immediata di avere un introito; cioè l'esigenza di introitare subito, immediatamente un certo numero di quattrini, una certa cifra.

Voi dite che se ci fosse stato più tempo, se non si fosse stati costretti ad agire così in fretta, sotto la spinta di questa esigenza, probabilmente si sarebbero potuti trovare dei congegni diversi e probabilmente si sarebbero potuti risolvere i problemi che la situazione economica attuale ci pone non caricando tutto sulla benzina. Vorrei dire che a questo proposito si ripete la solita storia di tutti i provvedimenti che via via vengono al nostro esame. L'altra sera il senatore Trabucchi ha definito questo decretone una specie di Upim, dove c'è un po' di tutto, dove ogni Ministro ha messo l'espressione di esigenze che magari da molto tempo non riuscivano ad essere soddisfatte. C'è addirittura l'articolo 4, relativo al regolamento per le pompe di benzina, che veramente con questo decreto non ha alcuna attinenza, anzi priva addirittura il Parlamento della possibilità di discutere a fondo un problema che era già del resto alla nostra attenzione. Comunque tutti i provvedimenti che vengono portati alla nostra attenzione, sia quelli urgenti sia quelli meno urgenti, al momento della discussione sembrano diventare urgentissimi; per cui se ne mettono in rilievo i lati manchevoli, si fa magari un po' di autocritica (quanta ne abbiamo sentita in questi giorni!), ma poi si parla di esigenza superiore e si dice che bisogna provvedere in fretta. Io ritengo che questo sia un metodo sempre più inaccettabile, al quale bisogna porre rimedio poichè mette in discussione la stessa possibilità del Parlamento di esprimersi.

Io non ho una grande esperienza di carattere parlamentare, sono parlamentare soltanto da questa legislatura e non posso andare molto indietro nel tempo e nei ricordi, ma veramente mi sono bastati questi due anni per scoprire tutta la potenza, la capacità di conservazione, la capacità di impedire ogni rinnovamento che si cela dietro a quelle che vengono definite necessità oggettive ed urgenti.

Voi avete detto che le riforme urgono, che urge il ripianamento per quanto concerne le mutue, che gli ospedali sono nelle condizioni in cui sono e non si può dare l'avvio al servizio sanitario, per cui bisogna realizzare in fretta questo gettito. Facendo tale ragionamento la benzina rappresenta il consumo che si presta maggiormente ad essere

colpito; quindi si vogliono di nuovo prendere dei quattrini ai lavoratori. In questo quadro i nostri emendamenti risultano certamente non in aderenza alla linea di imposizione fiscale che si vuole seguire; però risentono della forzatura che voi avete imposto, forzatura della quale non possiamo liberarci nel discutere i problemi relativi al decreto. Di fronte al decreto che proponete, è chiaro, noi esprimiamo una linea di carattere alternativo generale, un altro tipo di sviluppo della società, un diverso modo di arrivare alle riforme. Dichiariamo la necessità di imprimere allo Stato la capacità di dirigere lo sviluppo del Paese nell'interesse della collettività; sosteniamo che occorre variare il sistema di misura che è oggi quello di agire in funzione degli interessi della produttività del grande capitale. Questo tipo di sviluppo oggi esistente realizza, sì, economie aziendali ed economie di carattere produttivo, ma esse finiscono per diventare diseconomie. Non voglio qui soffermarmi ulteriormente a discutere degli squilibri, anche perchè avremo modo di parlarne a lungo allorchè affronteremo gli altri temi posti dal decreto; tali squilibri comunque non solo giocano in termini economici di carattere generale, ma direi che incidono fortemente, pesantemente sulle condizioni sociali. Si tratta di un tipo di sviluppo che comporta diseconomie di carattere generale, che comporta un peso, un gravame che si riversa addosso alle classi lavoratrici.

Ma desidererei rimanere nell'ambito di un discorso economico, con dati già richiamati più volte, atti a definire questo tipo di sviluppo. Un discorso di carattere più generale lo riprenderemo più avanti in sede di esame di questo stesso decretone. Voglio comunque astrarmi da tutto ciò (perchè noi compiamo anche questo sforzo) e calarmi nelle vostre esigenze di disponibilità immediate. Voi vi accanite, vi intestardite a non voler aprire il discorso di fondo sul tipo di sviluppo da portare avanti, discorso già aperto dalle lotte operaie e popolari nel nostro Paese, discorso che sta alla base delle esigenze di riforma; pure, noi che non siamo maggioranza (non lo siamo ancora) ci siamo sforzati di tener conto delle vostre esigenze e di proporvi emendamenti sempre nel quadro delle imposte indirette. Infatti, prevalendo tra voi la tesi della necessità di introdurre subito un certo gettito, noi vorremmo che si facesse almeno in modo di non far pesare indiscriminatamente sulla collettività il gravame, ma che ci si rivolgesse prevalentemente verso la ricchezza, avvicinandosi di più a quelli che anche voi sostenete dover essere i criteri informatori della prossima riforma. Il prelievo sulla benzina, quindi, che è consumo squisitamente popolare, andrebbe sostituito con altri tipi di prelievo, magari sempre indiretti, ma che colpiscano la ricchezza e lascino stare, in questo momento già particolarmente grave, la povera gente.

Con i nostri emendamenti noi vi invitiamo proprio, pur accettando la cornice della immediata esigenza di denaro in cui voi collocate questo provvedimento, a fare una scelta alternativa non di carattere generale, ma almeno all'interno di queste vostre esigenze.

Riguardo a questo prelievo sulla benzina, qualcuno diceva che era stato deciso per necessità, qualcun altro che era stato scelto in fondo per pigrizia perchè è il più facile. Ma se non accettate questo nostro emendamento, questa nostra alternativa, allora veramente possiamo dire ed anzi dobbiamo dire che la vostra scelta è una scelta di classe, come ricordavo l'altra sera, e la definizione non è nostra ma viene da un ambiente cattolico molto qualificato che è buona parte della componente democristiana della maggioranza governativa.

