363.

SEDUTA DI VENERDÌ 20 NOVEMBRE 1970

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BOLDRINI

INDI

DEI VICEPRESIDENTI LUCIFREDI, LUZZATTO E ZACCAGNINI

INDICE

PAG.

Disegni di legge:

(*Deferimento a Commissione*) 22436
(*Trasmissione dal Senato*) 22410

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

Conversione in legge del decreto-legge 26 ottobre 1970, n. 745, concernente provvedimenti straordinari per la ripresa economica (2790);

Disciplina dei rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 27 agosto 1970, n. 621 (2791);

TAMBRONI ed altri: Aumento del fondo di dotazione e del fondo contributo interessi della Cassa per il credito alle imprese artigiane e modifiche all'articolo 39 della legge 25 luglio 1952, n. 949 (1454);

PAG.

BASTIANELLI ed altri: Aumento del fondo di dotazione e del fondo contributo interessi della Cassa per il credito alle imprese artigiane e modifiche alla legge 31 ottobre 1966, n. 947 (1859);

LATTANZI ed altri: Aumento del fondo di dotazione e del fondo contributo interessi della Cassa per il credito alle imprese artigiane e modifiche alle leggi 25 luglio 1952, n. 949, e 31 ottobre 1966, n. 947 (1928);

RAFFAELLI ed altri: Aumento del fondo di dotazione della sezione di credito per la cooperazione presso la Banca nazionale del lavoro, istituita con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 15 dicembre 1947, n. 1421, con modificazioni del medesimo e della legge 25 novembre 1962, n. 1679 (1962);

Agevolazioni fiscali per gli aumenti di capitale delle società ammesse alla quotazione di borsa (1823);

PAG.

Aumento del fondo per il concorso statale nel pagamento degli interessi sulle operazioni di credito a favore delle imprese artigiane (2275);

Assegnazione al Mediocredito centrale di somme per la concessione di contributi sugli interessi per operazioni ordinarie (*Approvato dalla V Commissione permanente del Senato*) (2652) 22410

PRESIDENTE 22410, 22468, 22476, 22477, 22485, 22488

ALINI 22445

ANDREOTTI 22475

BOTTA 22410

BRONZUTO . . . 22451, 22476, 22477, 22494

CAPRARA 22460, 22476, 22477, 22485, 22488, 22493

CARRARA SUTOUR 22496

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze* . 22411, 22417, 22418, 22422, 22423, 22425, 22427, 22434

MAZZOLA 22448

MILANI 22472, 22479, 22486

MONACO 22428

NATOLI 22420, 22475, 22476, 22493

PAG.

PIGNI 22414

PINTOR 22437, 22476, 22485

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro* 22492

Proposte di legge:

(*Annunzio*) 22409

(*Deferimento a Commissione*) 22436

(*Trasmissione dal Senato*) 22437

Interrogazioni (*Annunzio*) 22496

Corte costituzionale (*Annunzio di sentenze*) 22437

Per un lutto del deputato Fusaro:

PRESIDENTE 22437

Per la formazione dell'ordine del giorno:

PRESIDENTE 22496

ANDREOTTI 22496

NATOLI 22496

Sul processo verbale:

PRESIDENTE 22409

CAPRARA 22409

Ordine del giorno della prossima seduta . . 22496

La seduta comincia alle 10.

PIGNI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

Sul processo verbale.

CAPRARA. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Voglia indicarne il motivo.

CAPRARA. Per chiedere una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPRARA. Nella seduta di ieri, proprio in sede di approvazione del processo verbale, il Presidente di turno – credo che fosse l'onorevole Zaccagnini – si era molto cortesemente impegnato, in seguito a nostra richiesta, a riferirci su un punto tuttora rimasto non chiaro. Cioè, si era impegnato a riferirci sulla questione che riguarda la contestualità eventuale del voto sul « decretone » con quello sul provvedimento che introduce casi di scioglimento del matrimonio. Le ricordo, per precisare la mia richiesta, che dal *Resoconto sommario* risulta, appunto, che l'onorevole Presidente dichiarò che, non avendo partecipato all'ultima riunione dei capigruppo, non era in grado di fornire notizie in merito; avrebbe comunque informato di questa richiesta il Presidente Pertini e, pertanto, si riservava di dare informazioni in una successiva seduta.

Torno anche a sollevare le questioni relative all'interpretazione dell'articolo 13-*bis* del nostro regolamento anche perché, sulla base di notizie di stampa, risulta che vi sarebbe stato, durante la giornata di ieri, un intenso lavorìo e una intensa presa di contatti fra i gruppi della maggioranza e non della maggioranza a proposito dell'organizzazione dei nostri lavori. Tanto più pressante è dunque la mia richiesta di chiarimenti in proposito.

Contemporaneamente, con tutta la modestia delle nostre forze, vorrei ribadire qui quello che abbiamo già avuto occasione di dire, e cioè che, per quanto riguarda eventuali trattative di tregua, noi siamo assolutamente contrari.

Le rinnovo la richiesta di chiarimenti, signor Presidente, e spero che ella sia in grado di riferire questa mattina o, comunque, di farci sapere qualche cosa – se lo ritiene – nel più breve tempo possibile.

PRESIDENTE. Onorevole Caprara, purtroppo devo confermarle quanto è stato dichiarato ieri mattina dal Presidente di turno, onorevole Zaccagnini: neppure io ho partecipato alla riunione dei capigruppo...

CAPRARA. Qualcuno vi avrà pure partecipato !

PRESIDENTE. ... e fino a questo momento non sono in grado di fornire notizie in merito. Non è questa la sede, ella ben comprende, per rettificare eventuali indiscrezioni di stampa. Riferirò pertanto al Presidente della Camera la sua richiesta.

CAPRARA. Insistiamo comunque sulla nostra interpretazione dell'articolo 13-*bis*, ritenendo che si debba riferire all'Assemblea su eventuali trattative intercorse.

PRESIDENTE. Le do atto di questa sua dichiarazione.

Se non vi sono altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

(*È approvato*).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

DI PRIMIO e MANCINI ANTONIO: « Istituzione in Pescara di una sezione distaccata della corte di appello de L'Aquila » (2848);

SCARASCIA MUGNOZZA ed altri: « Condono di sanzioni disciplinari » (2849).

Saranno stampate e distribuite. La prima, avendo gli onorevoli proponenti rinunciato allo svolgimento, sarà trasmessa alla competente Commissione permanente, con riserva di stabilirne la sede; della seconda, che importa onere finanziario, sarà fissata in seguito – a norma dell'articolo 133 del regolamento – la data di svolgimento.

Trasmissioni dal Senato.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente disegno di legge, già approvato dalla IX Commissione permanente della Camera e modificato da quella VII Commissione permanente:

« Norme per l'assoggettamento a tutela del territorio dei comuni delle province di Padova, Treviso, Venezia e Vicenza » (1687-*B*).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione permanente che già lo ha avuto in esame.

Il Presidente del Senato ha trasmesso, altresì, il seguente disegno di legge, approvato da quella V Commissione permanente:

« Facoltà dell'Azienda nazionale autonoma delle strade di trasportare all'esercizio successivo gli ordini di accreditamento emessi sui capitoli del titolo II (spese in conto capitale) » (2847).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla competente Commissione permanente, con riserva di stabilirne la sede.

Seguito della discussione dei disegni di legge: Conversione in legge del decreto-legge 26 ottobre 1970, n. 745, concernente provvedimenti straordinari per la ripresa economica (2790); Disciplina dei rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 27 agosto 1970, n. 621 (2791); delle concorrenti proposte di legge Tambroni ed altri (1454), Bastianelli ed altri (1859), Lattanzi ed altri (1928), Raffaelli ed altri (1962); e dei disegni di legge: Agevolazioni fiscali per gli aumenti di capitale delle società ammesse a quotazione di borsa (1823), Aumento del fondo per il concorso statale nel pagamento degli interessi sulle operazioni di credito a favore delle imprese artigiane (2275), Assegnazione al Mediocredito centrale di somme per la concessione di contributi sugli interessi per operazioni ordinarie *(approvato dalla V Commissione del Senato)* (2652).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta dei disegni di legge: Conversione in legge del decreto-legge 26 ottobre 1970, n. 745, concernente provvedimenti straordinari per la ripresa economica; Disciplina dei rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 27 agosto 1970, n. 621; e delle concorrenti proposte di legge: Tambroni ed altri: Aumento del fondo di dotazione e del fondo contributo interessi della Cassa per il credito alle imprese artigiane e modifiche all'articolo 39 della legge 25 luglio 1952, n. 959; Bastianelli ed altri: Aumento del fondo di dotazione e del fondo contributo interessi della Cassa per il credito alle imprese artigiane e modifiche alle leggi 25 luglio 1952, n. 949, e 31 ottobre 1966, n. 947; Raffaelli ed altri: Aumento del fondo di dotazione della sezione di credito per la cooperazione presso la Banca nazionale del lavoro, istituita con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 15 dicembre 1947, n. 1421, con modificazione del medesimo e della legge 25 novembre 1962, n. 1679; e dei disegni di legge: Agevolazioni fiscali per gli aumenti di capitale delle società ammesse alla quotazione di borsa; Aumento del fondo per il concorso statale nel pagamento degli interessi sulle operazioni di credito a favore delle imprese artigiane; Assegnazioni al Mediocredito centrale di somme per la concessione di contributi sugli interessi per operazioni ordinarie.

Riprendiamo lo svolgimento degli emendamenti riferiti agli articoli del decreto-legge contenuti nel titolo I.

È stato presentato il seguente emendamento:

Sostituire il secondo comma dell'articolo 14 con il seguente:

È ammessa la rivalsa sugli utenti.

14. **5.** **Botta.**

L'onorevole Botta ha facoltà di svolgerlo.

BOTTA. Non vorrò certamente parlare della politica delle autostrade o meglio delle infrastrutture di trasporto, siano esse strade, ferrovie, aeroporti, porti, canali navigabili e anche linee di trasporto di energia. Avremo sicuramente modo di parlarne ampiamente quando si discuterà di un sistema organico di trasporto, che certamente sarà un problema base dei prossimi anni. Voglio solo ricordare che attraverso l'istituto della concessione si è potuto realizzare un notevole sviluppo di infrastrutture autostradali in un tempo abbastanza breve, che certamente ha attirato e favorito scambi nazionali, interregionali e relazioni più efficienti tra le due ripartizioni geo-economiche del paese.

Oggi abbiamo un patrimonio autostradale nazionale che assomma, tra le opere in corso di costruzione e quelle ultimate, ad oltre

6.000 chilometri, dei quali 2.900 nell'Italia settentrionale, 1.400 nell'Italia centrale e oltre 2.000 nell'Italia meridionale e insulare, realizzato per il 12 per cento direttamente dallo Stato, per il 47 per cento attraverso concessioni all'IRI e per il 41 per cento, per 2.500 chilometri, ad enti concessionari con prevalente capitale pubblico.

Credo che attraverso questo istituto della concessione, che così validamente ha potuto realizzare, come dicevo prima, alcune notevoli infrastrutture, si possa pervenire ad altre realizzazioni quali ad esempio possono essere i grandi parcheggi intorno alle metropoli urbane o gli aeroporti e molte altre infrastrutture. Vorrei solo ricordare che nella convenzione vi è l'obbligo assunto dalla concessionaria ad eseguire a proprie spese l'opera pubblica e l'obbligo assunto dallo Stato di consentire che il concessionario imponga all'utente di pagare, attraverso il pedaggio, il costo dell'opera che ritorna allo Stato alla fine della concessione. Ad esempio, la legge 385 del 28 maggio 1968, modificando i precedenti rapporti con le società autostradali dell'IRI, non lo fa d'imperio ma con la formula: « per intervenuto consenso della concessionaria, la convenzione... e gli atti aggiuntivi... sono risolti a decorrere dalla data del decreto che approverà la convenzione per l'affidamento in concessione... ».

Acquisito il principio di evitare una unilaterale modifica e quindi una anomalia nella nostra legislazione, come si poteva evidenziare con l'allora articolo 29 del primo decreto-legge, la discriminazione introdotta ora tra l'utenza passeggeri e merci ha prodotto la necessità di adeguare i precedenti livelli tariffari attraverso aumenti variabili dal 13 al 15,5 per cento, ciò in quanto l'ammontare della rivalsa si è dovuto diversificare per le varie autostrade in relazione alle diverse incidenze sul traffico totale delle due componenti passeggeri e merci. Abbiamo ascoltato dal rappresentante del Governo, in Commissione finanze e tesoro, che questo tributo darà all'erario una maggiore entrata di 10 miliardi; è evidente, quindi, che non si può far carico alle società concessionarie, proprio per il principio della concessione, della quota del trasporto merci, che è dell'ordine da 3 a 5 miliardi annui.

L'applicazione quindi della rivalsa generalizzata, cioè estesa al trasporto merci, non credo sia motivo di lievitazione del livello generale dei prezzi.

È necessario ricordare come il trasporto merci, a differenza di quello passeggeri, non sia stato colpito da nuovi carichi fiscali, essendo rimasto immutato il prezzo del gasolio e come, nello stesso tempo, le tariffe di pedaggio merci siano state sin qui commisurate a prezzi di natura politica che non tengono conto dell'effettivo costo di uso delle infrastrutture.

Le tariffe vigenti prima dell'applicazione della rivalsa, fissate con decreto ministeriale del 21 giugno 1968, prevedevano per la rete IRI i seguenti pedaggi: per la classe n. 3 (macchine di cilindrata 850) lire 6,90 al chilometro; per la classe n. 4 (vetture 124 e 125) lire 10,12; per la classe n. 7 (autocarri tra i 10 e i 25 quintali) lire 7,20; per la classe n. 8 (autocarri con portata superiore ai 25 quintali) lire 10,56 al chilometro.

L'approvazione della rivalsa ha comportato la fissazione per la classe passeggeri di tariffe notevolmente più elevate di quelle merci. In altri termini, vetture di media cilindrata, quali ad esempio le « 124 », sono soggette a tariffe notevolmente superiori a quelle degli autocarri di portata massima, e cioè con carico di 180 quintali.

Applicando, per contro, la facoltà di rivalsa anche sui trasporti merci, nell'identica misura del 10 per cento, si verrebbe ad ottenere un incremento di tariffa massima di lire 1,06 al chilometro. Per un autocarro trasportante 180 quintali si verificherebbe un'incidenza al chilometro di lire 0,0059 per quintale. Così, ad esempio, sulla tratta Milano-Roma, di gran lunga superiore alla media riscontrabile sulla rete autostradale, il costo del predetto aumento del pedaggio sarebbe complessivamente di lire 615.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Inizialmente, onorevole Botta, non vi era nel decreto-legge il diritto di rivalsa. Esso è stato introdotto su iniziativa del Governo ed è stato ulteriormente modificato per volontà del Senato. Infatti il Senato, unanimemente, ha chiesto che si operasse una discriminazione fra il trasporto passeggeri e il trasporto merci.

Comunque, il Governo è attento e sensibile a questo problema e si inchinerà di fronte alla volontà del Parlamento. Ho desiderato per altro chiarire che questa discriminazione fra tariffe passeggeri e tariffe merci è stata introdotta, ripeto unanimemente, dal Senato.

BOTTA. È esatto, onorevole sottosegretario, ma ciò non esclude che questo punto possa essere riveduto.

Sta di fatto che, per l'istituto della concessione al quale mi sono prima richiamato, il maggiore carico non poteva essere addossato alle società concessionarie. Dovendolo accollare agli utenti, era a nostro avviso opportuno ripartirlo fra il traffico passeggeri e il traffico merci, appunto in considerazione del fatto che, come dianzi rilevavo, l'aumento dei pedaggi per il trasporto delle merci è assai limitato e avrebbe un'incidenza del tutto trascurabile sull'aumento dei costi di trasporto.

L'accoglimento del nostro emendamento, oltre ad eliminare le discriminazioni introdotte tra le utenze passeggeri e merci, evita inoltre una serie di inconvenienti che forse non sono stati del tutto tenuti presenti dal Senato, nonostante l'unanimità con la quale esso ha deliberato.

Si tratta di inconvenienti connessi con il sistema di gestione delle società autostradali. Infatti, avendo le società concessionarie indirizzato, su invito dello stesso Governo, l'esazione dei pedaggi verso l'automazione, con il sistema del « passo e lascio », con la conseguente impossibilità di differenziare i veicoli passeggeri da quelli merci, ne deriva la necessità della duplicazione degli impianti, con notevole appesantimento dei costi di gestione, proprio in un momento in cui le società si trovano ad esempio a dovere affrontare entro la fine del corrente anno il rinnovo del contratto di lavoro, che si preannunzia estremamente gravoso.

Nel contempo verrebbero ad essere scoraggiati ulteriori investimenti operati dai concessionari verso sistemi di automazione, con evidenti passi indietro nei riguardi dei più elevati livelli di servizio che le medesime società si propongono di offrire agli utenti.

Va inoltre tenuto presente che l'eventuale riordinamento di tutta la legislazione autostradale potrà essere inserito nel disegno di legge attualmente all'esame della Commissione IX della Camera in sede deliberante e che già ha ottenuto l'approvazione dell'altro ramo del Parlamento.

Vorrei ancora aggiungere che, in questo momento, l'aggravamento del 10 per cento comporta notevoli difficoltà di liquidità, se ci richiamiamo alle realizzazioni in corso, alle difficoltà dei reperimenti del mutuo e, nel contempo, ad una sicura riduzione del traffico sulle autostrade, proprio nel momento in cui è necessario completare le opere in corso.

Per tutti questi motivi, mi auguro che il Parlamento possa accogliere l'emendamento proposto.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti riferiti all'articolo 1 del decreto-legge:

Sostituire, al primo comma, le parole: a lire 15.889 per quintale, *con le parole*: a lire 13.413 per quintale, *e, al secondo comma, le parole*: lire 7.844 per quintale, *con le parole*: lire 5.368 per quintale.

1. 3. **Carrara Sutour, Boiardi, Passoni, Pigni, Lami, Avolio, Lattanzi, Libertini.**

Sostituire, al primo comma, le parole: a lire 15.889 per quintale, *con le parole*: a lire 13.531 per quintale, *e, al secondo comma, le parole*: lire 7.844 per quintale, *con le parole*: lire 5.486 per quintale.

1. 4. **Pigni, Lami, Passoni, Boiardi, Carrara Sutour, Lattanzi, Avolio, Sanna, Granzotto, Canestri, Amodei, Libertini.**

Sostituire, al primo comma, le parole: a lire 15.889 per quintale, *con le altre*: a lire 13.649 per quintale, *e, al secondo comma, le parole*: lire 7.844 per quintale, *con le parole*: lire 5.604 per quintale.

1. 5. **Lami, Pigni, Passoni, Boiardi, Lattanzi, Avolio, Sanna, Amodei ,Granzotto, Canestri, Carrara Sutour, Libertini.**

Sostituire, al primo comma, le parole: a lire 15.889 per quintale, *con le parole*: a lire 13.767 per quintale, *e, al secondo comma, le parole*: lire 7.844 per quintale, *con le parole*: lire 5.722 per quintale.

1. 6. **Passoni, Pigni, Lami, Lattanzi, Boiardi, Sanna, Carrara Sutour, Avolio, Canestri, Libertini.**

Sostituire, al primo comma, le parole: a lire 15.889 per quintale, *con le parole*: a lire 13.885 per quintale, *e, al secondo comma, le parole*: lire 7.844 per quintale, *con le parole*: lire 5.840 per quintale.