Se non accettate di discutere, come del resto proponeva il compagno Mammucari poco fa, su tale questione, in considerazione delle esigenze di carattere generale che vi poniamo, allora dovete ammettere — e non lo diciamo a fini propagandistici o demagogici — che una cosa sono le vostre promesse e i vostri stessi programmi di Governo, i convegni di studio e le tavole rotonde che fate sulla riforma fiscale ed un'altra cosa sono le scelte, le deliberazioni che al livello governativo vengono prese.

Se non accettate il nostro emendamento non potrete negare quanto noi abbiamo sostenuto e cioè che questo decreto-legge ha un carattere punitivo nei riguardi delle classi

lavoratrici, nei riguardi di coloro che si sono battuti per avere dei miglioramenti della loro condizione. In questo modo voi li punite colpendoli direttamente, rastrellando il loro denaro.

Già ieri il collega Anderlini faceva riferimento alle dichiarazioni programmatiche dell'onorevole Colombo fatte allorchè si era presentato per ottenere la fiducia in Parlamento. In quella occasione abbiamo fatto le nostre considerazioni e le nostre critiche; c'era però qualche cosa in quel discorso — e credo che lo abbiano rilevato tutti — di significativo nel senso che traspariva quasi la intenzione non di cambiare la linea della maggioranza e del Governo, che anzi veniva ribadita con maggiore forza, ma di imprimere, naturalmente in ritardo con i tempi, un minimo di cambiamento nel costume del nostro Paese. Allorchè l'onorevole Colombo si riferì alla necessità di tassare i consumi più opulenti, cioè di portare un minimo di austerità nelle classi abbienti come garanzia per arrivare alle riforme, certo nessun commentatore politico, nessuno di noi, maggioranza e minoranza, ascoltando queste dichiarazioni, poteva pensare che il primo dei provvedimenti di questo Ministero sarebbe stato nel senso di aumentare di 22 lire al litro il prezzo della benzina, perchè questo è l'aspetto più importante di questo decreto dal punto di vista del prelievo fiscale. Nessuno di noi credeva che, pur nella difesa di quei princìpi del capitalismo italiano di cui credo che la Democrazia cristiana sia espressione, soprattutto quella parte di essa che si ispira all'onorevole Colombo e agli uomini della sua generazione, il primo provvedimento fosse relativo ad un prelievo così forte, così massiccio dalle tasche dei lavoratori italiani, senza avanzare nessuno dei problemi, delle questioni e delle richieste in armonia con il tipo di discorso che l'onorevole Colombo aveva affacciato.

Noi in verità avevamo pensato che il nuovo Gruppo dirigente della Democrazia cristiana, dopo la travagliata crisi, dopo le tentazioni dell'avventura, dopo gli avvenimenti verificatesi nel nostro Paese in quei due mesi, avesse deciso non dico di fare una scelta — poichè confermava la vecchia scelta — ma di fare almeno questo passo avanti, di cui parlavo prima, sulla via di sanare progressivamente le ingiustizie più macroscopiche, quelle palesi, di cui tutti parlano, e sulla via di sanare o di tentare di sanare gli squilibri più evidenti. Pensavamo cioè che questo nuovo Governo volesse cimentarsi con un elemento di modernizzazione della società civile tentando di riprendere una qualifica, una patente di credibilità, o almeno di buon governo. Pensavamo questo perchè di fronte all'insorgere dei grandi problemi del nostro Paese — che sono veramente grossi e e acuti — e anche di fronte all'evidenza di alcune macroscopiche ingiustizie e di alcuni fatti che veramente gridano vendetta, questo potesse essere un tentativo che la classe dirigente democristiana dovesse obbligatoriamente fare per salvare il sistema e con il sistema essa stessa, cioè la nuova o per lo meno quasi nuova classe dirigente democristiana che di quel sistema è, come dicevo, la espressione. Pensavamo, in sostanza, a questa possibilità di aprire una fase di rinnovamento del consumo. Certo non era un grosso cambiamento (quante volte abbiamo discusso anche tra amici della maggioranza di questi problemi); certo non significava cambiare la linea seguita fino ad allora; certo la nostra critica era sempre dura nello stesso modo, poichè nel nostro Paese il contrasto di classe si fa sempre più acuto, ma era per lo meno un tentativo di portare il discorso a un livello più alto tra due modi di concepire lo sviluppo della società, cioè tra due concezioni, una socialista e una privatista che si adegua alla legge del profitto ma che si collega almeno a quella parte del profitto che ha idee moderne e che vuole rimediare ai dislivelli della società, cioè la parte politica del grande complesso del capitalismo italiano che dovrebbe essere, e di fatto deve essere, la parte più avanzata, la parte più legata ai problemi e alle esigenze della collettività. Parlo di una linea moderna depurata da questa zavorra di carattere medievale che ha avuto finora il tipo di governo della Democrazia cristiana e anche del centro-sinistra; questa zavorra di tipo medievale, questo tipo di governare che poi in sostanza hanno fatto dell'Italia, che è il 7° Paese industriale del mondo,

uno dei più arretrati nelle strutture civili e nel suo modo e metodo di governo.

Io credevo — e concludo questa parte — che la classe... (*Interruzione del senatore Minnocci*).

P R E S I D E N T E . Continui, non raccolga le interruzioni.

F I L I P P A . Non le raccolgo. Credevo che questo nuovo Governo avesse almeno raccolto l'invito che gli veniva dalle colonne di un giornale autorevole del centro-sinistra che in sostanza diceva: nessuno che abbia un minimo di conoscenza delle cose può scambiare per una rivoluzione queste riforme (parlava del programma del Governo Colombo e delle riforme che in esso erano contenute) che come risultato avranno quello di accrescere l'area del profitto capitalistico moderno a spese delle aree di rendita. E invitava il capitalismo italiano in sostanza ad adeguarsi a questa nuova linea che è la nuova frontiera, bruciando le ultime resistenze.