1. 7. **Lattanzi, Boiardi, Carrara Sutour, Lami, Avolio, Sanna, Canestri, Amodei, Passoni, Libertini, Pigni.**

Sostituire, al primo comma, le parole: a lire 15.889 per quintale, *con le parole*: a lire 14.002 per quintale, *e, al secondo comma, le parole*: lire 7.844 per quintale, *con le parole*: lire 5.957 per quintale.

1. 8. **Avolio, Amodei, Sanna, Canestri, Carrara Sutour, Boiardi, Lattanzi, Granzotto, Passoni, Libertini, Pigni.**

Sostituire, al primo comma, le parole: a lire 15.889 per quintale, *con le altre*: a lire 14.120 per quintale, *e, al secondo comma, le parole*: lire 7.844 per quintale, *con le parole*: lire 6.075 per quintale.

1. 9. **Amodei, Lattanzi, Passoni, Carrara Sutour, Boiardi, Granzotto, Sanna, Cecati, Libertini, Pigni.**

Sostituire, al primo comma, le parole: a lire 15.889 per quintale, *con le parole*: a lire 14.238 per quintale, *e, al secondo comma, le parole*: lire 7.844 per quintale, *con le parole*: lire 6.193 per quintale.

1. 10 **Zucchini, Boiardi, Carrara Sutour, Lattanzi, Passoni, Granzotto, Canestri, Amodei, Libertini, Pigni.**

Sostituire, al primo comma, le parole: lire 15.889 per quintale, *con le parole*: a lire 14.356 per quintale, *e, al secondo comma, le parole*: lire 7.844 per quintale, *con le parole*: lire 6.311 per quintale.

1. 11. **Granzotto, Boiardi, Carrara Sutour, Zucchini, Pigni, Lami, Amodei, Lattanzi, Passoni, Libertini.**

Sostituire, al primo comma, le parole: lire 15.889 per quintale, *con le parole*: lire 14.474 per quintale, *e, al secondo comma, le parole*: lire 7.844 per quintale, *con le parole*: lire 6.429 per quintale.

1. 12. **Granzotto, Cecati, Boiardi, Carrara Sutour, Zucchini, Lattanzi, Pigni, Lami, Passoni, Libertini.**

Sostituire, al primo comma, le parole: a lire 15.889 per quintale, *con le parole*: a lire 14.592 per quintale, *e, al secondo comma, le parole*: lire 7.844 per quintale, *con le parole*: lire 6.547 per quintale.

1. 13. **Minasi, Zucchini, Pigni, Granzotto, Canestri, Amodei, Passoni, Lattanzi, Carrara Sutour, Libertini.**

Sostituire, al primo comma, le parole: a lire 15.889 per quintale, *con le parole*: a lire 14.710 per quintale, *e al secondo comma, le parole*: lire 7.844 per quintale, *con le parole*: lire 6.665 per quintale.

1. 14. **Alini, Passoni, Carrara Sutour, Boiardi, Lattanzi, Pigni, Granzotto, Amodei, Canestri, Libertini.**

Sostituire, al primo comma, le parole: lire 15.889 per quintale, *con le parole*: lire 14.828 per quintale, *e, al secondo comma, le parole*· lire 7.844 per quintale, *con le parole*: lire 6.783 per quintale.

1. 15. **Cacciatore, Boiardi, Lattanzi, Passoni, Carrara Sutour, Pigni, Lami, Alini, Amodei, Zucchini, Granzotto, Libertini.**

Sostituire, al primo comma, le parole: lire 15.889 per quintale, *con le parole*: lire 14.946 per quintale, *e, al secondo comma, le parole*: lire 7.844 per quintale, *con le parole*: lire 6.901 per quintale.

1. 16. **Gatto, Boiardi, Carrara Sutour, Lattanzi, Passoni, Alini, Pigni, Avolio, Amodei, Lami, Libertini.**

Sostituire, al primo comma, le parole: Lire 15.889 per quintale, *con le parole*: Lire 15.064 per quintale, *e, al secondo comma, le parole:* Lire 7.844 per quintale, *con le parole*: Lire 7.019 per quintale.

1. 17. **Canestri, Passoni, Carrara Sutour, Boiardi, Avolio, Alini, Pigni, Granzotto, Lattanzi, Amodei, Lami, Lattanzi, Libertini.**

Sostituire, al primo comma, le parole: Lire 15.889 per quintale, *con le parole*: a Lire 15.182 per quintale, *e, al secondo comma, le parole*: Lire 7.844 per quintale, *con le parole*: Lire 7.137 per quintale.

1. 18. **Sanna, Carrara Sutour, Boiardi, Lattanzi, Passoni, Avolio, Lami, Granzotto, Amodei, Pigni, Libertini.**

Sostituire, al primo comma, le parole: a lire 15.889 per quintale, *con le parole*: a lire 15.299 per quintale, *e, al secondo comma, le parole*: lire 7.844 per quintale, *con le parole*: lire 7.254 per quintale.

1. 19. **Carrara Sutour, Boiardi, Passoni, Pigni, Lattanzi, Alini, Canestri, Amodei, Zucchini, Libertini.**

Sostituire, al primo comma, le parole: lire 15.889 per quintale, *con le parole*: lire 15.417 per quintale, *e, al secondo comma, le parole*: lire 7.844 per quintale, *con le parole:* lire 7.372 per quintale.

1. 20. **Lami, Mazzola, Carrara Sutour, Pigni, Alini, Boiardi, Lattanzi, Passoni, Zucchini, Libertini.**

Sostituire, al primo comma, le parole: a lire 15.899 per quintale, *con le parole*: a lire 15.535 per quintale, *e, al secondo comma, le parole*: lire 7.844 per quintale, *con le parole*: lire 7.490 per quintale.

1. 21. **Pigni, Passoni, Carrara Sutour, Boiardi, Amodei, Lattanzi, Alini, Mazzola, Zucchini, Libertini.**

Sostituire, al primo comma, le parole: a lire 15.889 per quintale, *con le parole*: a lire 15.653 per quintale, *e, al secondo comma, le parole*: lire 7.844 per quintale, *con le parole*: lire 7.608 per quintale.

1. 22. **Mazzola, Zucchini, Alini, Granzotto, Pigni, Carrara Sutour, Boiardi, Amodei, Passoni, Lattanzi, Libertini.**

Sostituire, al primo comma, le parole: a Lire 15.889 per quintale, *con le parole*: a Lire 15.771 per quintale *e, al secondo comma, le parole*: Lire 7.844 per quintale, *con le parole:* Lire 7.726 per quintale.

1. 23. **Alini, Carrara Sutour, Boiardi, Lattanzi, Passoni, Amodei, Canestri, Pigni, Sanna, Libertini.**

PIGNI. Chiedo di svolgerli io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIGNI. Questi emendamenti hanno una unica finalità. Ferma la nostra posizione pregiudiziale espressa nell'emendamento soppressivo dell'imposta di cui all'articolo 1, con questi emendamenti subordinati tentiamo di portare avanti un'azione intesa quanto meno a far deflettere la maggioranza da una posizione di assurda intransigenza, attraverso il trasferimento di almeno una parte di questo aumento.

Noi riteniamo, al di là delle opposizioni di principio, dei veti assoluti posti in questa sede dall'onorevole La Malfa o dalle dichiarazioni piuttosto estrose del ministro delle finanze, onorevole Preti, secondo il quale siccome ormai gli italiani hanno accettato l'aumento sarebbe sciocco procedere ad una riduzione, di voler dimostrare al Governo come sia possibile accettare una riduzione parziale e non chiudersi in una posizione di assurda e ingiustificata intransigenza. Gli stessi conti, fatti dal Ministero delle finanze, hanno dimostrato che questa imposta determinerà nel 1970-1971 una entrata di circa 330 miliardi, invece dei 280 preventivati, per cui vi è lo spazio per l'accoglimento, almeno parziale, dei nostri emendamenti. In secondo luogo, abbiamo proposto la sostituzione di tale aumento con tasse di acquisto e di circolazione sulle auto con cilindrata superiore a 850 centimetri cubi.

Tra l'altro, abbiamo indicato la possibilità di reperire questi fondi attraverso l'addizionale sull'incremento del valore delle aree e con altre imposte sul patrimonio. Dimostrerò poi come sia possibile reperire questi fondi non ricorrendo a nuove imposte, ma applicando rigorosamente le imposte vigenti nel nostro paese, citando non dati nostri, ma dati che derivano da un rapporto della guardia di finanza.

I nostri emendamenti subordinati, da un punto di vista di principio, cercano di sgomberare la pretesa di alcuni commentatori incauti, o troppo furbi, di far passare l'aggravio dell'onere fiscale sulla benzina come l'avvio di una nuova politica nel campo dei trasporti. È una previsione che appare immediatamente assurda, se valutiamo più attentamente la situazione del trasporto pubblico e privato. Nulla è stato preordinatamente predisposto al fine dello sviluppo dei trasporti pubblici e, in secondo luogo, gli stessi obiettivi finanziari, conseguiti con quella misura fiscale, si fondano sulla previsione di un ulteriore consistente aumento del consumo dei carburanti.

L'esigenza di una coerente politica, volta a scoraggiare l'incontrollato sviluppo della motorizzazione privata, è da tempo sostenuta dalle forze di sinistra, ma l'avvio di una nuova politica dei consumi in questo campo esige scelte molto precise in varie direzioni: la chiusura di vie cittadine agli automezzi privati, il potenziamento e rinnovamento della rete dei trasporti pubblici urbani ed extra urbani, la destinazione di gran parte del gettito tributario che grava sui trasporti privati al finanziamento dei programmi di sviluppo dei trasporti pubblici.

Tutto questo, però, è ignorato nel « decretone » e, pertanto, l'aumento del prezzo della benzina ha finito per rappresentare una pura e semplice misura di inasprimento fiscale su consumi oramai di massa, con la conseguenza di rendere ancora più iniquo il sistema tributario italiano.

Desidero qui sottoporre succintamente all'onorevole sottosegretario alcuni dati. Ad esempio, le auto in circolazione di 11 e 12 cavalli fiscali 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 an-

cora maggiori. Questo tipo di auto, si sa (e lo dovrebbe sapere anche il Governo), viene usato in generale da coloro che lavorano e che svolgono attività professionali. Se quindi dobbiamo individuare le categorie colpite, già la percentuale delle auto utilitarie è indicativa, poiché essa è superiore al 70 per cento delle auto in circolazione. Quest'anno, oltre il 70 per cento delle auto immatricolate saranno utilitarie; ciò sta a indicare su quale categoria pesa il prezzo della benzina.

Desidero considerare un caso, quello dei « pendolari », cioè di quei cittadini che si recano ogni giorno al lavoro dalla periferia delle grandi città al centro e che, purtroppo, non possono utilizzare il trasporto pubblico per lo stato di generale crisi in cui versa questo settore. Un lavoratore, un impiegato che percorra ogni giorno, per 230 giorni all'anno – all'incirca sono queste le giornate lavorative – dai 100 ai 150 chilometri (una distanza di carattere normalissimo), avrà un aggravio, a causa dell'aumento di 22 lire al litro del prezzo della benzina, di oltre 75 mila lire all'anno. Colui che abiti in città ed usi il solo mezzo privato – anche qui, non per una specie di fissazione, ma perché la condizione del trasporto urbano è nelle condizioni disastrose che hanno portato, in grandi centri come Roma, allo sciopero generale unitario indetto da tutte le organizzazioni sindacali – sempre calcolando 230 giornate lavorative all'anno, per un percorso giornaliero di 60-70 chilometri, ripetuto quattro volte al giorno per andare a casa e tornare al lavoro, avrà un aggravio non inferiore, utilizzando l'utilitaria, a lire 30 mila all'anno.

Il coltivatore diretto, colui che va a vendere al mercato di Roma, di Napoli o di Milano utilizzando un *camion* a benzina, percorrendo dai 100 ai 150 chilometri al giorno, ha un aggravio annuo non inferiore alle 150 mila lire.

Sono conti semplici ma che corrispondono alla realtà della vita della grande massa dei nostri cittadini.

Quali sono, quindi, i riflessi che derivano dall'aumento sulla benzina?

Si afferma che non si vuole colpire il potere di acquisto della retribuzione, ma gli esempi che ho citato stanno ad indicare la conseguenza immediata dell'aumento del prezzo della benzina di 22 lire al litro: è una riduzione del salario reale e null'altro. Questo dicono gli operai interrogati: ogni mese spendiamo almeno 4 o 5 mila lire in più; abbiamo guadagnato 15 mila lire con l'« autunno caldo », abbiamo strappato aumenti con lotte dure, con grandi sacrifici – perché lo sciopero non è una festa per i lavoratori, ma è un sacrificio che essi si impongono per strappare all'egoismo del profitto un aumento del loro salario – e di queste 15 mila lire già 5 mila lire si sono vanificate solo con l'aumento del prezzo della benzina; il resto si è già dissolto per la lievitazione dei prezzi che di tale aumento è la diretta conseguenza.

Chi nel mese di settembre, cioè immediatamente dopo l'emanazione del primo « decretone », ha osservato il fenomeno, si è reso conto dell'incremento dei prezzi. I dati statistici ufficiali indicano nel mese di settembre il periodo in cui si è verificata una delle lievitazioni più alte dei prezzi di questi ultimi tempi. I generi di largo consumo sono aumentati del 10, 15 e perfino del 20 per cento. Vi è quindi, anche in questo campo, un'altra incidenza sulle retribuzioni determinata dall'aumento della benzina.

Oggi, con questo aumento di 22 lire al litro, la motorizzazione partecipa al bilancio dello Stato per una quota superiore al 20 per cento. Alla fine di quest'anno arriveremo, per l'aumento del prezzo della benzina, del bollo sulla patente e del gas liquido, ad una cifra pari a 2 mila miliardi di tributi. In sette anni il prezzo della benzina è aumentato di 56 lire al litro, con una percentuale pari al 60 per cento del prezzo iniziale.

Perché ci si deve rifiutare pregiudizialmente di ritoccare tale aumento attraverso l'accettazione di qualcuno dei nostri emendamenti subordinati, tendenti appunto a mitigare questa decisione del Governo? E negli altri paesi qual è la situazione? In Austria il prezzo della benzina è di lire 83,95, con una differenza quindi di circa 70 lire al litro rispetto al prezzo italiano; in Jugoslavia, il prezzo è di 80,90 lire, con una differenza quasi pari a quella della benzina austriaca; in Francia, il prezzo è di 121-131 lire, con una differenza di 31 lire al litro; in Svizzera, il prezzo è di lire 86,92, con una differenza di circa 70 lire. Non voglio citare la Spagna, la Repubblica federale tedesca, la Gran Bretagna, gli Stati Uniti e l'Unione Sovietica, dove i prezzi oscillano dalle 60 alle 116 lire.

Quali sono le conseguenze di queste profonde differenze? Questo tema è già stato trattato ampiamente nel corso di altri interventi in quest'aula e lo riprenderemo quando parleremo di situazioni particolari che si vengono a determinare nelle zone di frontiera, particolarmente nelle zone confinanti con la Svizzera e la Jugoslavia. Il fenomeno dell'acquisto della benzina alle frontiere jugoslava,

austriaca, svizzera e francese ha un enorme sviluppo e non può essere evitato, perché creeremmo profondo malcontento in coloro che vi ricorrono abitualmente. Riteniamo, però, che, anche a questo proposito, sarà possibile introdurre degli accorgimenti.

Vi è, infine, il problema della concorrenza delle auto straniere, che assume una certa rilevanza da un altro punto di vista. Sappiamo qual è la linea che si segue da parte delle case tedesche ed americane, cioè quella di produrre macchine con motori sufficientemente potenti (1100-1200), ma con consumo ridotto di benzina. La stessa strada non segue certo la nostra massima casa produttrice di automobili, la FIAT; quindi, anche la possibilità di rendere più concorrenziale la produzione straniera, come d'altronde indicano le cifre relative all'acquisto di macchine di quest'anno, è un fenomeno da tenere presente. Infatti, ormai circa il 30 per cento delle auto immatricolate sono di provenienza straniera, e il fenomeno non è in riduzione.

Ho voluto fare presenti questi problemi molto rapidamente per porre in evidenza che, se non arriveremo ad una riconsiderazione della decisione relativa all'aumento del prezzo della benzina, potremo subire danni rilevantissimi: un danno economico, per l'aumento dei prezzi che abbiamo documentato; un danno di carattere politico, per uno stato diffuso di malcontento esistente nella stragrande maggioranza della popolazione; un danno di carattere economico in campo internazionale, per le conseguenze sul turismo e sui paesi fornitori di materie prime.

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 consideriamo questo problema soltanto dal punto di vista dell'immediato prelievo fiscale, senza valutare tutte le altre conseguenze, allora non siamo né dei buoni politici né dei buoni economisti né dei buoni amministratori della finanza pubblica, anzi, dimostriamo di essere dei pessimi politici, dei pessimi economisti, dei pessimi amministratori della finanza pubblica.

Io non voglio insistere sulle proposte che sono state già avanzate da altri miei colleghi attraverso gli emendamenti soppressivi. Credo però che nel corso di questa discussione, soprattutto quando arriveremo alla parte più importante, quando si tratterà di assumere un chiaro atteggiamento politico attraverso dei voti qualificati su queste proposte, vi sarà la possibilità di fare un confronto delle diverse soluzioni. Questi emendamenti danno anche alla maggioranza la possibilità di mantenere fermo il principio ma di valutare le posizioni subordinate, al di là, ripeto, di una assurda intransigenza di principio che non sta in piedi. Non si vuole abolire completamente questo aumento, afferma la maggioranza, anche se nel corso del dibattito sul primo « decretone » pareva che all'interno del Comitato dei 9 un orientamento in tal senso fosse condiviso da una parte della stessa maggioranza. Ma si può almeno prendere in considerazione una riduzione dell'aumento sul prezzo della benzina di 5, 10, 15 lire. Ecco il significato dei nostri emendamenti subordinati.

D'altra parte, noi abbiamo avanzato precise proposte alternative. Certo non pensiamo che possano essere accolte tutte. Se si vuole escludere, ad esempio, l'imposta sullo acquisto delle auto, si può però considerare in maniera più ragionevole l'imposta di circolazione. In questo caso, senza lasciar fuori le utilitarie, ma variando la percentuale di aumento della tassa di circolazione, noi graveremmo in misura minore sulle categorie lavoratrici, e in misura maggiore su coloro che hanno maggiori disponibilità finanziarie. Avremmo ugualmente un introito relativo ad un prelievo fiscale, e un introito certo. Per altro, occorre indubbiamente un controllo maggiore in merito all'applicazione del bollo di circolazione.

Su queste proposte io penso che vi sia la possibilità di realizzare un accordo, perché si tratta di questioni di fondo che possono orientare anche l'opinione pubblica. Io mi auguro – forse pecco di ottimismo, data la posizione di intransigenza del Governo – che facendo il calcolo delle conseguenze negative dell'aumento del prezzo della benzina, conseguenze già oggi abbastanza pesanti, si possa arrivare a realizzare una convergenza per una parziale modifica.

Tra l'altro, a questo riguardo non vi possono essere scuse: si dice infatti che vi sono delle esigenze di carattere fiscale assolutamente improrogabili, quando poi il ministro Preti dichiara con molto cinismo: ma che cosa vogliamo modificare, perché dobbiamo prendere in considerazione delle riduzioni anche parziali dell'aumento? Dal momento che gli italiani ormai l'hanno accettato, sarebbe sciocco tornare indietro.

Io penso invece che non sia affatto sciocco valutare il punto di partenza del provvedimento sulla base delle nuove cifre. Ho detto, infatti, che a causa della lievitazione dei con-

sumi, nonostante l'aumento, la riduzione del prezzo della benzina è possibile perché il gettito preventivato si è già spostato da 250 miliardi circa a 330 miliardi.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Perdoni, onorevole Pigni, ma mi pare che il discorso vertesse sulla vostra proposta di riduzione del prezzo della benzina a favore dei turisti. A questo proposito desidero precisare che, malgrado l'aumento intervenuto, oggi il prezzo della benzina per i turisti in Italia è inferiore a quello di tutti gli altri paesi della Comunità economica europea.

PIGNI. Questa parte la svilupperemo in un altro emendamento che abbiamo proposto. So bene che per i turisti vi sono delle concessioni particolari, con contingenti fissi, che noi proporremo siano applicate anche nelle zone di frontiera per i cittadini italiani allo scopo di favorire le stesse entrate dello Stato italiano evitando la fuga di somme notevoli. Per la sola Svizzera si parla di una fuga di denaro, diciamo legale – perché non è una fuga illegale; anzi è una fuga incoraggiata dai provvedimenti del Governo – di circa 500 miliardi tra benzina e generi di monopolio. È una dichiarazione resa al consiglio regionale della Lombardia da un consigliere democristiano, quindi non sospetto di manovrare le cifre per una opposizione preconcetta alle posizioni del Governo. Comunque, ripeto, tutti gli altri nostri emendamenti subalterni possono essere tranquillamente accettati perché il Governo può trovare compensazione non solo dalla lievitazione determinatasi nelle entrate per questa imposta ma anche dalla valutazione per cui non occorre arrivare a nuove imposte.

Voglio leggere qui alcuni punti della relazione della Guardia di finanza relativa al 1969. Vi sono dei dati assolutamente sconcertanti. Secondo le indagini della Guardia di finanza i contributi versati nel 1969 si possono suddividere in quattro gruppi: primo, imposte sul patrimonio e sul reddito: 2.781 miliardi incassati contro i 3.750 previsti; evasione del 35 per cento; secondo, tasse e imposte sugli affari: 3.358 miliardi incassati contro 4.550 previsti; evasione del 35 per cento; terzo, produzione e dogane: 2.441 miliardi incassati contro 2.700 previsti; evasione del 10 per cento; quarto monopoli: 784 miliardi incassati contro 940 previsti; evasione del 20 per cento. E inoltre: lotti e lotterie, 154 miliardi previsti e realizzati. Una volta tanto in questo settore non ci sono evasori.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Il gioco del lotto clandestino sta scomparendo.

PIGNI. Però vediamo che quando si tratta di giochi di questo genere, che poi in realtà appartengono molto più alla tradizione della povera gente...

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Al folklore.

PIGNI. ...che all'azione speculativa dei grandi gruppi interessati, abbiamo un controllo assoluto, quando si tratta invece dei grandi interessi, vediamo come questi difendono la lira o la patria con la P maiuscola, che hanno sempre in bocca.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Sono d'accordo con lei. Ma ella sa che noi vogliamo la riforma tributaria per combattere appunto le evasioni fiscali.

PIGNI. La riforma tributaria la vogliamo anche noi, però vogliamo una riforma tributaria seria.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Anche noi la vogliamo seria.

PIGNI. Non vogliamo una etichetta dietro la quale si nasconda la vecchia mercanzia di sempre. Questo avremo modo di discuterlo e avremo modo di fare anche qui una grande battaglia di fondo perché, come abbiamo già detto altre volte, la nostra lotta contro il « decretone » non è l'ultima trincea ma si riconduce ad una posizione alternativa di politica economica, di politica fiscale che seguiremo anche nei confronti della riforma tributaria.

Ma che senso ha questo panorama riassuntivo ? Ne ha uno immediato e lapidario: l'evasore modello è di solito colui che gode di alti redditi, cioè colui che lo Stato deve perseguire per non dover ricorrere invece ad una specie di politica che ha il sapore di « accattonaggio fiscale » – l'aumento della benzina ha questo sapore – alla strada facile, alla strada comoda, alla strada più celere, che poi è la strada più scomoda per i lavoratori perché li colpisce nel loro reddito diretto di lavoro.

La Guardia di finanza nel suo rapporto aggiunge che ha sistematicamente identificato per le imposte sul patrimonio e sul reddito l'occultamento di ricavi dell'ordine di circa il 40 per cento, come dimostra, per

esempio, la quantità di evasione sui fabbricati. Nel settore della speculazione edilizia si arriva al 30-40 per cento sul totale delle imposte. Le imposte sugli affari toccano i vertici di fuga del 60 per cento; un milione su ogni tributo versato; quelle sull'IGE arrivano al 50-60 per cento. Poi ci sono le evasioni di piccolo cabotaggio, che comunque contribuiscono ad arrotondare le perdite. Ecco perché da questo punto di vista diciamo: perché il Governo deve essere intransigente, quando basta soltanto una posizione più attenta, cioè la volontà politica di perseguire questi interessi e di colpire questi interessi? Se il Governo ha questa volontà, allora diventa anche possibile colpire questi interessi e reperire quei fondi che invece si vogliono trovare con questo aumento della benzina.

Ma io voglio concludere questo intervento riassuntivo della nostra posizione di rifiuto dell'aumento del prezzo della benzina, e delle proposte subordinate, dando un giudizio sulla politica dei trasporti, perché questo sembra l'alibi dietro il quale il Governo ha nascosto la sua decisione. Il problema di una giusta politica dei trasporti interessa tutti i lavoratori in quanto viaggiatori, utenti del trasporto. Ma sul prezzo di quasi tutte le merci il costo del trasporto incide in misura notevole in quanto occupati direttamente o indirettamente nella industria del trasporto non sono solo i ferrovieri e i tranvieri, ma anche i lavoratori della FIAT, della Pirelli, delle imprese stradali, eccetera. Purtroppo anche questa politica nel nostro paese è determinata dalla logica del profitto capitalistico. Quando si ricerca soltanto il massimo profitto, si investono capitali soltanto o prevalentemente nelle zone più sviluppate del paese, si creano addensamenti di popolazione che conosciamo bene soprattutto noi del nord, si crea quella congestione il cui costo viene riversato sui lavoratori. È la collettività che paga per costruire le opere pubbliche e i mezzi di trasporto resi necessari dallo sviluppo capitalistico; sono i lavoratori che pagano in denaro, in tempi, in fatica, gli spostamenti cui sono costretti dalle scelte padronali. I pendolari, rispetto alla popolazione attiva, sono solo a Milano più del doppio che in una città come Londra. Le scelte del capitalismo, che il Governo avalla, sono prima di tutto di carattere generale, riguardano cioè la funzione del sistema del trasporto nello sviluppo capitalistico. Oggi la scelta è quella della integragrazione – si dice – con l'Europa, i trafori alpini, i collegamenti autostradali con l'Austria, la Svizzera e la Francia. Noi non sappiamo se ciò favorirà la penetrazione dell'industria italiana sui mercati esteri o se non avverrà piuttosto il contrario. Certo è però che questa politica tende ad integrare l'Italia del triangolo industriale con i paesi sviluppati dell'Europa, lasciando ai margini il resto del paese destinato così a restare sempre indietro.

Le strade oggi sono pagate dallo Stato e vengono utilizzate pagando un prezzo che è inferiore al costo effettivo. È noto che con l'imposta sulla benzina lo Stato ricava dall'automobile molto di più di quanto spende per la costruzione e la manutenzione delle strade per la parte destinata alle vetture, mentre i *camions* e gli autotreni, che richiedono strade più ampie e una manutenzione continua, pagano, fra tassa di circolazione e imposta sul carburante, molto meno di quanto le strade effettivamente costano.

Vede, onorevole sottosegretario, come si smonta con queste nostre argomentazioni la polemica fatta dai giornali relativamente a pretese nostre posizioni irragionevoli, che non cercano di entrare nel merito!

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Io ho sempre dato atto che avete avanzato proposte alternative ad un indirizzo sul quale si può divergere o convergere. Quindi la positività di questa posizione non è stata mai negata. Io dissento da certe sue impostazioni, ma la sto seguendo con attenzione.

PIGNI. Io non faccio la polemica con lei, ma rispondo a quella canea di stampa, e non solo di stampa, ma anche di alcuni gruppi politici, che ci accusano di opposizione strumentale e preconcetta.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Poc'anzi il Presidente della Camera ha fatto a questo proposito una giusta osservazione.

PIGNI. Direi che lo stesso relatore per la maggioranza ha fatto qui una caricatura della nostra posizione come se fossimo un gruppo di persone fuori dalla realtà, che ha solo il gusto di dire di no. Noi aspettiamo dei « sì » da parte del Governo. Il pacchetto di emendamenti subordinati intesi a proporre una riduzione scalare sul prezzo della benzina dimostra che non esiste da parte nostra un rifiuto preconcetto e che vi è quindi la possibilità di un incontro.

Certo, quando vi sono posizioni, come quella dell'onorevole La Malfa, che dichiara di non accettare alcuna riduzione altrimenti o

si astiene o minaccia una crisi di Governo, allora si deve dire che chi sabota la dialettica all'interno del Parlamento non sono i gruppi di opposizione, che fanno il loro dovere nei confronti degli interessi che debbono qui tutelare, ma la maggioranza, una maggioranza chiusa e settaria, almeno per quanto riguarda posizioni come quelle dell'onorevole La Malfa.

Ecco perché la scelta che voi imponete con questo decreto – quella di far pagare alla collettività una parte della spesa del trasporto privato – è assolutamente da rigettare. Occorre che a pagare siano i capitalisti, ed a beneficiare i lavoratori. Gli obiettivi di cui ho parlato potrebbero realizzarsi con un sistema fiscale profondamente diverso dall'attuale, o anche utilizzando altrimenti quello attuale, se vi fossero però, ripeto, la volontà e la decisione politica di perseguire e colpire interessi privilegiati e parassitari nel nostro paese.

All'interno delle scelte generali che riguardano i compiti del sistema di trasporto il capitalismo opera poi le scelte particolari sul modo in cui esso deve essere organizzato; ed i gruppi di interesse sono tra i più potenti del paese: la FIAT, la Pirelli, i petrolieri, i proprietari di aree, le imprese costruttrici e le imprese di trasporto.

La scelta fondamentale quindi riguarda il prevalere della strada sulla rotaia. Questo significa un guadagno per le imprese che costruiscono automobili; e credo che il recente aumento della FIAT suoni sfida al Parlamento e costituisca anche una umiliazione per la stessa maggioranza governativa.

Bisogna invertire la tendenza; ma non lo si può fare con il provvedimento dell'aumento della benzina, che tra l'altro – ha dovuto ammetterlo anche il ministro – va contro la tendenza della diminuzione dei consumi. Si era partiti, infatti, dalla constatata opportunità di un freno ai consumi, mentre in realtà si è poi dovuto constatare che non si è raggiunto nemmeno questo obiettivo. Bisogna invece orientare tutta la nostra politica dei trasporti dalla strada alla ferrovia. Le ferrovie italiane assorbono il 27 per cento del trasporto, contro il 42 della Germania e il 59 della Francia.

Il Governo, quindi, spende i miliardi per le strade. È positivo che sia stato almeno accettato un ordine del giorno riguardante le autostrade; non ne sono tuttavia derivate, in conseguenza, decisioni di aumento degli investimenti per il trasporto ferroviario. La soluzione del centro-sinistra non è quella di espandere il servizio pubblico attirando più viaggiatori, ma, al contrario, quella di tagliare i cosiddetti « rami secchi », sui quali si potrebbe molto discutere (e lo faremo in una sede più opportuna). È un enorme spreco di risorse tutta la politica rivolta a peggiorare il trasporto pubblico e ad incentivare il trasporto privato che, in definitiva, costa più di tutti, e non solo in termini monetari. Questa, lo ripeto, è una politica assolutamente sbagliata e che noi condanniamo. Essa non può essere mimetizzata dietro affermazioni di carattere generico, come quella che il provvedimento di aumento della benzina si muoverebbe proprio in tal senso. Se questa fosse la verità, infatti, avremmo dovuto trovare nel « decretone » delle proposte in questa direzione, mentre invece per il trasporto pubblico nel « decretone » non vi è nulla.

Io so, onorevole sottosegretario, che ella è stato molto diligente ed ha partecipato con molta attenzione a questo dibattito. Noi ci auguriamo, però, che anche l'illustrazione degli emendamenti non sia soltanto un rito per guadagnare tempo: non è questo, certo, il nostro intendimento. I giorni che abbiamo di fronte, da oggi a lunedì, pensiamo possano essere dedicati ad una riflessione attenta da parte del Governo. Ella ha ammesso qui – ed io ne prendo atto con sodisfazione – di aver trovato nella nostra battaglia delle proposte alternative. Noi non abbiamo affatto la pretesa di essere una minoranza che si sostituisce alla maggioranza.

In questa maggioranza, come PSIUP, avremmo potuto starci; non abbiamo voluto starci – uscendo dal PSI e fondando il nostro partito – per delle considerazioni di politica generale, perché ritenevamo di restare in tal modo coerenti con i nostri princìpi e con gli interessi che eravamo chiamati a tutelare e a difendere anche qui. Quindi facciamo il nostro dovere.

Ciò che il Governo deve sapere è questo: che se ci si troverà di fronte ad una posizione intransigente, non si potrà rovesciare su di noi la responsabilità di una battaglia condotta fino in fondo...

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Ognuno si assume le proprie responsabilità.

PIGNI. ...utilizzando tutti i mezzi che il regolamento parlamentare ci consente. Quindi, niente umiliazione del Parlamento, niente sabotaggio del Parlamento! Soltanto una posizione chiara e ferma di un gruppo politico che – ripeto – anche attraverso questi emendamenti subordinati dimostra di non puntare

al « tutto o nulla » ma di operare costantemente, anche nell'Assemblea legislativa, per cercare di rendere meno brutto un « decretone », come questo, che ha soltanto un significato: umiliare, colpire gli interessi delle grandi masse popolari per trasferire i sacrifici, a questi imposti, nelle tasche dei grandi gruppi privilegiati e, in particolare, dei gruppi industriali più potenti del nostro paese. (*Applausi all'estrema sinistra*).

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Questa è la sua posizione.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento, riferito all'articolo 1 del decreto-legge:

Al primo comma, sostituire le parole: a lire 15.889, *con le parole*: a lire 13.500.

1. 43. **Natoli, Bronzuto.**

L'onorevole Natoli ha facoltà di svolgerlo.

NATOLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, questo emendamento – che illustro anche a nome del collega Bronzuto – propone una riduzione rilevante, massiccia, dell'aumento dell'imposta di fabbricazione sulla benzina: precisamente da 15.889 lire, pari ad un aumento di 2.594 lire al quintale, a 13.500 lire, che equivalgono ad un aumento di 205 lire al quintale, cioè praticamente di 2 lire al chilogrammo. Come ella chiaramente avverte, onorevole sottosegretario, questo è un emendamento che di fatto annulla la proposta del Governo.

Ora, vorrei innanzitutto osservare che noi stiamo discutendo questi emendamenti secondo la proposta che fu avanzata l'altra sera dal Presidente della Camera onorevole Pertini e che, dopo una lunga riunione dei capigruppo, fu poi approvata dall'Assemblea: approvata nel senso di riconoscere l'opportunità del raggruppamento della discussione sugli emendamenti secondo dei « corpi » che corrispondono sommariamente ai tre titoli del disegno di legge.

Il che però, come io stesso ebbi occasione di chiarire l'altra sera, non significa minimamente l'accoglimento – non so se da parte di altri gruppi dell'Assemblea, ma certo da parte nostra – di un qualsiasi limite di tempo prefissato per la discussione degli stessi emendamenti. Credo che valga la pena di ricordare questo fatto in questo momento poiché è universalmente presente nella discussione, nei corridoi di Montecitorio e nella stampa, la voce secondo la quale vi sarebbe un accordo raggiunto sia pure solo implicitamente nell'ultima riunione dei capigruppo, anche se ad una mia precisa richiesta l'onorevole Pertini dette una risposta negativa affermando che, per quanto riguarda la votazione di questo gruppo di emendamenti, non vi è alcun accordo e nessun impegno, nessuna data fino a questo momento sarebbe stata stabilita.

PRESIDENTE. C'è un accordo per quanto riguarda l'illustrazione degli emendamenti. L'illustrazione e la votazione sono due cose ben diverse.

NATOLI. Questo accordo, per quanto riguarda il nostro gruppo, lo ripeto, non esiste e perciò non comporta per noi alcun limite di tempo. Cioè, il nostro piccolo gruppo non ha accettato questo accordo, se esso è stato concluso in qualche sede.

A parte questo fatto, vorrei aggiungere che il metodo che in fondo noi abbiamo accolto, e che apparentemente ha l'aria di essere il più funzionale e il più idoneo per una discussione rapida ed ordinata, non manca di presentare anche inconvenienti e contraddizioni. Per esempio, se noi avessimo discusso e votato successivamente gli emendamenti agli articoli, si poteva dare il caso – che riconosco raro ed eccezionale – che la maggioranza fosse stata persuasa dai nostri argomenti circa la opportunità della soppressione del primo articolo. In questo caso gli emendamenti modificativi, e quindi di fatto subordinati, non avrebbero dovuto essere illustrati perché sarebbero automaticamente decaduti nel momento in cui fosse stato soppresso l'articolo primo del testo del decreto.

Viceversa, con il metodo adottato, tutti gli emendamenti cosiddetti subordinati (si tratta nel complesso di parecchie decine, se non di qualche centinaio) dovranno essere illustrati, come è il caso di quello che io in questo momento sto illustrando. Quindi, anche in un metodo che apparentemente mira a raggiungere un massimo di celerità e di funzionalità, sono contenute possibilità di contraddizioni che nessuno deve nascondersi.

Infatti, che cosa è un emendamento subordinato, specialmente un emendamento subordinato del tipo di quello che ho presentato insieme con il collega Bronzuto? È un emendamento il quale rinuncia – ma forse rinuncia solo apparentemente – ad introdurre nel testo in discussione una contraddizione seccamente antagonista, cioè la pura e semplice perentoria soppressione di un articolo, per sostituire

questa contraddizione antagonistica con una altra apparentemente non più antagonistica, ma interna, in quanto intesa piuttosto ad una diminuzione dell'onere che si vuole infliggere ai consumatori.

Ho detto però forse apparentemente antagonistica, perché effettivamente nel caso dell'emendamento presentato dal collega Bronzuto e da me, la proposta che viene avanzata è talmente drastica che essa di fatto corrisponde alla soppressione dell'articolo: lasciare ancora in vita un aumento di 205 lire al quintale, ossia di 2 lire al chilo, assume un significato forse ironico, e rende il tipo di contraddizione contenuto in questa proposta altrettanto rigido di quello che sarebbe stato contenuto nell'emendamento principale.