Se a livello della metodologia, al livello dell'apporto qualcosa di questo è pure penetrato all'interno del Governo, non tanto direi per volontà della maggioranza quanto per la insorgenza, il peso, la pressione delle lotte operaie che hanno imposto al Governo e alla maggioranza una serie di conti da fare, se questo è avvenuto a livello di un minimo di modernismo, per il solo fatto di parlare di riforme, da una parte c'è la pressione della classe operaia lavoratrice e dall'altra c'è una predisposizione del Governo a discutere anche se si tratta di scatole ancora vuote, come dicevamo l'altro giorno, di scatole ancora da riempire. Se però questo è avvenuto a quel livello, da quel punto di vista, al livello del prelievo che voi ci proponete in questo decreto, veramente siete rimasti ai canoni tradizionali dell'economia liberale di vecchia maniera, con la grossa aggravante che oggi non siamo più come allora; oggi abbiamo una società più squilibrata dalla avanzata tecnologica in atto, abbiamo l'aggravante di colossali fortune che si sono realizzate, che sono fatte molto di rendita ma sono fatte anche molto di rendita di profitto attorno allo sviluppo della nostra società. Da ciò i nostri emendamenti che propongono un problema direi non determinante, non generale, ma assai importante. Come realizzare un prelievo, riconosciuta la necessità per l'economia italiana di questo prelievo? Noi proponiamo una imposta speciale del 10 per cento sul prezzo di acquisto delle autovetture, naturalmente di cilindrata superiore ai 12 cavalli, delle imbarcazioni da diporto a propulsione meccanica e delle imbarcazioni di tipo fuoribordo di potenza fiscale superiore ai 32 cavalli. Proponiamo l'aumento dell'imposta speciale sulla tassa di circolazione del 50, 60, 70 per cento a seconda dei tipi di cilindrata, naturalmente con la proposta di esentare da questa tassa le vetture che sono adibite al servizio pubblico; proponiamo inoltre l'aumento dell'imposta sulla tassa di circolazione per le imbarcazioni da diporto; e infine proponiamo, come possibilità di gettito, che, in attesa della legge di riforma tributaria, si addivenga ad una addizionale sull'attuale imposta comunale per l'incremento delle aree fabbricabili. Abbiamo già discusso del modo come realizzare questa imposizione in comuni come Torino o Milano e delle possibilità o meno di evasione che ci sono. Do per scontato tutto questo discorso. Noi proponiamo di imporre questa addizionale per chi vende un'area fabbricabile e per chi costruisca su di essa nel caso che il suo valore superi i dieci milioni perchè evidentemente non si tratta di andare a colpire le piccole proprietà, le casette unifamiliari, come si dice, ma tutte quelle aree fabbricabili possedute da società di capitali da oltre 10 anni.

Non so in termini nazionali a quanto questa imposta possa corrispondere. Mi riferisco a Torino e non conosco neanche i dati di riscossione che però non sono bassi, in quanto ieri sera o l'altra sera il Governo ha riconosciuto la corretta applicazione a Torino di questa imposta. Naturalmente vi saranno anche delle evasioni, perchè in Italia si dice: fatta la legge trovato l'inganno. Questa però è pur sempre una imposta che ha con sè un elemento di modernizzazione della società, qualcosa di più della giustizia; comporta lo sviluppo di un abitato, di una comunità. È una delle tasse che non risolve tutti i pro-

blemi ma che si inserisce al punto giusto proponendo un diverso tipo di sviluppo.

Torino e Milano sono le due città che hanno avuto la più grande immigrazione con una punta annuale media di incremento della popolazione del 30 per mille, avendo raggiunto nel 1961 punte del 70 per mille. Questi movimenti hanno interessato il rapporto città-campagna, hanno interessato il rapporto interno nel settentrione; e questi insediamenti diventano ancora più massicci e importanti se si esamina l'*hinterland*, la fascia di queste città.

Sappiamo tutti che i costi di urbanizzazione per ogni nuovo immigrato sono altissimi: nessun comune (neanche quelli che, come Torino, impongono una tassa di miglioria) riesce a tener dietro alle esigenze sempre crescenti, a reperire cioè i fondi necessari al soddisfacimento dei bisogni che una città in crescita tumultuosamente propone. Da un lato quindi bisogni che crescono e che non vengono risolti, dall'altro comuni indebitati che non riescono nemmeno più ad assolvere alle loro funzioni di enti di prima rappresentanza popolare. Ma qual è il meccanismo che crea questa situazione, per esempio, a livello delle aree fabbricabili? Da una parte il padrone, avendo bisogno di risolvere i suoi piani di produzione, chiama la mano d'opera, recluta forza lavoro che ha bisogno di utilizzare nella fabbrica, crea tutta una serie di diseconomie all'interno del polo di sviluppo in cui opera questa fabbrica (parleremo poi delle condizioni degli operai nella fabbrica): carica cioè un fardello di costi sui lavoratori e sulla società. Ma nel tempo stesso in cui risolve i suoi problemi di forza lavoro, il capitale, il padrone collettivo, come lo chiamiamo noi, con la chiamata al Nord di operai e delle loro famiglie, della rendita parassitaria, dei proprietari dei suoli nelle aree di forte immigrazione rimette in moto il meccanismo. Realizza cioè un doppio sfruttamento come forza di lavoro di cui ha bisogno nella fabbrica e come agente attivo (sapeste quanto è attivo l'immigrato che si insedia) della rendita fondiaria stessa per quanto riguarda il problema della necessità della casa. L'immigrato riesce così a diventare una delle principali fonti di arricchimento e quindi del rafforzamento del potere del capitale. Io non ho fatto i conti, ma a Torino si parlava (e credo non ci sia possibilità di smentita) di 700-800 miliardi per indicare il guadagno netto della proprietà nell'area torinese. Questo solo dato ci fornisce la dimensione quantitativa dell'esproprio forzato a danno dei lavoratori immigrati e delle opere che si sarebbero potute fare con i quattrini lucrati sulla immissione di manodopera nelle città del Nord (parlo di Torino, ma lo stesso discorso potrebbe certamente farsi anche per Milano) e inoltre ci dà la misura del gettito che si ricaverebbe per le casse dello Stato se il nostro emendamento venisse approvato al posto della norma relativa alla tassazione sulla benzina.