Ma, come si sa, il mondo è pieno di contraddizioni e del resto di questo ci ha dato una eloquente dimostrazione il governatore della Banca d'Italia, dottor Carli – un personaggio frequentemente e non sempre inutilmente ricordato nel corso di questa discussione – nel concludere il discorso da lui tenuto il 31 ottobre a Milano in occasione del convegno dell'Associazione delle casse di risparmio.

Tutti sanno che il dottor Carli è un uomo di raffinata cultura e forse si può interpretare come una sua civetteria intellettuale il fatto che in quel convegno, aperto e oserei dire funestato da un massiccio discorso del professor Giordano Dell'Amore, presidente, appunto, dell'Associazione delle casse di risparmio (discorso certamente dotato di tutti i crismi della prosa scientifica, ma privo di qualsiasi lusinga od ornamento letterario), egli, il governatore della Banca d'Italia, forse cedendo ad un moto di reazione e quindi ad una sua congeniale letteraria civetteria, abbia voluto concludere il suo discorso ricorrendo niente di meno, in quella sede, ad una citazione di Paul Valery.

Ha detto: « *Le degré d'une civilisation se reconnait aux nombres des contradictions qu'elle accumule* », citando appunto Paul Valery. So bene che non occorre tradurre in italiano un testo francese così semplice che, tradotto liberamente e in termini molto semplificati, se volete, equivarrebbe ad affermare che si è tanto più civili quanto più si è contraddittori.

Non vi è dubbio che traducendo in questo modo, che non è letterariamente corretto ma che esprime tuttavia in maniera esatta il senso dell'affermazione di Paul Valery, traducendo in questo modo un testo isolato dal suo contesto, si rischia, appunto, di rendere in un modo troppo secco e perentorio la sentenza del poeta. Sembra che il dottor Carli non si sia reso conto di quanto possa essere pericoloso adoperare lo strumento o l'arma della citazione. Per questa operazione, infatti, non è soltanto necessario essere dotati di gusto sottile e raffinato, ma occorre anche avere a disposizione e tenere presente in ogni momento un sicuro, saldo legame con la realtà poiché, come dicevo poco fa, di contraddizioni è pieno il mondo.

Imparammo in anni lontani che le contraddizioni avvengono per opposti, e che fra gli opposti vi è una dialettica; imparammo – sempre in anni lontani – che vi è anche una dialettica tra entità che non sono opposte ma distinte, e pur contraddittorie nella loro distinzione.

Abbiamo imparato più recentemente che vi sono contraddizioni – le accennavo all'inizio – che sono antagonistiche, ed altre contraddizioni che antagonistiche non sono, e sono piuttosto interne. Ho l'impressione che il dottor Carli si sia lasciato trascinare da una troppo facile tendenza a sintetizzare situazioni molto complesse e difficili, ricorrendo a quello che è stato chiamato il corto circuito della citazione.

Nulla, infatti, potrebbe essere più mistificante, e lontano dalla realtà, che volere utilizzare il motto di Valery (cioè di un personaggio il quale ha speso la sua vita nello sforzo di identificare la lucidità della ragione chiara e distinta con la forza conoscitiva dell'intuizione poetica, per congiungere insieme – si potrebbe in qualche modo dire – Cartesio e Bergson) per cercare di dimostrare che il « decretone-*bis* », che noi siamo qui chiamati a discutere, debba essere considerato quasi come il punto di arrivo ed il culmine della civiltà italico-mediterranea ed occidentale. In realtà questo provvedimento costituisce un coacervo grossolano di membra incongrue, che a loro volta sono espressione di contraddizioni non risolte, antagonistiche, e non antagonistiche, della nostra società, contraddizioni che provengono dalla politica monetaria, dal mercato del credito, dalle sovrastrutture istituzionali, dalle proliferazioni parassitarie che su di esse sono sorte.

In realtà, anche se noi qui non abbiamo più bisogno di dedicarci ad una discussione dettagliata di ciò che il decreto economico del Governo significa nel quadro della sua politica generale, non possiamo tuttavia sottrarci all'obbligo di ripetere, in maniera sintetica, alcune osservazioni salienti del punto di vista che abbiamo sostenuto nel corso di

questa discussione. E ciò anche perché è nostra impressione che l'intera discussione – sia nella prima sia nella seconda fase – tutto sia stato tranne che un reale confronto di posizioni, tutto sia stato tranne che una vera e propria discussione aperta tra di noi, confronto e discussione i quali implicano un punto di partenza da una parte e dall'altra, uno sforzo reciproco di comprensione, ed eventualmente anche un qualsiasi incontro, sia pure, in certo modo, repulsivo, nel senso, cioè, di una confutazione ragionata delle posizioni dell'altra parte, considerate totalmente o parzialmente inaccettabili.

Quindi, vorrei – e lo farò molto brevemente – riassumere in tre punti la nostra posizione e quella proposta dal Governo; infine, vorrei aggiungere una piccola coda alle considerazioni che farò.

In primo luogo, è stato detto e ripetuto (e mi pare che sia uno dei punti di maggiore impaccio in cui il Governo si trova, in quanto esso evita sistematicamente di entrare in questo contraddittorio) che lo spirito in cui, il Governo dice di aver predisposto il primo titolo del decreto, e in particolare proposto l'aumento dell'imposta di fabbricazione sulla benzina, è stato quello di stornare risorse da certi consumi per poterne disporre rivolgendole verso altri consumi, ossia da un tipo di consumo privato (che sta alla base della ipertrofia della motorizzazione privata di questi anni) verso determinati consumi sociali.

La verità è che il Governo, nel momento in cui affermava di fare queste previsioni, ossia manifestava questa intenzione, sapeva benissimo che l'aumento dell'imposta di fabbricazione sulla benzina non avrebbe avuto assolutamente alcun effetto impeditivo o ritardatore sul proseguimento dello sviluppo della motorizzazione stessa. L'onorevole Macchiavelli sa benissimo (molto meglio di me, naturalmente) che sono passati venti anni da quando il Governo ha cominciato a servirsi dell'aumento dell'imposta di fabbricazione sulla benzina, non tanto per moderare lo sviluppo della motorizzazione, quanto per ricorrere ad una « mammella » facile da mungere.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Vuol dire ad un prelievo fiscale !

NATOLI. Con un prelievo fiscale, naturalmente. È chiaro: parlo dell'aumento dell'imposta di fabbricazione sulla benzina.

Il Governo sa benissimo che dal 1950 ad oggi sono almeno una dozzina i provvedimenti, ora temporanei, ora da temporanei trasformati in permanenti, ora originariamente proposti come permanenti, che sono stati in epoche varie adottati per giungere progressivamente a sempre più pesanti aumenti dell'imposta di fabbricazione sulla benzina. Se l'elenco che possiedo è completo, ma può darsi che non lo sia, fino al 1969 questi provvedimenti sono stati 12; non è facile, d'altra parte, aggirarsi entro la selva di questi provvedimenti: uno nel 1950, due nel 1951; uno importante in occasione della crisi di Suez del 1956. In seguito il provvedimento è stato assunto dal Governo regolarmente, quasi ogni anno. Ce ne fu uno nel 1958, un altro nel 1959, un altro nel 1960, un altro nel 1961. Dal 1961 si saltò al 1963; ce ne fu un altro nel 1964, poi nel 1966, poi nel 1969. Ci troviamo infine di fronte all'aumento che stiamo attualmente discutendo. Il Governo sa benissimo che proprio questi venti anni hanno visto addirittura l'orgia, lo sviluppo parossistico della motorizzazione privata e quindi del traffico (in questo intervento non mi sono proposto di vedere il risvolto di questa operazione, cioè la progressiva paralisi e disgregazione del trasporto automobilistico pubblico; lo vedremo in un altro momento).

Il Governo quindi sapeva benissimo che l'aumento dell'imposta di fabbricazione sulla benzina non avrebbe minimamente portato ad una diminuzione nemmeno del ritmo di incremento della motorizzazione privata.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Il Governo doveva scegliere fra tre strade obbligate: o l'aumento delle imposte dirette, cui per le note ragioni non ha ritenuto di dover ricorrere, o l'aumento indiscriminato dell'IGE che avrebbe avuto come ripercussione un aumento dei prezzi e del costo della vita; oppure la strada che ha seguito. Sarà discutibile fin che si vuole, ma i motivi, comunque, sono stati questi.

NATOLI. Ciò che è discutibile, e sarà discusso, sono le ragioni per le quali il Governo non ha ritenuto di imboccare la prima strada, quella delle imposte dirette. Capisco benissimo che non è la sede per approfondire questa questione in due parole, ma il punto chiave è questo: quali sono le ragioni reali per le quali il Governo non ha imboccato tale strada ? Si deve ad una scelta politica soltanto o ad una scelta politica accom-

pagnata da una considerazione realistica (noti l'aggettivo)...

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Lo apprezzo.

NATOLI. ... circa la totale insufficienza degli strumenti di cui il Governo dispone oggi per poter rendere rapido ed efficace il gettito delle imposte dirette?

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Aggiunga la detassazione...

NATOLI. In fondo, però, questi due interrogativi sono un interrogativo solo. Se il Governo, infatti, si trova oggi nella condizione di dover constatare realisticamente la insufficienza dei propri strumenti fiscali nel campo delle imposte dirette (con particolare riguardo naturalmente al problema della grande evasione) questo non è un risultato casuale. Se questo problema è rimasto fuori del suo campo visivo ciò è dovuto al fatto che, a questo riguardo, il Governo non ci sente e non ci vede. Tutti i governi succedutisi nel nostro paese hanno sempre sistematicamente rinunciato a...

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Mi consenta la presunzione: il Governo in questo settore intende vederci e sentirci molto bene.

NATOLI. Accoglierei con più sodisfazione e fiducia questa sua dichiarazione se non avessi già potuto, sia pure sommariamente, rendermi conto delle proposte dell'onorevole Preti e di questo Governo per quanto riguarda la riforma tributaria. È un argomento che non vorrei inserire nella illustrazione del mio emendamento (e non lo farò); però su di esso dovremo ancora discutere sia nel corso di questo dibattito, sia successivamente.

Se io, ripeto, non conoscessi già quali sono le linee fondamentali ispiratrici di quel progetto accoglierei con maggiore sodisfazione le sue dichiarazioni. Non posso però farlo.

Cercando di riprendere il filo del discorso, sostengo che il Governo, nel momento in cui ci ha presentato il prelievo attuato attraverso l'imposta di fabbricazione sulla benzina come lo sforzo per intervenire nell'orientamento di certi grandi consumi privati e per spostare delle risorse da questi consumi verso i consumi sociali, ci diceva una cosa alla quale non credeva esso stesso.

Sembra perfino stucchevole, infatti, continuare ad affermare che il consumo della benzina è rigido (è una affermazione fatta tante volte); la cosa ancora più grave però è che non si tratta soltanto di un consumo rigido, ma di un consumo che tende ancora oggi ad espandersi. Ieri dall'onorevole Libertini è stata addirittura avanzata la previsione che negli anni 1970 e 1971 il ritmo di espansione del consumo della benzina si aggiri attorno all'8 per cento circa.

Il Governo, quindi, sapeva fin dall'inizio che non aveva fondamento l'affermazione secondo la quale si sarebbe determinata una contrazione del consumo della benzina e ben conosceva che questo prelievo si sarebbe inevitabilmente spostato, dal campo che veniva presentato come un falso bersaglio, ad altri campi.

Del resto su questo punto l'onorevole Azzaro ed io abbiamo avuto in Commissione, in sede di esame del primo decreto-legge, una discussione sincera e il relatore per la maggioranza non ha avuto alcuna difficoltà a riconoscere che effettivamente il prelievo fiscale veniva inevitabilmente trasferito su altri consumi e perfino sui risparmi familiari. D'altronde l'onorevole Azzaro, che vedo annuire, non ha alcuna difficoltà – io credo – a riconoscere questa verità.

Non è senza significato sottolineare questo punto, perché non possiamo dimenticare che l'altra sera il Presidente del Consiglio, in una sua nervosa interruzione, ha voluto accusare i rappresentanti dell'opposizione di dare prova di scarsa socialità per il tipo di azione che stavamo conducendo nei confronti di questo provvedimento.

Francamente l'onorevole Colombo è il meno indicato a rivolgere a chicchessia una accusa di questo genere, anche se noi abbiamo la massima comprensione, se volete umana e forse anche clinica, del suo stato d'animo attuale. Il Presidente del Consiglio, ripeto, è il meno indicato a rivolgere accuse di questo genere. Innanzitutto perché deve essere ritenuto il principale responsabile del fatto che si sia presentato come un prelievo sulla benzina un aggravio fiscale che in realtà viene ad incidere su altri settori più vitali dei consumi familiari.

In secondo luogo perché tutti sanno che l'onorevole Colombo, nei molti anni in cui ha ricoperto la carica di ministro del tesoro, è stato sempre il più fedele alleato della politica del governatore della Banca d'Italia, e in particolare lo è stato negli ultimi mesi dell'anno scorso e nei primi mesi di que-

st'anno, quando ha infuriato in modo così acuto l'esportazione dei capitali, avvenuta in buona parte sotto gli occhi socchiusi e compiacenti del Governo, della Banca d'Italia e del sistema bancario nel suo insieme, senza che l'allora ministro Colombo ritenesse di dover mai svolgere alcun intervento per frenare il deflusso di capitali verso l'estero.

Riprendendo il filo del mio discorso, torno a ripetere che il Governo sapeva che il prelievo sulla benzina si sarebbe in realtà trasferito su altri consumi e sui risparmi familiari. Il Governo ci ha quindi presentato deliberatamente il provvedimento sotto una veste ingannevole.

Non si comprende, poi, perché un provvedimento che viene presentato come uno strumento di intervento in una particolare situazione congiunturale debba essere invece mantenuto in via permanente; non si comprende come il prelievo fiscale sulla benzina possa venire indicato come un tributo destinato a diventare uno dei pilastri di quella che fra poco dovrebbe diventare, con la riforma tributaria, la nuova struttura del nostro sistema fiscale. Sarebbe stato molto più coerente, significativo e ragionevole se questa proposta fosse stata invece avanzata come una misura ad efficacia temporanea, ad esempio sino al dicembre del 1971 oppure fino all'entrata in vigore della riforma tributaria. Invece, esso viene avanzato come una proposta permanente. E l'onorevole Ferrari Aggradi, in Commissione, ha avuto, ad un certo momento, l'ingenuità di confessarci che il Governo aveva preferito un provvedimento a validità permanente, anziché temporanea, perché sembra che nel passato diversi governi abbiano fatto – così ha detto il ministro del tesoro – pessime figure nel non riuscire ad impedire la trasformazione, che sembra inevitabile, di provvedimenti temporanei in provvedimenti destinati a durare in eterno.

Una seconda considerazione riguarda il tipo di situazione economica, che si è creata nel nostro paese nel corso di quest'anno. Ho già detto che ci siamo trovati tra la primavera e l'estate in una situazione in cui minacce congiunturali, più o meno gravi ed acute, hanno pesato sulle sorti della nostra economia. Su questo punto, sia io sia altri colleghi del gruppo del *Manifesto* abbiamo avanzato non solo una ipotesi ma anche una affermazione convalidata da documentazioni.

Dobbiamo registrare, senza particolare dispiacere, che il tentativo da noi fatto di analizzare in un modo completamente diverso le difficoltà economiche che hanno colpito il nostro paese nel corso di quest'anno è caduto completamente nel vuoto. Le nostre analisi non sono state infatti degnate della minima attenzione. La cosa non ci rammarica particolarmente; ma questa constatazione fa parte dell'osservazione più generale, fatta precedentemente, circa il carattere di questa discussione, in cui non vi è un reale confronto, nemmeno tra avversari. In realtà, da parte di ognuno viene dato per scontato che certi dati sono stati tratti il 26 agosto e sono stati ritratti il 26 ottobre. Comunque vadano le cose, non vi è nulla da modificare per quanto riguarda il verdetto su questi dati.

Con pazienza, vorrei ripetere il nostro punto di vista. Secondo noi, onorevole Macchiavelli, non vi è stata alcuna minaccia di tipo congiunturale, nel senso classico della parola, che abbia pesato sulle sorti dell'economia nel corso di quest'anno. Non vi è stato alcun pericolo che si aprisse nel nostro paese un qualche tipo di recessione ciclica. Il che, tuttavia, non vuol dire che noi riteniamo che non vi siano state difficoltà economiche: anzi, pensiamo che difficoltà economiche vi siano state, ma esse sono di tutt'altro tipo. È intervenuto effettivamente in questi ultimi anni un elemento di profonda novità, ma le grosse difficoltà economiche esistenti oggi nel nostro paese non hanno assolutamente nulla di congiunturale: esse sono difficoltà di struttura, e di un tipo particolare. Esse dipendono dal fatto che, nel corso degli ultimi anni, con una progressiva accentuazione dagli inizi degli anni '60 fino a raggiungere il massimo di arditezza nel corso degli anni '67, '68 e '69, la lotta della classe operaia ha finito con il creare all'interno dell'apparato produttivo un tipo di rapporti con il diretto avversario di classe, il capitalismo, che ha spostato sensibilmente le relative posizioni.

Le lotte degli ultimi anni, in particolare, da parte della classe operaia, per la loro ispirazione, per gli obiettivi che hanno posto, per aver fatto riferimento in modo decisivo alle condizioni in cui si svolge l'attività produttiva in fabbrica e avendo mirato a modificare queste condizioni e a strappare per la classe operaia una possibilità di autonomia, di autodecisione nel rapporto di lavoro e nell'organizzazione della produzione, sono riuscite a creare in gran parte dell'apparato produttivo un rapporto di forze nuovo che permette oggi alla classe operaia di limitare lo sfruttamento da parte del capitalismo.

Se non si comprende questo fatto, a mio avviso, non si può cogliere quali siano oggi le reali difficoltà dell'economia italiana. E che

questo fatto esista e sia macroscopico risulta da una lettura, sia pure superficiale, dei più importanti documenti di analisi economica che sono usciti nel nostro paese nell'anno 1970. Da ogni parte, infatti, si denuncia il fatto che nel corso del 1970, dopo la fine delle grandi lotte di autunno, non vi è stata nel nostro paese quella ripresa produttiva che, secondo i moduli del passato, era lecito attendersi.

In realtà noi ci troviamo in una fase di prolungato ristagno – non vorrei dire stagnazione – della produzione. Si è creato quindi un divario profondo fra l'offerta e la domanda, accresciuta per le ragioni che sappiamo; ciò ha provocato a sua volta un aumento delle importazioni di merci e quindi uno squilibrio anche dei conti con l'estero per la riduzione del volume delle esportazioni, ancora una volta dovuto alla riduzione della produzione. E in questa situazione del tutto originale, la quale ha le sue radici non in una difficoltà economica primaria ma in una situazione politica e sociale nuova, si è inserita tutta la manovra del terrorismo economico, alimentata soprattutto dalla grande speculazione e dalla esportazione di capitali.

In Italia non abbiamo mai avuto un vero e proprio pericolo inflattivo; tutti sanno che in Italia non vi è stata mai inflazione maggiore di quanta non ve ne sia in tutti i paesi dell'Europa occidentale, e tutti sanno quali siano le radici estere del nostro quoziente di inflazione (di origine americana, come tutti sanno). E tutta la campagna terroristica sulla necessità di svalutare la lira si è improvvisamente trasformata nel suo contrario, perché si è parlato quasi contemporaneamente di necessità di svalutazione e di rivalutazione.

Del resto, come il dottor Carli ha autorevolmente confermato a Milano qualche settimana fa, già nella seconda metà del mese di agosto – prima che il Governo emanasse il suo primo decreto economico – la situazione si era con straordinaria rapidità capovolta: la lira faceva aggio sul dollaro. Questa è ancora una volta la prova che tutta la campagna allarmistica non aveva una base reale, ma solo una base speculativa, e che le difficoltà reali dell'economia italiana vengono dalla struttura produttiva.

Infatti, se voi leggete i documenti che analizzano la situazione italiana, una volta giunti alla constatazione che vi è questo *deficit* di produzione, di che cosa si parla come rimedio? Si parla di normalizzare i rapporti all'interno dell'azienda, di restaurare la collaborazione tra i vari agenti sociali, si indirizzano appelli alla responsabilità dei lavoratori, si fanno richiami alla responsabilità dei sindacati e via di seguito.

Questo è il punto essenziale. Certo, il « decretone » si inserisce in una manovra politico-economica a largo raggio, la quale tende anche a colpire, e quindi a modificare, questa situazione che si è creata nella struttura produttiva. Ma non è direttamente questo lo strumento essenziale della politica che il Governo cerca di mettere in pratica per superare questa reale difficoltà, che non è economica, ma è principalmente politica e sociale.

In realtà, l'iniziativa del Governo concretatasi nel « decretone » economico deriva chiaramente non solo da una ispirazione, ma da una linea di politica economica dettata dal governatore della Banca d'Italia. Onorevole Macchiavelli, ella sa benissimo che i principî fondamentali cui si ispira il « decretone » sono quelli che il dottor Carli ha proposto nella conclusione della relazione della Banca d'Italia tenuta nell'ultimo sabato del mese di maggio, nel corso della quale egli ha detto chiaramente al Governo che esso avrebbe dovuto cessare di fare ricorso al mercato del credito e sanare lo squilibrio del proprio bilancio ricorrendo ad un maggiore prelievo fiscale. Carli ha affermato che il mercato del credito doveva essere rimesso completamente a disposizione degli imprenditori, cioè del profitto, ed ingiungeva quindi al Governo di lasciar libera tutta questa area.

Il « decretone » nasce da questo; il « decretone » è il primo atto con cui il Governo dell'onorevole Colombo applica la linea proposta da Carli.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Il Governo può tener conto dei suggerimenti che vengono da tutte le parti, ma si tratta sempre di una scelta politica che esso fa nella sua collegialità.

NATOLI. Sì, è vero. Non contesto questo. Affermo soltanto che la scelta politica che il Governo ha compiuto nella sua collegialità è integralmente quella proposta dal governatore della Banca d'Italia. Ella sa benissimo che il « decretone » vuole essere proprio questo.

LIBERTINI, *Relatore di minoranza.* Del resto, questo è stato sostenuto l'altra sera con chiarezza proprio dall'onorevole Ferrari Aggradi, il quale ha detto: io sono il mi-

nistro del tesoro e il governatore della Banca d'Italia è la mia fonte.

NATOLI. Senza rendersi conto delle implicazioni politiche di quello che diceva, naturalmente. E tanto più è preoccupante questo fatto, in quanto la linea del governatore della Banca d'Italia ha già visto realizzarsi i primi due tempi dei tre da essa propugnati. Il primo tempo riguarda il rifiuto di continuare a sostenere i titoli emessi dalle amministrazioni pubbliche; il secondo riguarda la rinunzia da parte del Governo a finanziarsi sul mercato del credito ed il ricorso quindi al prelievo fiscale; il terzo concerne la pretesa del governatore della Banca d'Italia che si debba adesso andare ad una più grave stretta per quanto riguarda la finanza pubblica ed in particolare la finanza degli enti locali. In tal senso sono, infatti, le sue proposte circa una centralizzazione rigida della finanza locale e l'esplicita affermazione della necessità – nella quale ormai ci si troverebbe – di giungere attraverso questa strada ad una pesante limitazione dell'autonomia della finanza locale, cosa che, del resto, credo di poter affermare sia abbastanza in linea con uno dei principî ispiratori del progetto di riforma tributaria predisposto dal ministro Preti.

Ecco quindi (e con questo vorrei concludere la seconda considerazione) come i fini del decreto economico non abbiano niente a che fare, secondo noi, con pretese esigenze congiunturali, tanto meno con quelle acutissime minacce che sono state ripetutamente fatte trasparire nei discorsi di diversi uomini di Governo responsabili, i quali hanno fatto ricorso, quindi, in una maniera del tutto vacua, al terrorismo economico.

L'onorevole Ferrari Aggradi in un suo discorso ha affermato che in Italia ci sarebbe tanto vuoto; per la precisione, anzi, ha parlato di tre vuoti: il vuoto dell'offerta, il vuoto del risparmio, il vuoto delle strutture. Io vorrei dire che c'è un quarto vuoto, quello dove si aggira l'onorevole Ferrari Aggradi e vibra i suoi fendenti, quando parla delle aggressioni economiche che sarebbero state compiute contro il nostro paese.

L'ultima considerazione che intendo fare riguarda gli effetti del decreto relativamente ad un altro dei fini che esso si proponeva, quello cioè di svolgere un'azione nel settore dei prezzi comprimendo una certa quota di consumi. Onorevole Macchiavelli, anche questo è un punto sul quale le argomentazioni del Governo hanno dimostrato già abbastanza chiaramente, a più di due mesi di distanza dall'emanazione del decreto, la loro fragilità, perché tutti sanno che la curva dell'andamento dei prezzi prima dell'emanazione del decreto non dava motivo di temere pericoli particolarmente gravi. Tutti sanno anche che già prima che il decreto fosse emanato vi era nell'andamento dei prezzi all'ingrosso una tendenza, anziché all'aumento, ad una certa flessione, anche se questa flessione non si era ancora riverberata sui prezzi al consumo. Tutti sanno, invece, che le prime rilevazioni fatte in settembre hanno cominciato a dimostrare – forse è troppo presto per dirlo, lo riconosco – che a partire appunto dal mese di settembre ci troveremmo di fronte ad una modificazione nella curva dell'andamento dei prezzi sia per quanto riguarda i prezzi all'ingrosso, sia per quanto riguarda i prezzi al consumo.

Forse è troppo presto per affermarlo con sicurezza, ma non è difficile presumere che ciò avvenga perché l'applicazione del « decretone » nei primi due mesi ha già cominciato a funzionare come un elemento, se si vuole strisciante, non ad azione immediata, di lievitazione dei prezzi.

Con questo avrei completato le tre considerazioni che mi ero proposto di illustrare nel dare ragione dell'emendamento che è stato presentato da me e dal collega Bronzuto. Ma avevo annunziato anche una coda brevissima. Si tratta di questo. Onorevole sottosegretario, onorevole relatore, vi è anche il problema della validità giuridica degli atti compiuti e dei rapporti contratti nei due mesi intercorsi tra il 26 agosto e il 26 ottobre in forza del decreto economico emanato alla fine di agosto; e il Governo ha presentato alla Camera un disegno di legge, la cui discussione dovrebbe far parte (dico « dovrebbe » perché nessuno ne parla) di questo dibattito, per dare validità giuridica a quegli atti e a quei rapporti, e quindi stabilire una continuità tra quei primi due mesi e i due mesi successivi, quelli appunto sui quali è chiamato ad agire il « decretone-*bis* ».

All'inizio di questa discussione ebbi occasione di osservare che sarebbe stato più giusto, più logico, più sensato discutere prima del decreto il disegno di legge per la validità giuridica degli atti compiuti e dei rapporti contratti nei due mesi fra il settembre e l'ottobre, proprio per quelle ragioni di continuità che sono, sia pure molto superficialmente, ricordate nella breve relazione che accompagna il disegno di legge.

Questa mia proposta non fu accettata dal Presidente della Camera. C'è un caso però,

onorevole Macchiavelli, che vorrei sottoporre alla sua attenzione. Nella discussione che si è avuta in Commissione finanze e tesoro ad un certo momento si è giunti all'approvazione di un emendamento, l'emendamento che prevede che a tutti coloro i quali hanno pagato l'aumento del bollo della patente automobilistica prima del 26 ottobre sia riconosciuto il diritto al rimborso almeno per una parte di ciò che essi hanno pagato, la parte che si riferisce appunto ai due mesi per cui è stata contestata la validità del decreto stesso. Ora, onorevole Macchiavelli, il problema che le pongo è questo: come si può proporre un disegno di legge per fare una sanatoria, riconoscendo la validità giuridica degli atti compiuti, e contemporaneamente approvare un emendamento che, proprio per il fatto che stabilisce il principio della restituzione, significa non riconoscere questa stessa validità giuridica?

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Difatti il Governo, per motivi anche giuridici, si è pronunciato in modo contrario; è la Commissione che ha messo in minoranza il Governo.

NATOLI. Non era certo difficile prevedere che il Governo avrebbe assunto questa posizione. Ma, onorevole Macchiavelli, qui ci troviamo di fronte, invece, ad una contraddizione reale. Questo fatto serve a svelare una reale contraddizione che è sorta in seguito alla caduta del primo decreto, una contraddizione che non può essere nascosta né dalla presentazione di un secondo decreto né dalla presentazione di un disegno di legge di sanatoria. La verità è che tutti i cittadini i quali hanno pagato certe somme in virtù del primo decreto hanno oggi pieno diritto di rivendicarne la restituzione. Non è soltanto a chi ha pagato un sovrapprezzo per la patente che va riconosciuto questo diritto: infatti questo diritto va riconosciuto a tutti coloro che possono dimostrare che in quei due mesi sono stati sottoposti ad un balzello ingiusto e cioè a tutti coloro che hanno pagato di più la carta da bollo o il passaporto e a tutti coloro che potessero oggi dimostrare di aver acquistato certi quantitativi di benzina pagando ingiustamente un prezzo maggiorato.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Per questo c'è il disegno di legge.

NATOLI. Appunto per negare questo fatto. Il disegno di legge serve proprio per introdurre una sanatoria, la cui validità è però negata dal fatto che è stato introdotto, nel decreto, un emendamento da cui risulta che tutti quegli atti erano illegittimi e quindi non hanno validità giuridica. Ecco una contraddizione che io sottopongo alla sua considerazione.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Dato che lei, onorevole Natoli, è così cortese da rivolgersi a me, io le ripeto che il Governo in quella sede si è pronunciato in modo contrario e che ha invitato la Commissione a non indirizzare il proprio orientamento verso un sistema simile perché avrebbe potuto aprire le porte a delle situazioni abnormi o perlomeno a delle situazioni pericolose.

NATOLI. Onorevole Macchiavelli, mi consenta di insistere sul fatto che si tratta di una contraddizione non risolta: il disegno di legge di sanatoria non risolve infatti tale contraddizione. Comunque non intendo insistere su questo punto e concludo proponendo all'Assemblea di voler approvare l'emendamento che è stato presentato da me e dal collega Bronzuto.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire al primo comma dell'articolo 1 le parole: da lire 13.295 a lire 15.889 per quintale, *con le parole*: da lire 13.295 a lire 14.792 per quintale; *al secondo comma le parole*: da lire 5.250 a lire 7.844 per quintale, *con le parole*: da lire 5.250 a lire 6.747 per quintale.

1. 59. Serrentino, Catella, Alpino, Bozzi, Quilleri, De Lorenzo Ferruccio, Cottone, Giomo, Alesi, Ferioli, Monaco.

Dopo il secondo comma dell'articolo 1, aggiungere il seguente:

L'aliquota ridotta di cui al precedente comma è altresì applicata relativamente alla benzina immessa al consumo nelle province di Udine e Trieste ed acquistata, tramite speciali buoni, dagli automobilisti e motociclisti ivi residenti. Con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato saranno stabiliti il contingente complessivo per ciascuna provincia in misura non inferiore a 800 litri per autovettura immatricolata, le caratteristiche dei buoni e le modalità per la loro concessione.

1. 60. Serrentino, Catella, Alpino, Bozzi, Quilleri, De Lorenzo Ferruccio, Cottone, Giomo, Alesi, Ferioli, Monaco.

All'ultimo comma dell'articolo 1, sostituire le parole: da lire 5.430 a lire 9.889 per quintale, *con le parole*: da lire 5.430 a lire 7.430 per quintale.

1. **61.** **Serrentino, Catella, Alpino, Bozzi, Quilleri, De Lorenzo Ferruccio, Cottone, Giomo, Alesi, Ferioli, Monaco.**

Dopo il primo comma dell'articolo 1, aggiungere il seguente:

Gli aumenti di imposta di cui ai commi precedenti esplicano la loro efficacia fino al 31 dicembre 1971.

1. **62.** **Serrentino, Catella, Alpino, Bozzi, Quilleri, De Lorenzo Ferruccio, Cottone, Giomo, Alesi, Ferioli, Monaco.**

Al primo comma, lettera e), *dell'articolo 12, sopprimere la parola*: televisori.

12. **22.** **Serrentino, Catella, Alpino, Bozzi, Quilleri, De Lorenzo Ferruccio, Cottone, Giomo, Alesi, Ferioli, Monaco.**

Sopprimere il primo comma dell'articolo 16. Conseguentemente al secondo comma sostituire le parole: la concessione sostituisce la licenza di cui al regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2174 e, *con le parole*: la licenza.

16. **15.** **Serrentino, Catella, Alpino, Bozzi, Quilleri, De Lorenzo Ferruccio, Cottone, Giomo, Alesi, Ferioli, Monaco.**

Sostituire il sesto comma dell'articolo 16 con il seguente:

L'esercizio degli impianti esistenti e funzionanti o regolamentarmente autorizzati alla data di entrata in vigore del presente decreto avrà termine, salvo nuova concessione, allo scadere del periodo fissato nel provvedimento originario o, in mancanza, di quello di 15 anni dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

16. **16.** **Serrentino, Catella, Alpino, Bozzi, Quilleri, De Lorenzo Ferruccio, Cottone, Giomo, Alesi, Ferioli, Monaco.**

Dopo l'articolo 18, aggiungere il seguente articolo 18-bis:

L'articolo 3 della legge 4 agosto 1955, n. 722 è sostituito dal seguente:

« *Art. 3.* — Gli utili di ciascuna lotteria sono interamente riservati all'erario.

Le somme non devolute delle lotterie già espletate sono versate all'erario.

Il Ministero del tesoro con propri decreti è autorizzato ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio.

18. 0. **1.** **Serrentino, Catella, Alpino, Bozzi, Quilleri, De Lorenzo Ferruccio, Cottone, Giomo, Alesi, Ferioli, Monaco.**

Sopprimere l'articolo 21.

21. **4.** **Serrentino, Catella, Alpino, Bozzi, Quilleri, De Lorenzo Ferruccio, Cottone, Giomo, Alesi, Ferioli, Monaco.**

MONACO. Chiedo di svolgerli io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONACO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi accingo ad illustrare tutti gli emendamenti che portano la mia firma e che il mio gruppo ha presentato fino all'articolo 21.

C'è un primo gruppo di quattro emendamenti che si riferiscono tutti all'articolo 1, ossia l'1. 59, l'1. 60, l'1. 61 e l'1. 62. Tutti questi emendamenti, dicevo, si riferiscono all'articolo 1, quell'articolo, cioè, che prevede l'aumento dell'imposta di fabbricazione della benzina e quindi della corrispondente sovrimposta di confine.

Ritengo necessario premettere alla illustrazione di ognuno di tali emendamenti alcune considerazioni che cercherò di contenere nei limiti più ristretti possibili, anche se a proposito di questo articolo 1 si è sviluppata in Assemblea una discussione di politica generale del traffico e della motorizzazione che ha destato un notevole interesse, credo, in tutti i colleghi e nel rappresentante del Governo.

Ora, non ripeterò in questa sede tutto quanto è stato già detto in via generale su questa imposta dai colleghi prima in Commissione, poi in aula, poi di nuovo in Commissione in occasione del secondo decreto economico o decreto-*bis*, o quanto è stato detto sulla stampa specializzata e non specializzata, o dai vari enti e dalle varie associazioni: questa è l'imposta più facile, e non occorre della fantasia da parte del Governo per ricorrere a questo strumento fiscale (è stata fatta dell'ironia anche sul Presidente del Consiglio, sull'onorevole Emilio Colombo, che avrebbe scoperto l'America con questa imposta, come il suo omonimo); questa è una imposta che il Governo ha sempre applicato quando è stato alle strette; ciò è avvenuto anche nel ventennio o per le sanzioni e restri-

zioni imposte dalla guerra prima del tesseramento. Mi soffermerò in particolare su due punti.

È indubbio che il prezzo della benzina in Italia è il più elevato di quello di tutti i paesi del mondo; era il più elevato e rimarrà tale (anzi questo primato risulterà ancora aggravato, ci distaccheremo ancora di più dagli altri paesi) se si applicherà l'aumento di 22 lire.

Per una rapida statistica, dirò che l'Italia è al primo posto (vi era e, naturalmente, vi rimane ancora) con 140 lire, che dovrebbero diventare 162, seguito a distanza dal Portogallo con 143 lire, dalla Francia con 131, dalla Grecia con 121, dalla Germania con 116, dalla Svezia, dal Belgio, dalla Gran Bretagna con 110, dalla Spagna, dalla Finlandia, dall'Olanda, dall'Austria e dalla Russia con 95, dalla Svizzera con 92, dalla Iugoslavia con 90, dagli Stati Uniti e dalla Turchia con 72. Questo è un primo elemento: abbiamo, dunque, questo non invidiabile primato per chi deve usare il mezzo motorizzato.

La seconda constatazione sulla quale vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi che mi hanno preceduto (il collega Bronzuto parlava ieri di 17 aumenti in questi 25 anni, 17 aumenti tra quelli di carattere generale e quelli legati a circostanze speciali, come le alluvioni; a me ne risultavano un numero inferiore), la seconda constatazione, dicevo, è una constatazione che ancora non è stata fatta, almeno a quanto risulta a me che ho portato molta attenzione a questo dibattito: cioè, che queste imposizioni fiscali sul prezzo della benzina non hanno seguito un andamento costante e continuamente ascendente. Questo fatto ha la sua importanza.

Noi siamo partiti – parlo della benzina *super* – da un prezzo inferiore intorno al 1948 alle 120 lire; siamo saliti nel 1949 a 121 lire, nel 1950 a 128, nel 1951 a 138; nel 1956 – per i noti fatti bellici nel vicino Oriente – abbiamo fatto un balzo da 138 a 152 lire; ma nel 1958 siamo poi scesi a 145 lire, nel 1959 siamo scesi ancora a 135, nel 1960 a 110, nel 1961 a 106 lire; e qui ci fermiamo.

Quindi, dopo un periodo di ascesa culminato con il vertice raggiunto in occasione della crisi del vicino Oriente, abbiamo avuto una diminuzione dell'imposizione fiscale che va dal 1958 fino al 1961; dal 1961, poi, riprende la marcia ascensionale, e dalle 106 lire, livello più basso raggiunto, saliamo alle 120 del 1964 – e ricordo che in quell'anno si adottarono alcuni provvedimenti in corrispondenza con una certa congiuntura economica che si era verificata – alle 130 lire del 1966, alle 140 del 1969; ed oggi si vuole arrivare alle 162 lire.