Mi avvio ora alla conclusione saltando molti degli argomenti che però verranno ripresi in altra sede. Una brevissima considerazione a parte merita comunque il ragionamento che voi fate sulla tassa sulla benzina. Da una parte dite che c'è bisogno di danaro e dall'altra dite, o fate capire (ce n'è traccia in qualche intervento e mi pare pure nella relazione), che il provvedimento si muove nella direzione giusta perchè realizza un'autolimitazione nell'uso dell'automobile e quindi va incontro all'esigenza del decongestionamento delle città, all'esigenza di attuare una diversa economia dei trasporti, all'esigenza di impedire un rapido sviluppo dell'inquinamento atmosferico. Questo è un ragionamento che dalle mie parti definirebbero « a maglia bernarda »: una di quelle maglie che fanno le nonne e che sono così lente che si allargano e si allungano da tutte le parti. Delle due la una: o gli italiani a causa dell'aumento del prezzo del carburante riducono l'uso dell'automobile, e allora il Governo non avrà i soldi che prevede di incassare, oppure gli italiani continueranno ad andare in automobile, come è accaduto finora e come credo continuerà ad accadere perchè l'automobile è ormai un bisogno di carattere sociale, e allora la finalità di una nuova politica dei trasporti verrà meno.

M I N N O C C I . Nell'uno o nell'altro caso un vantaggio ci sarà.

F I L I P P A . Il vantaggio ci sarà, ed è che prenderete i soldi dal momento che l'uso dell'automobile è ormai un bisogno insopprimibile. Voi ci dite: dovreste essere contenti perchè aumentando il prezzo della benzina e tentando di limitare l'uso dell'automobile noi veniamo incontro ad una delle richieste fatte da sempre dalla sinistra. Il collega Anderlini ricordava ieri una cosa che anch'io ricordo, avendo militato nel Partito socialista e avendo combattuto quella battaglia: la linea alternativa di Lombardi, cioè niente autostrade, un altro tipo di politica degli investimenti eccetera (non ripeto per brevità). Voi infatti dalla linea generale che noi proponevamo (e che manteniamo perchè resta la nostra linea di fondo tendente a raggiungere un altro tipo di sviluppo basato sui bisogni sociali) prendete un piccolo segmento e ce lo presentate dicendo: non siete contenti? Non era anche nel vostro progetto? Sì, noi pensavamo effettivamente di ridurre gli investimenti attorno all'automobile, ma non raggiungiamo i nostri scopi con l'aumento del prezzo della benzina dato che questa innovazione si innesta in una situazione già deteriorata. Infatti la FIAT ha già deciso lo sviluppo della politica dell'automobile e il tipo di investimento finora seguito ha già largamente compromesso la linea generale che noi desideravamo portare avanti. Dobbiamo quindi esaminare le cose come sono oggi e non come erano quindici-venti anni fa quando noi proponevamo una diversa linea di investimento.

Un'ultima cosa vorrei dire circa il carico che comporta l'aumento del costo della benzina. Già il senatore Mammucari che mi ha preceduto ha fatto qualche conto sul come incide il prelievo della benzina sulle tasche dei lavoratori; esso diventa un prelievo diretto in quanto si trasforma in diminuzione del loro potere d'acquisto. Nelle grandi città, come Torino, vi sono fabbriche che si spostano velocemente da una parte all'altra; oggi si dice che gli impianti sono velocemente obsoleti, per cui piuttosto che rammodernare l'impianto si costruisce un'altra fabbrica da un'altra parte della città. Questo corrisponde all'interesse del padrone, ma comporta spostamenti di dieci-venti-trenta chilometri per il lavoratore, quindi l'uso dell'automobile, quindi l'incidenza del maggior costo della benzina.

Si potrebbe qui aprire il lungo discorso sui trasporti pubblici, i loro tempi di percorrenza eccetera; dal che si deduce che l'automobile è una esigenza di fondo non solo per i pendolari che vanno e vengono dalla campagna, ma anche per gli operai di città. C'è poi il problema dei figli da condurre alle scuole che sono sempre più distanti da casa; c'è il problema di raggiungere ospedali, farmacie, eccetera, per cui l'automobile è diventata proprio una necessità.

Riguardo poi alla questione del tempo libero e delle gite domenicali, dovreste sapere quale vantaggio di carattere economico offre la gita domenicale di fine settimana ai cittadini della grande città che si approvvigionano in campagna, realizzando, per così dire, una riforma nel settore della distribuzione dei generi alimentari.

Concludo dicendo che noi riteniamo che non si possa in alcun modo, per ragioni di carattere economico generale e per ragioni di classe, accettare l'aumento del prezzo della benzina. È per questo motivo che noi non ci siamo limitati a dirvi di no, ma vi abbiamo proposto alcuni emendamenti che significano una alternativa, non l'alternativa generale di cui parliamo in altra sede, ma quella relativa alle esigenze che avete posto e che in questa sede accettiamo come buone. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

F O R T U N A T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F O R T U N A T I . Onorevole Presidente, nel corso del dibattito, più o meno consapevolmente, sono state espresse opinioni che, a mio avviso, sono per lo meno equivoche. Non vi è mai un prelievo tributario neutro e non vi è mai una politica tributaria neutra, o fine a se stessa.

Chi parla, ha avuto modo sin dal 1945-46, all'inizio della nuova vita delle amministrazioni comunali, di prendere subito posizione al riguardo. La politica tributaria è sempre strumento o di freno o di sostegno o di acce-

lerazione di scelte politico-economiche. Il movimento operaio e le forze democratiche debbono evitare sia l'errore del riformismo evoluzionista, secondo cui la manovra tributaria in sè e per sè sarebbe capace di trasformazioni sociali, sia il pericolo massimalista, secondo cui la manovra tributaria non potrebbe mai avere un ruolo politico ed economico.

Quando il ministro Preti vede in sostanza nella riforma tributaria l'istanza fondamentale e decisiva di una politica di trasformazione rinnovatrice ed innovatrice ricalca oggi, nel 1970 (al di là di ogni valutazione sull'impostazione globale degli orientamenti di tale riforma), strade che, a quanto mi risulta, nessuno degli studiosi, che oggi accettano l'ipotesi di trasformazioni anche progressivamente collocate in un arco temporale più o meno prolungato, delinea come necessarie e sufficienti.

Perchè io faccio questa premessa esplicita? Anzitutto per replicare al ministro Preti, che ha ritenuto di sgombrare il terreno da alcune nostre proposte con l'esigenza di attendere la riforma tributaria e che ha opposto ad altre nostre proposte incoerenze presunte passate e presenti; in secondo luogo, per richiamare l'Assemblea sul fatto indubbio che le scelte tributarie del decreto-legge sono state giustificate non « tributariamente » ma in termini politico-economici. Del resto, una interruzione del Presidente del Consiglio ha confermato che sussiste una impostazione politico-economica del prelievo sancito dal decreto-legge, addebitando ad altre proposte, anche nostre, una portata deflazionistica generale.

A proposito di riforma tributaria vorrei anzitutto chiarire un aspetto che il più delle volte è sottovalutato o sottaciuto. Quello che decide, ai fini della portata politico-economica del prelievo tributario e della sua reale incidenza, non è solo la definizione della norma, ma anche (e talora soprattutto) la sua applicazione. Cioè hanno peso decisivo la definizione concreta degli « accertamenti » e il concreto funzionamento di tutti gli strumenti di accertamento.

Se, dunque, il ministro Preti ritiene che l'anagrafe tributaria, in sè e per sè impostata con riferimento alle disponibilità di elaboratori elettronici, è condizione necessaria e sufficiente, commette, a mio avviso, un grave errore di prospettiva. Se non vi è una chiara definizione degli accertamenti e degli organi di accertamento e di definizione del contenzioso; se gli organi di accertamento e del contenzioso non corrispondono agli orientamenti politico-economici della manovra tributaria, o per deficienza di personale, o per deficiente utilizzazione delle qualità del personale, o addirittura per oggettiva contestazione, da parte degli organi dell'accertamento e del contenzioso, degli orientamenti della manovra politico-economica, che cosa raccolgono, che cosa classificano, che cosa elaborano, che cosa sintetizzano, che cosa discriminano uno, due, tre, quattro, dieci potenti elaboratori elettronici? Se non vi è una definizione non equivoca di plusvalenze, che cosa si accerta e che cosa si raccoglie con gli elaboratori elettronici? Se non vi è una definizione non equivoca dell'esenzione di imposta, che cosa si accerta?

Presidenza del Vice Presidente CALEFFI

(*Segue* F O R T U N A T I) . Se si stabiliscono nuove ritenute di acconto, ma nulla si innova sulla tecnica del loro versamento immediato e tempestivo, quale significato politico-economico reale ha la ritenuta di acconto? Se si istituisce tra i debitori di imposta, attraverso « tecniche », che in taluni casi — badate bene — non compaiono neanche nelle norme, la situazione differenziale tra debitore e debitore di imposta, la situazione differenziale tra colui che paga attraverso altri soggetti, dalla norma definiti, il

suo debito di imposta, e versa subito, e colui che trattiene le somme versate dal debitore d'imposta, quale significato politico-economico reale ha? E allora, quando il Governo e la sua maggioranza ritengono irrilevanti o non accettabili o rinviabili le proposte specifiche che a questo riguardo noi abbiamo formulato, quale significato ha il rifiuto e la contestazione? Perchè si tratta di un rifiuto e di una contestazione di proposte che non concernono in quanto tale il prelievo dell'imposta di fabbricazione sulla benzina. Ma è pensabile che sia necessario attendere la riforma tributaria per attuare operazioni che, sul piano morale, sono di « pulizia »? Quale significato ha insistere, senza una precisa documentazione, nel mantenere il fatto, in ogni caso indubbio, che i percettori dell'aumento dell'aliquota dell'imposta di fabbricazione sulla benzina versano all'erario con 3 mesi di ritardo? Abbiamo o non abbiamo il diritto di chiedere che sia in ogni caso documentato quello che è « necessario », e che sia distinto il « necessario » e l'« opportuno » dal « discrezionale » e dall'« arbitrario »? Abbiamo o non abbiamo il diritto di riuscire a svelare una volta per sempre il mistero per cui 80-90 miliardi delle normali ritenute operate dalle imprese sono versati ogni anno con un ritardo di uno o due anni? Abbiamo o non abbiamo il diritto di chiedere che ciò non avvenga?