Non mi voglio soffermare più a lungo, dicevo, su queste considerazioni di carattere generale; e, come hanno fatto i colleghi che mi hanno preceduto, vorrei guardare la realtà, così come oggi si presenta. La realtà è che oggi in Italia vi sono dieci milioni di automobili circolanti, e che tra meno di dieci anni, secondo le previsioni di incremento della produzione, questi dieci milioni diventeranno venti. Ciò ha prodotto una conseguenza di cui abbiamo avuto le prove in questi giorni: anche coloro che una volta consideravano l'automobile un mezzo di lusso, un mezzo riservato a certe determinate categorie, e che fino a dieci-dodici anni fa in quest'aula e nell'aula del Senato condividevano molte volte gli indirizzi del Governo quando si procedeva ad inasprimenti fiscali volti appunto a colpire il consumo della benzina, oggi assumono un atteggiamento del tutto diverso, e sollevano quelle obiezioni che non sollevavano in passato. Queste stesse parti politiche oggi considerano l'automobile non più come mezzo di lusso, come avveniva in passato, bensì – e giustamente – come indispensabile mezzo di lavoro e di progresso economico e sociale, e quindi giustamente trovano eccessivo l'inasprimento fiscale.

Ma se noi oggi ci troviamo dalla stessa parte (cito un esempio) dell'onorevole Libertini, quando egli chiede la soppressione dell'articolo 1, e quindi della relativa tassa, non possiamo però essere poi d'accordo con lui nel ragionamento che egli fa a questo proposito, quando chiede di porre un freno alla espansione della motorizzazione privata e quando esorta a spendere i soldi per quadruplicare i binari delle ferrovie e non per fare le autostrade. A parte il fatto che con questa storia dello spendere i soldi per le ferrovie e per i binari resuscita qui una vieta e dannosa polemica che per 20 anni (specialmente in tempi passati) ha avvelenato e distorto l'avvio d'una lungimirante politica del traffico (la polemica tra strada e rotaia, è da osservare che lo sviluppo della motorizzazione è un fenomeno inarrestabile, che, anche là dove i mezzi di pubblico trasporto marciano prevalentemente su rotaia (e tutti sappiamo che ciò avviene a Parigi, a Londra, a New York), ha avuto lo stesso, se non un maggiore, sviluppo; uno sviluppo superiore anche a quello che si è verificato, sia pure in modo rapido, in questi ultimissimi anni in Italia.

L'altra constatazione è che il mezzo legittimo per scoraggiare – senza però incidere sullo sviluppo economico – l'uso prevalente del mezzo privato su strada nei confronti di quello pubblico, ferroviario, o in superficie o sotterraneo, non è quello di non fare le autostrade e le superstrade, ma è quello di attuare una politica del traffico tale che possa offrire all'utente dell'automobile una valida alternativa nel trasporto pubblico prevalentemente (su questo possiamo essere d'accordo) su rotaia, in superficie o in sotterranea, specialmente per quanto si riferisce alle aree metropolitane e alle aree urbane.

Non è quindi il caso di chiamare in causa altri fattori, come ha fatto ieri l'onorevole Caprara che ha testualmente definito la situazione attuale « una degenerazione mostruosa del traffico indotta dal sistema capitalistico in tema di motorizzazione privata »; e non è il caso di dire, come ha detto ugualmente l'onorevole Caprara, che « lo sviluppo della motorizzazione non è un indice del benessere, ma è la paralisi ». Al contrario, io credo che occorra affermare che il fenomeno, anche se a un certo momento diventa più che fisiologico, è proprio un indice del progresso economico e sociale: progresso economico e sociale anche dei lavoratori, anche della classe operaia; solo che (è qui il punto), in mancanza di una adeguata politica del traffico, si è arrivati o si sta arrivando alla paralisi nei centri urbani e nelle aree metropolitane. Questo è il punto: dobbiamo riconoscere e confessare che è veramente mancata un'autentica politica del traffico in questi ultimi 20 anni, e a livello nazionale e a livello locale. Basta guardare l'esempio di Roma, della sua area urbana, dell'area metropolitana: la situazione di Roma è macroscopicamente indicativa.

La politica fatta in questo campo dai governi in questi ultimi anni io la definirei la politica della miopia, ossia della vista corta, la politica che non ha mai tenuto conto e non ha mai ascoltato i richiami, gli allarmi, le previsioni che era legittimo e doveroso fare in base a tutto quello che si stava verificando negli altri paesi che, prima di noi, avevano raggiunto quello sviluppo al quale noi oggi ci stiamo faticosamente avviando. Politica alla quale la critica più benevola che oggi si possa fare è quella di constatarne l'immancabile ritardo nel giungere alle necessarie soluzioni, sia per mancanza di iniziative prese tempestivamente, sia (e questo è un inconveniente di cui ci lamentiamo sempre tutti, ma per rimediare al quale, purtroppo, ci vorrà parecchio tempo) per l'estrema lentezza degli *iter* e delle pratiche burocratiche e, soprattutto, per la lunghezza dei tempi tecnici. Sia gli uni – la lunghezza degli *iter* burocratici –, sia gli altri – la lunghezza dei tempi tecnici – sono purtroppo conseguenze di una legislazione antiquata che si tarda a rivedere.

Io ricordo – per essermi occupato a lungo in precedenza di questi problemi in altra sede – il piano Aldisio (quando l'onorevole Aldisio era ministro dei lavori pubblici) che prevedeva mille miliardi di spesa per le strade. Questo piano, che fu enunciato, sbandierato con grande vanto, cadde poi nel nulla. Dopo qualche anno, al posto del piano Aldisio, al posto dei mille miliardi che a quel tempo certamente potevano dar vita ad un piano che si proiettasse nel futuro, venne – come tutti sanno – il piano Romita dei 100 miliardi, poi diventati 200, ma relativo solo alla rete autostradale. A questo piano dobbiamo riconoscere il merito di aver dato l'avvio ad una certa politica del traffico che io chiamerei politica autostradale, politica che ha indubbiamente contribuito allo sviluppo economico. Piano, però, che trascurava completamente l'altro aspetto del problema, ossia trascurava la viabilità nazionale, provinciale, comunale, la viabilità rurale. E questo è un guaio perché una politica del traffico, una politica stradale deve essere fatta guardando a tutto il contesto della circolazione e non deve incentrarsi solo in un settore come quello autostradale. Quindi se ha portato dei vantaggi, ha portato però indubbiamente anche degli squilibri, sui quali ora mi soffermerò brevemente.

Successivamente a questi piani si è avuto uno sviluppo della rete autostradale che è stato guidato dalla iniziativa pubblica (è un riconoscimento che io do ai governi di questi ultimi anni). Sotto la guida della pubblica iniziativa questa politica è stata realizzata con la felice, vorrei dire, collaborazione dell'intervento pubblico e del capitale privato con l'istituto della concessione per lunghi periodi (se ne è parlato anche stamattina), concessione che in definitiva fa sì che sia l'utente nel corso degli anni a pagare il prezzo dell'opera. E, sia detto per inciso, ancora oggi è l'utente che paga l'aumento del gravame fiscale imposto alle autostrade con l'aumento del pedaggio e lo paga in misura qualche volta eccessiva: è il caso tipico, macroscopico, evidente del pedaggio autostradale di 400 lire che viene dalla società portato a 500, con un aumento perciò del 25 per cento, doppio di quello che lo Stato percepisce dalla società concessionaria.

Di fronte a questi che possono essere considerati indirizzi positivi, sia pure limitati ad un solo settore (quello autostradale), e anche se tardivi e lenti, stanno però al passivo tutte le altre carenze conseguenti proprio a quella che in precedenza ho chiamato politica della miopia o della vista corta. Carenze che hanno portato alla situazione attuale che è veramente grave, soprattutto nelle aree metropolitane, creando una situazione che è stata giustamente definita disumanizzante, ma alla quale non si rimedia con i provvedimenti che ancora oggi vengono richiesti con emendamenti tendenti a colpire l'incremento della produzione automobilistica e, per conseguenza, della motorizzazione privata. Sono, questi, provvedimenti innaturali che cozzano contro la logica di uno sviluppo di cui ho parlato poc'anzi e che a mio avviso sarebbe delittuoso arrestare.

Una nuova politica, sì; ma una politica degna di una società in rapida crescita che ne favorisca l'ordinato sviluppo e che venga attuata con decisioni lungimiranti, con rapidi tempi di esecuzione; una politica che investa i collegamenti tra la rete urbana e stradale, gli svincoli, le penetrazioni nella circolazione urbana, i collegamenti con le stazioni ferroviarie, metropolitane, con i porti, gli aeroporti, che provveda ad una adeguata sistemazione dei posti di sosta, ossia dei parcheggi.

Qui a Roma abbiamo davanti agli occhi esempi evidenti di questa politica che è mancata. Molti colleghi conosceranno la via Pontina, quella strada che partendo dalla Cristoforo Colombo si dirige verso la provincia di Latina collegando Roma-centro e l'area urbana con un'importante area dove si sta sviluppando, tra l'altro, un cospicuo numero di insediamenti industriali. Ma voi credete che la via Pontina sia stata fatta, come le otto strade consolari, ai tempi di Augusto o ai primi del secolo, oppure che sia stata fatta trenta anni fa? No, la via Pontina è stata costruita verso la metà degli anni '50. È una strada nella quale si immette una comunale, che è la Cristoforo Colombo, a otto corsie. Eppure si sapeva che quella strada si sarebbe diretta verso zone in cui avrebbero dovuto svilupparsi insediamenti industriali e che rivestivano anche notevole interesse turistico! Ebbene questa strada è stata fatta a due corsie e per di più su di essa grava tutto il traffico verso il nuovo quartiere residenziale di Roma, esteticamente orribile, il quartiere di Spinaceto, nel quale sono insediati 35 mila abitanti.

Capirei una strada costruita a due corsie 40 o 30 anni fa ma non nel 1955, quando era logico prevedere un certo sviluppo. Credo di avere avuto ragione quando ho parlato di miopia e di vista corta!

Sarebbe certamente di pessimo gusto per me ricordare lo scandalo del piano regolatore di Roma e del famigerato asse attrezzato fantasma; voglio, però, ricordare che si sono respinte tutte le più logiche solunzioni che avrebbero permesso la realizzazione, con il contributo dell'iniziativa privata o di enti pubblici, del piano in maniera certo più razionale di quanto non lo sia stato finora. Tutte quelle soluzioni sono state respinte e si continua a rinviare la realizzazione di questa strada che dovrebbe risolvere il problema della circolazione nell'area metropolitana di Roma. Quando tra 15 o 20 anni quest'opera sarà forse realizzata essa diventerà, come è accaduto per le altre, largamente superata. E non parliamo, poi, di quella tragica farsa – vorrei dire – che è la metropolitana di Roma!

Le conseguenze di tutto questo sono state ironicamente, ma brillantemente, descritte un anno fa in una rivista da uno scrittore, un giornalista americano, il quale ha previsto che in un certo giorno dell'anno 1971 o 1972 (non ricordo bene), l'arresto della circolazione in una strada del centro di Roma, via Barberini o via del Tritone, si sarebbe via via propagato a tutto il centro urbano e quindi alla periferia, per cui tutta la vita della metropoli si sarebbe fermata. Questo giornalista prevedeva che a ciò si sarebbe pervenuti in uno spazio di tempo non molto lungo. Ed è quello, poi, che sta accadendo: a Roma, infatti, si è verificato – ed è uno sconcio – che una inadeguata azienda di trasporti pubblici, i cui mezzi sono rimasti soli a percorrere le vie del centro, non riesce a risolvere la situazione. Mentre prima, infatti, i mezzi di questa azienda percorrevano le strade del centro unitamente ai veicoli privati, oggi sono solo i mezzi pubblici a percorrere tali vie: eppure si verificano intasamenti che prima non si verificavano.

Non voglio, tuttavia, uscir fuori dall'argomento. Desidero però citare mirabili esempi di iniziative che, sia pure parzialmente, hanno risolto il problema. Guardiamo, infatti, la tangenziale di Bologna, guardiamo quella mirabile opera che sono le tangenziali di Milano, che permettono lo scorrimento senza entrare nel centro urbano, nonché la penetrazione nello stesso centro urbano. Tutte queste tangenziali sono state realizzate con il sistema cui ho dianzi accennato; in definitiva, sono gli utenti che ne pagano le spese, perché le autostrade vicine hanno interesse a facilitare lo

Il terzo emendamento che porta il n. 1. 61 e che riguarda i gas di petrolio liquefatti, si illustra da sé. L'aumento di questa imposta è assai elevato. È da rilevare che l'aumento è forse in proporzione maggiore rispetto a quello della benzina e non dobbiamo nasconderci che in genere viene praticato un certo ostruzionismo nei riguardi di questa importante fonte di energia per l'autotrazione. Riteniamo quindi che una metà dell'aumento previsto dal decreto-legge sia più che sufficiente per il raggiungimento di quegli scopi che il decreto stesso si propone.

Il quarto emendamento, che porta il numero 1. 62, merita particolare considerazione. Come è noto si hanno aumenti fiscali dovuti a questa o quella causa che poi finisce di agire, mentre gli inasprimenti fiscali rimangono. Questo discorso potrebbe estendersi a molti dei balzelli che via via negli anni sono stati escogitati dai governi. Con la nostra proposta chiediamo che venga stabilito un termine agli inasprimenti fiscali quali essi siano: nella misura prevista dal decreto, se passerà come è stato presentato alla Camera, nella misura ridotta, se la Camera vorrà accogliere l'emendamento presentato. Lo stesso Governo ha dichiarato che questi inasprimenti fiscali hanno nello spirito che anima il decreto un carattere puramente anticongiunturale. È un sistema per chiudere una certa falla, per impedire che la barca dell'economia vada non dico a fondo ma minacci di naufragare.

Questo carattere puramente congiunturale fa sì che gli inasprimenti dovrebbero essere rivolti a limitare la domanda privata di beni di consumo per un certo periodo e quindi, indirettamente, a risanare la finanza pubblica. Infatti, conseguentemente a questa premessa, i maggiori introti derivanti dagli inasprimenti fiscali sono stati devoluti, per il 1970-71, ad un fondo speciale per il ripiano dei *deficit* degli enti mutualistici e per la riforma sanitaria.

Nulla però viene detto per quanto riguarda le necessità degli anni successivi (si parla, infatti, di una destinazione a questi scopi per gli anni 1970 e 1971). Ora, se per quanto riguarda alcune imposte l'aumento potrà essere mantenuto, anche in vista della riforma tributaria che apporterà notevoli modifiche a tutto il sistema della tassazione sia indiretta sia diretta, non così possiamo dire per quanto riguarda il notevole aumento dell'imposta sulla benzina. Con l'ultimo aumento delle imposte e con il riconosciuto maggiore costo – alle ditte produttrici e distributrici vengono, per altro, erogate 2 lire al litro – il prezzo della benzina in Italia viene a essere il più alto fra quelli praticati da tutti gli altri paesi europei occidentali e anche orientali.

Non ripeto le cifre che a questo proposito ho citato prima. Una volta che in Italia la situazione congiunturale ed economica sia tornata alla normalità, è inimmaginabile che si possa mantenere un così alto prezzo della benzina, prezzo che incide non solo sui consumi privati ma anche su processi inerenti alla produzione del reddito, e infine anche sul turismo (che rappresenta, come tutti sappiamo, una delle più ragguardevoli fonti di entrata dell'economia italiana).

È per questo che noi riteniamo necessario, in conformità con gli obiettivi che il decreto-legge vuole raggiungere e con le effettive necessità del paese, limitare l'aumento del prezzo della benzina e del gas di petrolio liquefatto per autotrazione al solo periodo strettamente necessario per riequilibrare l'attuale situazione congiunturale.

Di qui il nostro emendamento, con il quale chiediamo di limitare l'aumento di tali imposte al periodo compreso entro il 31 dicembre 1971.

Resta implicita l'esigenza, sulla quale intendiamo richiamare l'attenzione della Camera e del Governo, di discutere seriamente, al di fuori di quelli che possono essere provvedimenti congiunturali di urgenza, una politica del traffico.

Non dimentichiamo che il prezzo della benzina è sceso in Italia nel periodo, fra il 1956 e il 1961, in cui l'economia si stava avviando verso il proprio ordinato decollo ed è invece necessariamente aumentato dal 1961 in poi, da quando l'Italia ha avuto il dono, poco gradito, di essere governata da una determinata formula, che si vuole « irreversibile », quella di centro-sinistra.

Al termine dell'illustrazione di questo gruppo di nostri emendamenti all'articolo 1, mi permetto di rivolgere alcune domande all'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze, che rappresenta il Governo in questo momento. Come ella sa, onorevole Macchiavelli, fin dal 1960 non è stato più applicato in Italia il metodo fino ad allora vigente per la determinazione dei prezzi CIF dei prodotti petroliferi. Questo metodo prendeva in considerazione le quotazioni dei prodotti petroliferi nel luogo di importazione, e cioè nel Golfo Persico. La mancata applicazione in tutto questo periodo, dal 1960 ad oggi, di qualsiasi metodo, con il conseguente mancato adeguamento dei prezzi alle variazioni inter-

Il terzo emendamento che porta il n. 1. 61 e che riguarda i gas di petrolio liquefatti, si illustra da sé. L'aumento di questa imposta è assai elevato. È da rilevare che l'aumento è forse in proporzione maggiore rispetto a quello della benzina e non dobbiamo nasconderci che in genere viene praticato un certo ostruzionismo nei riguardi di questa importante fonte di energia per l'autotrazione. Riteniamo quindi che una metà dell'aumento previsto dal decreto-legge sia più che sufficiente per il raggiungimento di quegli scopi che il decreto stesso si propone.

Il quarto emendamento, che porta il numero 1. 62, merita particolare considerazione. Come è noto si hanno aumenti fiscali dovuti a questa o quella causa che poi finisce di agire, mentre gli inasprimenti fiscali rimangono. Questo discorso potrebbe estendersi a molti dei balzelli che via via negli anni sono stati escogitati dai governi. Con la nostra proposta chiediamo che venga stabilito un termine agli inasprimenti fiscali quali essi siano: nella misura prevista dal decreto, se passerà come è stato presentato alla Camera, nella misura ridotta, se la Camera vorrà accogliere l'emendamento presentato. Lo stesso Governo ha dichiarato che questi inasprimenti fiscali hanno nello spirito che anima il decreto un carattere puramente anticongiunturale. È un sistema per chiudere una certa falla, per impedire che la barca dell'economia vada non dico a fondo ma minacci di naufragare.

Questo carattere puramente congiunturale fa sì che gli inasprimenti dovrebbero essere rivolti a limitare la domanda privata di beni di consumo per un certo periodo e quindi, indirettamente, a risanare la finanza pubblica. Infatti, conseguentemente a questa premessa, i maggiori introti derivanti dagli inasprimenti fiscali sono stati devoluti, per il 1970-71, ad un fondo speciale per il ripiano dei *deficit* degli enti mutualistici e per la riforma sanitaria.