Ma veniamo pure, onorevoli signori del Governo e onorevoli relatori, al problema centrale dell'imposta sulla fabbricazione di benzina e alle nostre proposte, non solo di perfezionamento della tecnica degli accertamenti e dei versamenti, ma anche, in alternativa alle norme del decreto-legge, di aumenti dell'aliquota dell'imposta sulle società e dell'istituzione dell'imposta di acquisto sulle autovetture. Qual è stato il significato politico, la giustificazione politico-economica dell'imposta di consumo sulla benzina? Rallentare la domanda. Ma quale domanda? La domanda del consumo del prodotto specifico? No: perchè se così fosse la previsione tributaria sarebbe destituita di ogni fondamento. L'ipotesi quindi non è di un contenimento del consumo della benzina: l'ipotesi politico-economica è che il prelievo tributario così operato determina certamente nel complesso della domanda di tutti gli altri beni e servizi, in linea teorica, una flessione pari al volume del prelievo tributario. Ci troviamo dunque di fronte ad uno strumento tributario, che viene scelto non per ripercuotersi sulla domanda del prodotto inciso direttamente, ma perchè, a catena, si determina una flessione della domanda di altri beni, secondo una gamma indeterminata di prodotti o da parte di un settore indeterminato di contribuenti. La domanda che noi abbiamo rivolto in Commissione e nel dibattito generale è questa: è stabilito una volta per sempre che si debba fare riferimento a prelievi tributari a ripercussioni indirette e non individuabili, o si deve cercare di far riferimento a strumenti tributari la cui ripercussione individui un'area precisa di contribuenti di diritto e di fatto e quindi conduca a una definizione di un'area di beni e di servizi che vanno sottoposti a flessione di domanda, così che i livelli reddituali dei contribuenti incisi siano tali da non subire, attraverso il prelievo tributario, una diminuzione che metta in discussione le basi fondamentali della loro vita civile? Questo è il problema centrale di una politica economica moderna; questo è il modo moderno di affrontare uno spostamento dei consumi da individuali a sociali. Non si può operare un qualunque prelievo tributario, perchè se si opera un qualunque prelievo tributario, si battono strade vecchie con enunciazioni nuove. Questo è il nostro giudizio chiaro e preciso.

Che cosa, in fondo, è contrapposto, che cosa ha contrapposto il ministro Preti alle nostre proposte, in Commissione e in Aula? Che cosa ci ha detto? Ci ha detto che, verificando l'andamento del gettito, nel 1970, si manifesta una flessione nel gettito previsto dall'imposta sulle società. Quindi, manifestandosi una flessione del gettito previsto dall'imposta sule società, è irrazionale proporre un aumento dell'aliquota del tributo. Si potrebbe rovesciare il ragionamento: proprio perchè diminuisce il gettito, si aumenta l'aliquota! Ma, signori del Governo, voi ci dovete dire se si tratta di una flessione legale o di una flessione reale; se si esclude che si tratti, cioè, di una flessione derivante da una

tecnica di accertamento che è quella che è, di una flessione derivante da una tecnica di verifica dei bilanci che è quella che è, di una flessione derivante da una tecnica di compilazione dei bilanci che è quella che è, di una flessione derivante da un senso di sfiducia diffusa che si va manifestando nell'apparato dello Stato, in quanto ormai è convinzione generale che chi fa il proprio dovere nei confronti dei grandi gruppi economici finisce con il pagare di persona.

La questione, dunque, che abbiamo posto non si può eliminare con poche battute. Bisogna che ci si renda conto (qualunque sia la sorte dei nostri e degli altri emendamenti) che il problema della tecnica degli accertamenti e delle evasioni sta scoppiando, e che non si può resistere alla pressione crescente di una opinione pubblica sdegnata e stanca di sentir parlare di politica di austerità e di sacrifici rivolta soltanto alla povera gente, quando quelli che hanno di più non seguono alcuna austerità e non sopportono alcun sacrificio.

Vi abbiamo detto che noi affrontiamo questi problemi, non solo per costume politico, ma anche perchè siamo profondamente convinti che l'attuale tecnica degli accertamenti tributari, l'attuale sistema tributario dà luogo ad una distorsione del prelievo che si aggiunge alla distorsione oggettiva, strutturale derivante da un determinato tipo di processo d'accumulazione che alimenta un dirottamento degli investimenti e dei consumi. È su questo terreno politico ed economico che avviene lo scontro.

Che cosa avete opposto poi alla proposta di un'imposta sull'acquisto degli autoveicoli? Ci avete detto: primo, dobbiamo difendere l'industria di Stato; secondo, non vogliamo apparire di fronte al mondo come coloro che ricorrono a uno strumento tributario per difendersi dalla concorrenza esterna; terzo, non possiamo accettare una misura tributaria che ha una carica deflazionistica.

Intanto sia ben chiaro che noi siamo contrari (e lo abbiamo detto con estrema fermezza) ad ogni strumento tributario, ad ogni scelta politica ed economica che determini o spinte inflazionistiche o spinte deflazionistiche.

Per quanto riguarda l'aumento dell'imposta sulla fabbricazione della benzina, toccherà a voi, se il decreto-legge sarà convertito, l'onere di dimostrare nei fatti al Paese che la misura non ha esercitato una spinta inflazionistica. E toccherà a voi anche di dimostrare nei fatti che la liberazione di 250 miliardi di lire destinati oggi dal mercato finanziario alla gestione degli enti mutualistici determinerà un incremento di investimenti produttivi tale da espandere la produzione di beni in maniera da bloccare la spinta inflazionista scaturita dall'aumento del prezzo della benzina. A me tocca chiarire che, nel momento stesso in cui abbiamo formulato la nostra proposta, proprio perchè sappiamo che il prelievo tributario non è mai neutro, non ci siamo nascosti che in sè e per sè una imposta sull'acquisto degli autoveicoli può essere deflazionistica. Ma intanto il problema politico ed economico che vogliamo affrontare e che affronteremo, non solo con il dibattito in atto, è di chiarire una volta per sempre se il sistema produttivo italiano (al di là anche del sistema economico-sociale, nei cui confronti noi abbiamo le nostre posizioni, e dovrebbe averle anche il socialdemocratico del « buon stampo antico », in quanto soltanto i socialdemocratici di « stampo moderno » non sanno chi è Carlo Marx) deve avere uno o più settori trainanti. Quando il Presidente del Consiglio, a proposito della proposta di istituire l'imposta sull'acquisto di autovetture, ha affermato che tale istituzione avrebbe una carica deflazionistica, ha attribuito ad una industria produttiva di beni di consumo durevole (vedete che adopero il linguaggio classico!) una funzione trainante di tutto il sistema produttivo del Paese.

Se così è, o se così fosse, ebbene, signori del Governo: più di una leva dovrete o dovreste manovrare per modificare la situazione! Non vi può essere alcun sistema produttivo industriale moderno che abbia come settore trainante un'industria produttrice di beni di consumo durevole costituiti dai mezzi motorizzati.

Certo, non si può passare dalla situazione in atto ad un'altra ignorando la realtà. Ma l'industria produttrice di mezzi motorizza-

ti per uso individuale è destinata a produrre soltanto questi mezzi? E l'industria a partecipazione statale ha o può avere solo questo compito?

Non è che ai fini sociali io mi disinteressi completamente di quella che può essere la sorte futura della Fiat. Ma circa la sorte delle aziende a partecipazione statale, occorre adeguarsi rapidamente a una prospettiva di sviluppo moderno della nostra società. Non potete non affrontare — e più presto l'affronterete meglio sarà — il problema dei trasporti pubblici nel nostro Paese, e pertanto preventivare una intensificazione della domanda di mezzi automobilistici per i trasporti pubblici.

L'intensificazione di tale domanda può essere ottenuta anche con mezzi drastici. Abbiamo già affermato che è possibile inserire nel decreto-legge una norma secondo cui entro tre mesi tutte le amministrazioni comunali di tutte le città e di tutti i centri d'Italia siano obbligate a stabilire percorsi tassativamente ed esclusivamente riservati ai mezzi pubblici, senza soste e senza eccezioni per ministri, sindaci, assessori, medici, farmacisti, notai, ostetriche eccetera. Fatelo! Vedrete che allora la velocità del trasporto pubblico in Italia si triplicherà o quadruplicherà; i disavanzi delle aziende di trasporto tenderanno a flettersi e anche a scomparire, la domanda dei mezzi pubblici di trasporto si moltiplicherà. Per soddisfare questa domanda bisognerà dare alle aziende di trasporto la possibilità di nuovi investimenti, come bisognerà dare alle aziende di trasporto urbano la possibilità di uscire dai confini del territorio del comune per collegarsi con le nuove forme di insediamento urbano e industriale.

Tutto questo, costituisce o non costituisce una remora all'eventuale portata deflazionistica dell'imposta sull'acquisto di autovetture? Noi, dunque, abbiamo proposto questa misura: voi non potete dimenticarlo. E il Presidente del Consiglio non può accusarci di essere fautori di deflazione!

No, signori del Governo e colleghi della maggioranza! Molta acqua è passata sotto i ponti del Tevere. Voi potete non essere d'accordo con noi, ma non dovete credere che noi siamo incapaci di capire e di comprendere le leggi del sistema che vogliamo trasformare. Proprio perchè vogliamo trasformare il sistema, conosciamo il sistema più criticamente di voi. La differenza profonda che passa tra noi e voi a proposito di problemi politico-economici è che noi abbiamo letto tutto quello che avete detto voi, mentre voi avete letto poco di quello che abbiamo detto noi. Questo deve essere ben chiaro.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Abbiamo letto e ascoltato con molta attenzione.

FORTUNATI. Ascoltare è un altro conto. Ma la polemica non è fatta con l'onorevole Macchiavelli, che mi auguro sia un socialdemocratico del « buon stampo antico », se non altro per l'età. Il problema è di carattere generale e riguarda la presunzione che hanno gli uomini che vogliono conservare il sistema nel ritenere che noi lo vogliamo cambiare, in fondo, perchè siamo ignoranti. Ricorderete la famosa tesi di alcuni economisti sui sindacati: i sindacati sono l'aggregazione degli inetti e dei deboli, perchè chi è capace non ha bisogno di unirsi con alcuno. La tesi che i trasformatori di un sistema siano tali perchè sono incapaci di intendere e di volere è vecchia, direi che risale ai tempi di Menenio Agrippa. Ricordate le argomentazioni di Menenio Agrippa rivolte a coloro che volevano la terra? Il corpo umano è fatto di cervello, di testa, di braccia, di gambe; tutto è necessario, guai a negare la necessità di una parte del corpo. Ma noi « Agrippa » siamo il cervello: gli altri sono le braccia.

No, signori del Governo. Questo modo di affrontare i problemi non accresce il vostro prestigio. Io sono convinto — parlo a titolo personale — che a questo punto del dibattito il fatto di non toccare l'articolo 1 del decreto-legge non sia un fatto di coerenza fra i fini ufficialmente enunciati e i mezzi scelti. Se così fosse nulla del titolo II e del titolo III sarebbe stato toccato. Ho, dunque, la precisa sensazione che la questione non sia di coerenza tra mezzi e fini, ma sia di prestigio politico.

Ebbene, io dico che fare questioni di prestigio non serve. Fare muraglia su posizioni

che politicamente ed economicamente sono sbagliate, che socialmente non sono comprese, non serve in ogni caso ad accrescere il consumo di massa attorno a voi, anzi apre una grave breccia nel consenso di massa che voi ancora avete. Mantenere il prestigio non significa irrigidirsi sulle posizioni: mantenere il prestigio significa riuscire a cogliere di volta in volta la realtà economica e sociale del Paese e significa anche avere la forza serena di riconoscere che, se non tutto è sbagliato, per lo meno fissare il prezzo della benzina con un aumento di 22 lire è sbagliato. Ora, se è sbagliato, voi non conservate il prestigio difendendo un errore; voi tutt'al più potete cercare di conservare il prestigio riducendo l'errore.

Io quindi invito i colleghi della maggioranza e i signori del Governo a riflettere ancora: la notte, si dice, porta sempre consiglio. Riflettete, meditate.

Qui non si tratta nè di vincere nè di capitolare, sia ben chiaro; si tratta di adottare norme che riescano a cogliere la realtà economica e sociale del Paese e si tratta effettivamente di avere una coerenza sostanziale tra fini e mezzi. Ecco il senso di tutte le nostre proposte, ecco il senso finale di questo sereno richiamo ad una meditata notturna riflessione. (*Vivi applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . Da parte del senatore Li Vigni e di altri senatori sono stati presentati alcuni emendamenti subordinati all'emendamento 1. 1. Se ne dia lettura.