Nulla però viene detto per quanto riguarda le necessità degli anni successivi (si parla, infatti, di una destinazione a questi scopi per gli anni 1970 e 1971). Ora, se per quanto riguarda alcune imposte l'aumento potrà essere mantenuto, anche in vista della riforma tributaria che apporterà notevoli modifiche a tutto il sistema della tassazione sia indiretta sia diretta, non così possiamo dire per quanto riguarda il notevole aumento dell'imposta sulla benzina. Con l'ultimo aumento delle imposte e con il riconosciuto maggiore costo – alle ditte produttrici e distributrici vengono, per altro, erogate 2 lire al litro – il prezzo della benzina in Italia viene a essere il più alto fra quelli praticati da tutti gli altri paesi europei occidentali e anche orientali.

Non ripeto le cifre che a questo proposito ho citato prima. Una volta che in Italia la situazione congiunturale ed economica sia tornata alla normalità, è inimmaginabile che si possa mantenere un così alto prezzo della benzina, prezzo che incide non solo sui consumi privati ma anche su processi inerenti alla produzione del reddito, e infine anche sul turismo (che rappresenta, come tutti sappiamo, una delle più ragguardevoli fonti di entrata dell'economia italiana).

È per questo che noi riteniamo necessario, in conformità con gli obiettivi che il decreto-legge vuole raggiungere e con le effettive necessità del paese, limitare l'aumento del prezzo della benzina e del gas di petrolio liquefatto per autotrazione al solo periodo strettamente necessario per riequilibrare l'attuale situazione congiunturale.

Di qui il nostro emendamento, con il quale chiediamo di limitare l'aumento di tali imposte al periodo compreso entro il 31 dicembre 1971.

Resta implicita l'esigenza, sulla quale intendiamo richiamare l'attenzione della Camera e del Governo, di discutere seriamente, al di fuori di quelli che possono essere provvedimenti congiunturali di urgenza, una politica del traffico.

Non dimentichiamo che il prezzo della benzina è sceso in Italia nel periodo, fra il 1956 e il 1961, in cui l'economia si stava avviando verso il proprio ordinato decollo ed è invece necessariamente aumentato dal 1961 in poi, da quando l'Italia ha avuto il dono, poco gradito, di essere governata da una determinata formula, che si vuole « irreversibile », quella di centro-sinistra.

Al termine dell'illustrazione di questo gruppo di nostri emendamenti all'articolo 1, mi permetto di rivolgere alcune domande all'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze, che rappresenta il Governo in questo momento. Come ella sa, onorevole Macchiavelli, fin dal 1960 non è stato più applicato in Italia il metodo fino ad allora vigente per la determinazione dei prezzi CIF dei prodotti petroliferi. Questo metodo prendeva in considerazione le quotazioni dei prodotti petroliferi nel luogo di importazione, e cioè nel Golfo Persico. La mancata applicazione in tutto questo periodo, dal 1960 ad oggi, di qualsiasi metodo, con il conseguente mancato adeguamento dei prezzi alle variazioni inter-

nazionali, ha spinto tutte le società petrolifere, compresa l'AGIP, a studiare, unitamente al Comitato italiano prezzi, un nuovo metodo per la determinazione dei prezzi.

Ora questo nuovo metodo è basato sui costi sostenuti dalle società operanti in Italia, vale a dire sul prezzo del greggio, sul nolo, sui costi di raffinazione e sui costi di distribuzione. Il nuovo metodo è in fase di completa definizione presso la segreteria del CIP.

Se questo nuovo metodo venisse applicato, come è probabile, in base ai dati disponibili – relativi a quelle componenti dei prezzi cui ho accennato poc'anzi e che si riferiscono al primo semestre del 1970 – arriveremmo ad un aumento del prezzo della benzina, al di fuori della tassazione, di una lira al litro. La domanda che io rivolgo al Governo è la seguente: se si verificherà quanto ho previsto, avremo un ulteriore aumento del prezzo della benzina di una lira, oppure tale aumento verrà assorbito, diminuendo l'imposizione fiscale di un importo corrispondente? Comprendo che si tratta di una domanda cui è difficile in questo momento dare una risposta. Ad ogni modo, mi interessa porre fin da ora il problema ed augurarmi che, qualora venisse questo ulteriore aumento del prezzo della benzina, esso non gravasse sull'utente, ma venisse assorbito dalla parte del prezzo che va all'erario.

Ho terminato l'illustrazione degli emendamenti all'articolo 1. Mi soffermerò ora brevemente sugli altri emendamenti.

Circa l'emendamento 12. 22, riguardante i televisori, è da dire che con l'aumento dell'IGE disposto dal decreto, si è voluto colpire beni voluttuari e beni non necessari. Tuttavia, la tassazione sui beni non necessari deve essere applicata in modo che l'onere non risulti eccessivo: *est modus in rebus*.

Questi aumenti del resto non devono incidere drasticamente sulla produzione dei prodotti che si intendono colpire. Si è previsto un aumento dal 4 all'8 per cento per i televisori, non tenendo conto che questi beni sono già gravati da un onere fiscale aggiuntivo dell'IGE, che è del 5 per cento ed è devoluto a favore dell'ente monopolistico radio-televisivo.

Con l'aumento dell'IGE di un 4 per cento, si verificherà che su un televisore verrà pagata un'imposta del 13 per cento. Si ha così una tassazione superiore di gran lunga a quella dell'8 per cento, fissata appunto per tutti gli altri prodotti voluttuari.

Io ritengo questa tassazione veramente eccessiva, specialmente per quanto riguarda la produzione in questo settore, che attualmente attraversa delle difficoltà, in quanto noi siamo ancorati, come produzione nazionale, al bianco e nero, mentre ormai tutte le altre industrie sono lanciate nella produzione dei televisori a colori.

Occorre considerare anche che il televisore non è oggi un bene di lusso, un bene voluttuario. Oggi, persino quei disgraziati nostri concittadini, che abitano nelle baracche, hanno il televisore. E questo non ci dispiace, perché è logico che questa gente, non avendo altra possibilità di svago, abbia almeno il televisore in casa. Si colpisce quindi non un bene di lusso, ma un bene che è alla portata, e deve esserlo, delle classi più umili, anche del ceto operaio.

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Con tutto il riguardo verso il suo emendamento, devo dire che questa è una materia del tutto particolare. Noi tutti sappiamo che i televisori vengono venduti a chi paga in contanti con sconti che arrivano persino al 40 o al 50 per cento, per cui credo che esista un notevole margine per la produzione.

MONACO. Onorevole sottosegretario, la ringrazio di questo chiarimento; purtroppo, però, chi può pagare in contanti non appartiene a quelle categorie cui dianzi accennavo. (*Interruzione del Sottosegretario di Stato per le finanze Macchiavelli*).

Per quanto riguarda i televisori riteniamo che non si debba apportare alcuna modifica agli attuali oneri, e a tal fine tende appunto l'emendamento da noi presentato.

L'emendamento 16. 15, presentato all'articolo 16, riguarda – e qui rientriamo indirettamente nel campo della politica dei carburanti – le concessioni per l'esercizio degli impianti di distribuzione dei carburanti.

L'articolo 16, come è già stato rilevato in Commissione, contiene disposizioni del tutto eterogenee rispetto alle finalità del decreto-legge. Questo articolo affronta, vorrei dire molto semplicisticamente, un problema assai complesso che riguarda sia la programmazione dei nuovi impianti per la distribuzione di carburante, sia le modalità per la concessione delle relative autorizzazioni, sia infine la regolamentazione per quanto attiene alla proprietà, alla gestione e all'esercizio degli impianti di distribuzione del carburante stesso.

Questo problema è tanto complesso che sebbene da lungo tempo fosse allo studio degli organi competenti, non si era mai riusciti a trovare una soluzione sodisfacente. L'articolo 16 prescinde da tutti i problemi connessi con una razionale ed organica politica per il commercio dei carburanti ed accoglie alcune richieste per un maggiore intervento pubblico nel settore della distribuzione degli stessi; maggiore intervento che però non viene né definito - questo è il punto! - né limitato nella sua applicazione.

L'articolo 16 considera la distribuzione dei carburanti come un servizio di pubblica utilità - ecco il punto su cui vorrei concentrare l'attenzione dei colleghi - senza una giustificazione che comprovi la necessità di una tale trasformazione per una attività che finora, sia pure con le dovute limitazioni a tutti note, era considerata un'attività commerciale.

Sebbene noi riteniamo che una migliore distribuzione degli impianti potrebbe giovare ad una più ordinata politica commerciale nel settore della distribuzione dei carburanti, non crediamo che sia necessario giungere alla dichiarazione di servizio di pubblica utilità dell'attività relativa. Più che di natura giuridica, questo è un problema di programmazione, che va correlato alla programmazione economica nazionale e soprattutto all'assetto del territorio e, quindi, alla pianificazione urbanistica.

D'altra parte, la dichiarazione di servizio pubblico per la distribuzione dei carburanti non ha alcuna incidenza sul problema che si vuole regolamentare, in quanto abbiamo numerosi esempi di licenze accordate sulla base di una precisa programmazione. È appunto per questo che riteniamo che l'articolo 16, così come è stato modificato durante la discussione in Commissione, crei confusione e non serva al problema che si vuole affrontare. Pertanto, raccomandiamo all'approvazione della Camera il nostro emendamento.

L'emendamento 16. 16 è relativo sempre agli impianti di distribuzione dei carburanti. L'articolo 16, in ordine alla cessazione della licenza o concessione, prevede che la cessazione degli impianti attualmente funzionanti avvenga al compimento del diciottesimo anno, calcolato dal momento in cui è stata rilasciata l'autorizzazione. In molti casi i 18 anni sono già trascorsi, per cui questi impianti dovrebbero cessare di funzionare anche dopo un anno dall'entrata in vigore del decreto-legge.

A me sembra che questa disposizione leda i diritti dei proprietari degli impianti, i quali, appunto perché in possesso di una licenza (che ora diventa concessione) che non aveva, tra l'altro, limiti di tempo, possono avere effettuato in tempi recenti investimenti e miglioramenti che, se il decreto-legge fosse approvato nella formulazione attuale, non potrebbero essere ammortizzati per cessazione di attività.

È per questo che riteniamo che sia opportuno che il termine per gli impianti funzionanti non decorra dal momento in cui è stata rilasciata la prima autorizzazione, ma alla fine del periodo di 15 anni, a partire dall'entrata in vigore della presente legge.

L'emendamento 18. 0. 1. riguarda gli introiti delle lotterie. Si tratta di una questione sollevata già altre volte in numerose interrogazioni presentate da altri colleghi. È noto che, per fronteggiare lo squilibrio della finanza pubblica, si ricorre, con il decreto attuale, ad inasprimenti fiscali. Tuttavia, nulla è stato fatto per eliminare le spese superflue della pubblica amministrazione. Quando si discuterà il bilancio dello Stato, avremo occasione di parlare di alcuni nostri emendamenti, con i quali dimostriamo che sul bilancio dello Stato possono essere realizzate delle economie oltre i cento miliardi.

LIBERTINI, *Relatore di minoranza*. Anche a questo decreto ne avete presentati.

MONACO. Uno è proprio questo e lo dimostro. Una revisione di tutte le elargizioni fatte dallo Stato ad enti ed associazioni varie richiederebbe in questa occasione un lungo lasso di tempo e riguarderebbe anche la modifica di numerose leggi. Ma già fin da ora qualcosa può essere fatto per riportare all'erario somme che vengono elargite senza alcuna giustificazione economica e sociale. Questo è il caso degli utili delle lotterie nazionali.

Non sono grandi cifre; comunque gli utili di queste 4 lotterie nazionali sono devoluti per legge ad enti e associazioni varie; ma se esaminiamo l'elenco di questi enti e di queste associazioni che hanno usufruito di parte delle somme introitate attraverso le lotterie vediamo che tra essi figurano le istituzioni più disparate. Si è parlato ieri dei reduci di Adua: non so se sia esatto; comunque figurano associazioni farmaceutiche, CRAL aziendali, circoli parrocchiali e altre cose di questo genere. Ma l'elemento fondamentale è che si tratta - dal momento che l'introito viene suddiviso

in una miriade di elargizioni - di piccole somme che non so quale vantaggio possano portare a queste istituzioni, anche se alcune di esse potranno anche essere utili alla collettività.

Ora, mentre questa polverizzazione porta a degli aiuti che hanno tutto l'aspetto di favori elargiti a questo o a quello ma che in sostanza non hanno alcuna utilità per gli stessi beneficiati, se si fa il totale di queste somme si vede che si arriva invece ad una cifra piuttosto cospicua: 15 miliardi. Allora io domando: non sarebbe più utile che questi 15 miliardi andassero nelle casse dell'erario per diminuire il disavanzo, anziché essere dispersi in mille rivoli senza portare alcun giovamento agli enti ai quali si è voluto dare un beneficio?

L'ultimo emendamento è il 21. 4 che riguarda un'altra esosità - consentitemi di dirlo - di questo secondo decreto. Si tratta della scure che cade su chi ritarda il pagamento dei tributi: è previsto infatti un interesse del 9 per cento per il ritardato pagamento di imposte erariali, e del 10 per cento per il ritardato pagamento di imposte locali. Questo mi sembra veramente esoso se si considera che il ritardo nel pagamento delle imposte spesso non è dovuto ad inerzia dei contribuenti, bensì ad inerzia della pubblica amministrazione che non procede celermente alla definizione del contenzioso e quindi alla decisione in ordine ai vari ricorsi presentati legittimamente dal contribuente. Saranno ricorsi infondati, ma intanto il contribuente li ha presentati legittimamente.

Questo gravame sembra tanto più ingiusto se si considera che, nonostante l'obbligo da parte del ricorrente di indicare l'ammontare dell'imposta da lui ritenuta ingiusta, non sempre la pubblica amministrazione procede a stabilire tale tassazione provvisoria, appunto per l'esistenza di alti interessi per le somme pagate in ritardo. Un aggravio degli interessi per le partite sospese a seguito di contenzioso tributario sembra da una parte voler scoraggiare semplicemente i contribuenti dal tutelare i loro legittimi interessi di fronte agli uffici finanziari, dall'altra voler premiare la pubblica amministrazione per il ritardo con cui essa provvede a definire il contenzioso tributario. Infatti tanto più ritardata è la definizione del contenzioso tributario, e non per colpa del contribuente, tanto maggiore è il tributo che percepisce l'amministrazione.

Questo è immorale in quanto appare certo che il protrarsi del contenzioso oltre il terzo anno non dipende dal contribuente ma dalla pubblica amministrazione, la quale non provvede in tempo a definire i vari ricorsi. Appunto per questo noi riteniamo che si debba quanto meno ritornare alle vecchie aliquote che d'altra parte non erano indifferenti.

Ho così ultimato, onorevoli colleghi, l'illustrazione degli emendamenti presentati dalla mia parte a tutti gli articoli del secondo decreto economico fino all'articolo 21 incluso.

Vero è che io ho abusato della vostra pazienza e di quella del Presidente per oltre un'ora, ma ritengo, essendo stato il solo oratore della mia parte politica che ha preso la parola su questo argomento e avendo illustrato un numero considerevole di emendamenti, precisamente quelli fino all'articolo 21, di avere esercitato soltanto il mio diritto di parlamentare e di oppositore all'attuazione del secondo decreto economico. Non ritengo per questo di aver fatto ricorso a procedimenti di carattere ostruzionistico. Penso di aver portato un contributo al miglioramento di questo decreto-legge per questi aspetti che non rispondono al fine che esso si propone di raggiungere.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato al pomeriggio.

Deferimenti a Commissioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, comunico che il seguente provvedimento è deferito alla V Commissione permanente (Bilancio) in sede referente, con il parere della II, della IV, della VI, della IX, della XII e della XIII Commissione:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 ottobre 1970, n. 723, recante provvidenze in favore delle popolazioni dei comuni colpiti dalle calamità naturali verificatesi nei mesi di agosto, settembre e ottobre 1970 » (*approvato dal Senato*) (2845).

La VII Commissione permanente (Difesa), ha deliberato di chiedere che la seguente proposta di legge:

VAGHI ed altri: « Adeguamento del trattamento economico dei commissari di leva alla loro posizione giuridico-amministrativa di funzionari della carriera direttiva » (2446),

ad essa assegnata in sede referente, le sia deferita in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

La IX Commissione permanente (Lavori pubblici), ha deliberato di chiedere che la seguente proposta di legge:

Senatore CHIARIELLO: « Estensione all'isola di Ischia della legge 20 giugno 1966, n. 599, sulla limitazione della circolazione stradale nelle piccole isole » (*approvata dalla VII Commissione del Senato*) (2645).

ad essa assegnata in sede referente, le sia deferita in sede legislativa. La X Commissione permanente (Trasporti) ha, altresì, chiesto di esprimere il parere.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Sospendo la seduta fino alle 16.

La seduta, sospesa alle 13, è ripresa alle 16.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LUCIFREDI

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza la seguente proposta di legge, approvata da quella IX Commissione permanente:

Senatori SEGNANA ed altri: « Disciplina dell'orario dei negozi e degli esercizi di vendita al dettaglio » (2850).

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla competente Commissione permanente, con riserva di stabilirne la sede.

Annunzio di sentenze della Corte costituzionale.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 30 della legge 11 marzo 1953, n. 87, il Presidente della Corte costituzionale ha trasmesso, con lettere in data 18 novembre 1970, copia delle sentenze nn. 160, 161 e 162 della Corte stessa, depositate in pari data in cancelleria, con la quale la Corte ha dichiarato:

l'illegittimità costituzionale dell'articolo 136, lettera *b*), del testo unico delle leggi sulle imposte dirette, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 gennaio 1958, n. 645 (doc. VII, n. 97);

l'illegittimità costituzionale dell'articolo unico, tabella *A*, del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 aprile 1947, n. 285, nonché dell'articolo 1 del decreto legislativo 14 dicembre 1947, n. 1460, degli articoli 1 e 2 della legge di ratifica 29 novembre 1951, n. 1323, dell'articolo 2 della legge 31 marzo 1954, n. 109, e dell'articolo 1 della legge 4 febbraio 1958, n. 23, nelle parti in cui rispettivamente stabiliscono, aumentano e conglobano nella retribuzione l'indennità di contingenza, dovuta ai portieri, in misura ridotta in relazione al reddito imponibile dello stabile inferiore al minimo stabilito per legge (doc. VII, n. 98);

l'illegittimità costituzionale dell'articolo unico del decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 1961, n. 715, nella parte in cui rende obbligatorio *erga omnes* il quarto comma dell'articolo 11 del contratto collettivo di lavoro 1° settembre 1959 per gli operai edili ed affini della provincia di Genova (doc. VII, n. 99).

I documenti saranno stampati e distribuiti.

Per un lutto del deputato Fusaro.

PRESIDENTE. Informo la Camera che il collega Fusaro è stato recentemente colpito da grave lutto: la perdita del padre.

Al collega così duramente provato negli affetti familiari ho già fatto pervenire le espressioni del più vivo cordoglio che ora rinnovo anche a nome dell'Assemblea.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, sostituire le parole: a lire 15.889, *con le parole*: a lire 14.000.

1. 44. **Pintor, Bronzuto.**

L'onorevole Pintor ha facoltà di svolgerlo.

PINTOR. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, assumo questa formula che nella mia inesperienza ho sentito recentemente dall'onorevole Vespignani e mi ha persuaso, ma voglio ringraziare l'unico, cioè al singolare, rappresentante del Governo che segue con solerzia e pazienza (per la verità si tratta, in generale, dell'onorevole Macchiavelli) lodevoli questo faticoso dibattito, reso, devo dire, più faticoso e noioso dal tipo di procedura adottata, cioè dal fatto che c'è questa illustrazione meccanica e a catena degli emendamenti, non collegata a un pronunciamento via via della Assemblea e quindi non collegata, in fondo, a un confronto reale.

Nell'illustrare l'emendamento, che tende a sostituire le parole « a lire 15.889 » con le parole « a lire 14.000 », ho più motivi di imbarazzo. Il primo è che questo emendamento contraddice, almeno in apparenza, la posizione di fondo, la posizione principale che noi abbiamo sostenuto finora in questo dibattito, cioè la opposizione, il rifiuto di qualunque aumento del prezzo della benzina.

Tuttavia, a differenza dell'emendamento illustrato stamani dal compagno Natoli, non più soppressivo dell'articolo, ma modificativo del primo comma, l'emendamento di cui sto parlando introduce un aumento reale della benzina, sia pure relativamente modesto rispetto al testo originario del Governo (relativamente modesto perché di 7 lire); però è un aumento, e contraddice quindi, ripeto, al principio di fondo, anche se spiegherò in seguito che tale contraddizione è più apparente che reale.

Un altro motivo di imbarazzo è che questo contraddice anche altri emendamenti presentati da me stesso, come per esempio lo emendamento 1. 45, che altri illustrerà al posto mio, e che porta il prezzo al quintale della benzina a 14.500 lire, cioè 500 lire in più del prezzo proposto dal mio emendamento. Questo indica una contraddizione all'interno del nostro gruppo, che tuttavia, come spiegava stamani l'onorevole Natoli, non è una contraddizione antagonistica, e testimonia del resto il fatto che il nostro non è un gruppo monolitico.

Un altro motivo di imbarazzo, forse il principale, che io vorrei però cercare di far scomparire, è che questo emendamento sembra di carattere puramente ostruzionistico, perché è uno degli innumerevoli emendamenti che, con un progressivo gioco di cifre, andando a scalare, fanno ostacolo allo scopo fondamentale del decreto. Io non li ho contati, ma gli emendamenti sono numerosissimi, forse una ventina; alcuni sono già stati illustrati dai compagni socialisti di unità proletaria, altri dai miei compagni, ed altri ancora lo saranno in seguito. Questo andamento a scalare, che, come ho detto, sembra di carattere puramente ostruzionistico, può anche causare un senso di ridicolo, perché indice di un atteggiamento artificioso.

Questi, dunque, i motivi di imbarazzo. Ma specialmente di quest'ultimo, come ho detto, vorrei liberarmi, cercando di spiegare che, in generale, questi emendamenti intermedi, diciamo così, hanno un senso politico abbastanza rilevante rispetto al problema di fondo sotteso dal nostro dibattito, relativamente al rapporto che può esistere o non esistere, all'accordo che si può o no trovare tra il Governo, la sua maggioranza e le opposizioni, quella tradizionale in particolare.

In realtà, specialmente il primo motivo di imbarazzo a cui ho accennato – quello cioè della contraddizione con il nostro rifiuto netto di ogni aumento della benzina – è apparente, perché si tratta di un emendamento subordinato.

Già stamani l'onorevole Natoli ha spiegato che la mancanza di una votazione emendamento per emendamento costringe in definitiva ad illustrare, in via subordinata, anche emendamenti che potrebbero non avere alcuna ragione d'essere, se venissero accolti quelli presentati in via principale. Tuttavia non è solo per questo carattere subordinato che non esiste contraddizione di fondo tra il nostro rifiuto di ogni aumento della benzina e questa proposta di compromesso. Il fatto è – e vorrei sottolinearlo, perché si tratta di un punto politico di qualche interesse, almeno per noi – che il nostro rifiuto di ogni aumento della benzina non è una questione di principio: non è che noi saremmo sempre ed in ogni caso contrari ad un aumento della benzina; anzi, noi siamo fieramente avversi, decisamente avversi, allo sviluppo abnorme – « orgiastico » è stato detto – della motorizzazione privata in Italia ed ai meccanismi che la promuovono.

Da questo punto di vista, in astratto, in situazioni diverse (accennerò poi quali), non solo non ci dispiacerebbe un aumento della benzina, ma anzi saremmo disposti a promuovere un aumento massimo, se davvero questo potesse avere un effetto di depressione e di scoraggiamento dello sviluppo della motorizzazione privata e di spostamento verso i consumi pubblici, e quindi verso un sistema di trasporti diverso. In questo senso non sono d'accordo con quanto diceva stamane il collega liberale, il quale, mentre riconosceva una posizione comune con noi e con il partito socialista di unità proletaria e con i comunisti, che su questo punto, almeno formalmente, presentano emendamenti analoghi, si diceva d'accordo nel rifiutare questo aumento per ragioni relative al fatto che la benzina costa in Italia più che in ogni altro paese del MEC, che questo è un consumo rigido, e così via, ma tuttavia difendeva la motorizzazione privata, il suo sviluppo, e si limitava a dire che, parallelamente, sarebbe augurabile offrire un'alternativa di un consumo diverso, cioè pubblico, in un sistema di trasporti parallelo e alternativo.

Non siamo d'accordo su questo. Il compagno Caprara ne ha già parlato. Noi consideriamo lo sviluppo della motorizzazione privata una mostruosità per due ragioni. In primo luogo per gli effetti, per i guasti che ha prodotto. Leggevo oggi del tutto casualmente (non allo scopo di documentarmi) in una di quelle pubblicazioni (non la più recente, ma comunque recente) che annualmente fa l'*Etas Kompass* (questi annuari, questi bilanci politico-economico-culturali), una parte relativa ai trasporti e alla motorizzazione privata. La cosa interessante era che questo saggio, questa scheda, era elogiativa di tutto il tipo di sviluppo economico nazionale, compreso lo sviluppo economico urbano: trovava che le nostre città nel nostro sistema edilizio sono accoglienti, che c'è stato un grande progresso, che la vita individuale è di molto migliorata. Dava cioè un quadro, secondo me, del tutto privo di fondamento, che nasce da una profonda distorsione. Però trattando degli effetti della motorizzazione privata e del suo sviluppo abnorme riconosceva che in ciò è qualche cosa di profondamente lesivo, di profondamente dannoso, intanto da un punto di vista economico, di produttività (i ritardi, la scarsa mobilità sociale), e poi da un punto di vista di *habitat* (la condizione delle città), e quindi da un punto di vista sociale, umano, psicologico, per lo sforzo, la tensione, gli elementi di alienazione, di fatica fisica, di vincoli della libertà che questo tipo di sviluppo comporta.

Dico questo per affermare che anche chi guarda l'economia italiana e il suo sviluppo con occhio ottimistico e con criteri di valutazione schiettamente capitalistici, di fronte a questo fatto che colpisce in modo tanto evidente la sensibilità di ciascuno, anche al di là perfino delle stratificazioni sociali (ché questo è qualcosa che pesa anche sui ceti professionisti, eccetera), riconosce che c'è qualcosa di abnorme. Ma su questo punto non insisto perché è stato già trattato.

Ma l'ostilità netta a questo sviluppo, da parte nostra, ha poi un'altra ragione che riguarda le radici del processo economico. Cioè questo è uno dei punti per cui ogni programma di riforma, ogni programma di mutamenti degli indirizzi economici, non solo nel campo dei trasporti e delle città, ma in generale su tutta l'area del sistema produttivo nazionale, è velleitario. Tutto lo sviluppo, grandissima parte di esso, il senso, il segno dello sviluppo economico e produttivo in Italia, del capitalismo italiano in questa sua fase, è dato precisamente dal fatto che la sua principale struttura portante è la FIAT, è un'industria di produzione automobilistica e che intorno a questa potenza (adesso non parlo della potenza personale o finanziaria di Agnelli) ruota tutta una serie di meccanismi, tutto il sistema finanziario e il sistema del credito. L'asse portante, la forza produttiva principale in Italia produce automobili.

Io non propongo né immagino che possa esserci in Italia un Governo che prenda di petto la FIAT, ma il problema è che o si reimposta tutto lo sviluppo, la struttura portante dell'economia italiana colpendo questo nodo, oppure tutto quanto si verifica a valle (cioè la condizione delle città, la situazione dei trasporti, il fatto che tutto il flusso del denaro pubblico e degli investimenti vanno in una direzione sbagliata) non potrà essere corretto da alcun potere pubblico che si proponga di agire a valle, come dicevo, di questo processo.

Del resto si tratta di un concetto semplicissimo e che costituisce una delle ragioni della nostra polemica con i compagni dell'opposizione comunista.

Sono questioni elementari non soltanto alla luce di un'analisi economica, ma anche alla luce del buonsenso. Per esempio, quando Togliatti cercava di spiegare alle popolazioni meridionali il perché (questo parecchi anni fa) era indispensabile che trovassero un rapporto di lotta con la classe operaia del nord, si riferiva ad un celebre apologo gramsciano che ai sardi faceva l'esempio del corso d'acqua: è inutile vedere che uso se ne fa, che tipo di irrigazione faccia se c'è qualcuno che ne controlla la fonte e può dirottarlo come vuole. Questo è un concetto elementarissimo: finché l'economia italiana resta imperniata in questo modo, il suo sviluppo abnorme non potrà essere arrestato.

Quindi non c'è da parte nostra alcuna ragione di principio che ci faccia dire: non bisogna toccare la benzina, non bisogna toccare la motorizzazione. Al contrario, anzi noi vediamo addirittura con preoccupazione profonda che anche nelle società dell'est, per esempio, questi meccanismi, questo tipo di consumi indotti, stanno cercando di introdurre anche in quelle società dei modelli impazziti di sviluppo, modelli che non corrispondono a nuovi rapporti tra gli uomini, ad una diversa organizzazione della società e così via.

Ma non è questo il punto. Però, colpire oggi la benzina con una tassa così forte (questo è stato detto e ridetto, ma lo sottolineo) è una profonda iniquità perché non modifica

in nulla questo tipo di sviluppo, non frena la motorizzazione privata e il suo sviluppo abnorme, ma semplicemente preleva in modo indifferenziato dalle tasche di tutti i cittadini che usano l'automobile (quindi dalla grande maggioranza) dei soldi senza lasciare scampo po o scelta, poiché il consumo della benzina è diventato rigido per mancanza di alternative. Ecco l'iniquità dell'imposizione fiscale, ecco quindi la ragione non di principio ma specifica della nostra opposizione. D'altronde tutto il dibattito che è stato fatto finora al Senato, in Commissione, qui, è andato evidenziando, in maniera mi sembra incontrovertibile (al punto che il Governo, gli oratori di maggioranza, non solo per ragioni di tempo, ma a mio avviso di sostanza, non hanno nulla da obiettare) come anche le ragioni che sono state portate originariamente per giustificare un aumento così massiccio del prezzo della benzina non stanno in piedi.

Ancora ieri l'onorevole Macchiavelli, interrompendo un oratore, argomentava che questa era la sola via realistica e che questo era il solo modo per arrivare, in mancanza della riforma tributaria e di meccanismi seri di accertamento, ad un prelievo fiscale di qualche entità. Però egli non è riuscito a spiegare e giustificare siffatta affermazione.

Se oggi rileggo la relazione con cui il Governo ha presentato al Senato il primo « decretone », che conteneva, diciamo, l'ispirazione originaria, da quel riferimento risulta con maggiore evidenza la sfasatura tra l'impostazione e la realtà. Leggo: « Il titolo I: " Disposizioni di carattere tributario e definizioni delle misure " ha avuto di mira l'esigenza che la manovra fiscale non fosse generalizzata ma di tipo selettivo in modo da non determinare squilibri e in particolare da non toccare consumi squisitamente popolari e da non incidere sui miglioramenti retributivi ottenuti dai lavoratori. Perciò si è ritenuto inopportuno l'aumento delle imposte sui redditi che colpiscono le imprese in una fase in cui l'aggravio dei costi riduce i margini delle imprese stesse.

« È sembrata altresì inopportuna una manovra generalizzata dell'imposta sull'entrata per le conseguenze che ne sarebbero derivate sul livello dei prezzi. Si è ritenuto egualmente inopportuno inasprire la tassazione che colpisce i redditi delle persone fisiche, tenuto conto dell'imminenza dell'entrata in vigore della riforma tributaria. E pertanto la scelta è stata ristretta al settore di alcune imposte di fabbricazione e di consumo: alle tasse sulle concessioni governative, alle imposte di registro e di bollo ».

Questa è stata la prima giustificazione. Una seconda giustificazione sostiene che il prelievo fiscale così configurato avrebbe consentito di realizzare il primo obiettivo, cioè quello di spostare le risorse reali dal campo dei consumi privati a quello dei consumi pubblici e degli investimenti.

Ora, nel corso di tutto il dibattito si è visto che queste cose non sono vere perché definire non generalizzata una tassazione come quella sulla benzina è un assurdo. In realtà se andiamo a vedere come queste ed altre possibili strade definite inopportune poi inopportune non sono, sarà facile constatare la contraddizione tra la motivazione e il provvedimento concreto. Le spiegazioni allora appaiono per quello che veramente sono: dei veri e propri alibi, poiché lo spostamento del consumo privato al consumo pubblico almeno per quanto riguarda la questione specifica dei trasporti, si è dimostrato del tutto inesistente.

Tanto è vero che io che pure ho sempre seguito con simpatia – perché trovo che egli parla con schiettezza e semplicità e in termini comprensibili – il relatore per la maggioranza onorevole Azzaro, ho avuto modo di prendere atto che il relatore stesso ha smentito questo tipo di impostazione per quanto riguarda il rapporto tra consumi privati e consumi pubblici. Nella relazione egli infatti ha scritto lealmente – in riferimento ad entrambi i decreti – che l'attuale ricorso ad un prelievo fiscale sulla benzina non ha provocato una contrazione nel consumo di questo bene; quindi, da questo punto di vista, non ha provocato uno spostamento.

Le ragioni avanzate dal Governo, quindi, non stanno più in piedi, e non stanno neanche più in piedi le ragioni di carattere generale. Ormai, in questa discussione, è venuto fuori (è stato detto dal compagno Libertini, ripetuto e documentato ampiamente, e su questo aspetto quindi non insisto) che le motivazioni di politica generale relative alla gravità della situazione congiunturale – elemento quest'ultimo, preso per buono a suo tempo anche dall'opposizione comunista, erroneamente – non esistevano, non esisteva cioè questo elemento di drammaticità, questo allarme per la difficoltà della situazione congiunturale.

È stato detto che c'è una ripresa, e che il livello delle entrate tributarie è, semmai, tendenzialmente in aumento.

Da questo punto di vista – e c'è a questo proposito persino un'impressione almeno di goffaggine da parte del Governo, e non voglio dire altro – tutta questa insistenza su tali elementi di drammaticità congiunturale è incompatibile, e violentemente, largamente contrastante con il carattere permanente che è stato dato a queste misure fiscali, per le quali non è prevista una scadenza di termini, con la loro entità, ed anche con il fatto che mentre si era proceduto in rapporto – così si è detto – ad una situazione di urgenza, sono già passati quattro mesi, e tuttavia viene riproposto tutto negli stessi termini di prima. C'è qualcosa, quindi, che dimostra la strumentalità del ragionamento.

Per quanto riguarda poi l'altra motivazione che è alla radice del provvedimento, ed anzi (per restare nel tema di quanto stiamo discutendo, e cioè su questo articolo 1 e sull'emendamento da noi proposto) per quanto riguarda la motivazione in ordine alla politica di riforme, ed in questo caso di riforme riguardanti i trasporti, devo dire che esso, in relazione alla destinazione di queste somme, non è apparsa credibile ad alcuno, non solo per ragioni di carattere generale derivanti dalla natura di questo Governo (ho già parlato di questo nel corso della discussione generale, e quindi non mi ripeterò), non solo per il fatto che anche in altri settori, come ad esempio per la riforma sanitaria, ci troviamo di fronte ad un programma di ripiano, di sistemazione, di equilibrio di squilibri precedenti, e non ad un inizio di modificazione, ma per il fatto – ed è questo ciò che vorrei sottolineare – che, per la questione dei trasporti, tutto il discorso non sta in piedi. E non sta in piedi, non soltanto per le dimensioni del problema, alle quali ho già accennato, ma anche perché tutte le cose che stanno succedendo sotto i nostri occhi – e sono poi quelle in base alle quali la gente giudica, e si forma un'opinione – sono in straordinaria contraddizione con qualsiasi intendimento riformatore.

Io non sono andato a ricercare documentazioni particolarmente complicate, al fine di prolungare artificiosamente il mio intervento, ma occasionalmente ho trovato qualcosa proprio sui giornali di ieri; parlo, naturalmente, sempre in merito alla questione dei trasporti.

Sulla questione della metropolitana di Roma, su una, cioè, delle cose che bisognerebbe fare, se si volesse realmente comprimere il consumo della benzina allo scopo di risolvere, con la riduzione della motorizzazione privata, il problema del traffico, sta emergendo, a livello comunale, una disputa aspra, per come stanno andando le cose a proposito dell'estensione – per altro modestissima – della metropolitana. Sta venendo fuori che questo lavoro (per una soluzione, per altro, ripeto, estremamente parziale in una città come Roma) sta per essere appaltato ad una società privata, la STEFER, la quale dovrebbe sistemare tutte le attrezzature (binari, linee, gabbie elettriche, vetture, biglietti), anticiperebbe dei soldi, e poi manterrebbe una tangente sui biglietti.

Le azioni di questa società sono in possesso, oltre che del Vaticano, anche della FIAT. Ironicamente, direi che allora capisco perché i lavori della metropolitana provochino sconquassi e rischino di far crollare degli interi quartieri (scherzo, naturalmente); comunque, dubito che appaltando a società come queste, legate in parte alla FIAT, o comunque a società private, si possa fare anche il più piccolo passo per risolvere il problema del riassetto dei trasporti pubblici e, quindi, per dare un colpo reale allo sviluppo « orgiastico » della motorizzazione.

Le dimensioni di questo problema trovano conferma in fatti, direi, quotidiani. Per esempio, a Parigi esiste un sistema di trasporti pubblici, nella città e nel circondario, invidiabile per chi vive a Roma o a Milano; eppure, vi si svolgono scioperi e lotte di massa perché, sia pure in una città che dal punto di vista urbanistico è stata riformata, con larghe strade e con un invidiabile sistema di metropolitana, il sistema non è sufficiente. Figuriamoci la dimensione dei problemi che debbono essere affrontati da noi !

Dico questo perché tutte le motivazioni che sono state portate, di tipo fiscale, riformistico, di destinazione delle somme, per legittimare la scelta del Governo, non hanno fondamento, così come non ha fondamento la posizione assunta in questa sede dal Presidente del Consiglio, quando è venuto a protestare contro la nostra resistenza accanita nei confronti del decreto in questione. Egli ci ha accusato di assumerci responsabilità clamorose non solo verso le riforme in generale, ma in particolare verso gli ospedali, ossia in materia di sanità.

L'attuale Presidente del Consiglio onorevole Colombo (in questo, concordo pienamente con quanto ha affermato questa mattina l'onorevole Natoli) è certamente, tra gli uomini politici italiani, quello che ha le più pesanti responsabilità per il grado di degenerazione

cui sono arrivate le strutture della nostra società civile nell'arco degli ultimi dieci anni, durante i quali tutto lo sviluppo economico è stato incoraggiato in una direzione, la stessa che il presente decreto incoraggia, lasciando marcire tutto il