B O R S A R I , *Segretario*:

In via subordinata, al primo comma, sostituire le parole: « a lire 15.889 per quintale » *con le altre*: « a lire 13.664 per quintale » *e al secondo comma le parole*: « lire 7.844 per quintale » *con le altre*: « lire 5.601 per quintale ».

1. 3 LI VIGNI, FILIPPA, NALDINI, ALBARELLO, MASCIALE, PREZIOSI, VENTURI Lino, DI PRISCO

In via subordinata, al primo comma, sostituire le parole: « lire 15.889 per quintale » *con le parole*: « lire 13.997 per quintale » *ed al secondo comma le parole*: « lire 7.844 per quintale » *con le parole*: « lire 5.952 per quintale ».

1. 4 LI VIGNI, FILIPPA, NALDINI, DI PRISCO, ALBARELLO, MASCIALE, VENTURI Lino, RAIA

In via subordinata, al primo comma, sostituire le parole: « lire 15.889 per quintale » *con le altre*: « lire 14.348 per quintale » *ed al secondo comma le parole*: « lire 7.844 per quintale » *con le altre*: « lire 6.003 per quintale ».

1. 5 LI VIGNI, FILIPPA, NALDINI, DI PRISCO, ALBARELLO, MASCIALE, VENTURI Lino, RAIA

In via subordinata, al primo comma, sostituire le parole: « lire 15.889 per quintale » *con le altre*: « lire 14.699 per quintale » *ed al secondo comma le parole*: « lire 7.844 per quintale » *con le altre*: « lire 6.654 per quintale ».

1. 6 LI VIGNI, FILIPPA, NALDINI, DI PRISCO, ALBARELLO, VENTURI Lino, RAIA, MASCIALE

In via subordinata, al primo comma, sostituire le parole: « lire 15.889 per quintale » *con le altre*: « lire 15.050 per quintale » *ed al secondo comma le parole*: « lire 7.844 per quintale » *con le altre*: « lire 7.005 per quintale ».

1. 7 LI VIGNI, NALDINI, FILIPPA, DI PRISCO, VENTURI Lino, RAIA, PREZIOSI, CUCCU

In via subordinata, dopo l'ultimo comma, aggiungere il seguente:

« Le disposizioni del presente articolo hanno vigore fino al 31 dicembre 1971 ».

1. 8 LI VIGNI, NALDINI, FILIPPA, MASCIALE, PREZIOSI, TOMASSINI, MENCHINELLI, RAIA, DI PRISCO

P R E S I D E N T E . Il senatore Li Vigni ha facoltà di illustrare questi emendamenti.

L I V I G N I . Signor Presidente, ho bisogno di pochissimo tempo per illustrare

questi emendamenti perchè, oltre tutto, faccio fatica ad illustrarli. Noi abbiamo fatto una battaglia ampia ed impegnata e continuiamo, sul problema della benzina, ad avere le nostre idee, a ritenere che ci troviamo di fronte ad un errore anche di carattere psicologico, oltre che politico ed economico, commesso dal Governo col tipo di provvedimento che ci ha presentato.

Quindi in via assolutamente subordinata, e per avere comunque alcuni strumenti a disposizione per l'eventualità che si determinasse nell'Aula una situazione favorevole ad ottenere almeno alcuni obiettivi parziali, noi abbiamo presentato alcuni emendamenti subordinati. Essi indicano via via una diminuzione del prezzo della benzina nei confronti dell'attuale aumento, con scaglioni corrispondenti a tre lire l'uno dall'altro fino ad un minimo di sette lire di diminuzione rispetto al prezzo che abbiamo attualmente. C'è poi un emendamento ulteriormente subordinato con cui diciamo che comunque, se questa disgrazia deve capitare, perlomeno sia circoscritta in un periodo di tempo nettamente delimitato e non sia uno di quei soliti aumenti che partono da una considerazione contingente e poi diventano permanenti per lunghi periodi. Questo è lo spirito con il quale abbiamo presentato gli emendamenti subordinati, ma va da sè che allo stato attuale, rimane la nostra battaglia, sul problema generale, per una alternativa rispetto alle misure indicate.

P R E S I D E N T E . Abbiamo così esaurito la discussione sul complesso dell'articolo 1 del decreto-legge nonchè su tutti gli emendamenti ad esso presentati. Il voto sugli emendamenti all'articolo 1 del decreto-legge avrà luogo nella seduta notturna di domani, giovedì 8 ottobre. Rinvio pertanto il seguito della discussione a tale seduta.

Ordine del giorno per le sedute di giovedì 8 ottobre 1970

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi domani, giovedì 8 ottobre, in tre sedute pubbliche, la prima alle ore 11, la seconda alle ore 17 e la terza alle ore 21, con il seguente ordine del giorno:

ALLE ORE 11 E 17

Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Deputati FORTUNA ed altri. — Disciplina dei casi di scioglimento del matrimonio (973) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Conversione in legge del decreto-legge 27 agosto 1970, n. 621, recante provvedimenti per il riequilibrio dell'attuale situazione congiunturale con particolare riguardo alla finanza pubblica ed alla produzione (1325).

ALLE ORE 21

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 27 agosto 1970, n. 621, recante provvedimenti per il riequilibrio dell'attuale situazione congiunturale con particolare riguardo alla finanza pubblica ed alla produzione (1325).

2. Deputati FORTUNA ed altri. — Disciplina dei casi di scioglimento del matrimonio (973) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. Delega legislativa al Governo della Repubblica per l'emanazione del nuovo codice di procedura penale (676) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Seguito della discussione del progetto di nuovo Regolamento del Senato (*Doc.* II n. 4).

III. Discussione del disegno di legge:

TERRACINI. — Del giuramento fiscale di verità (524).

(*Iscritto all'ordine del giorno dell'Assemblea ai sensi dell'art. 32 del Regolamento*).

La seduta è tolta (*ore 23,30*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari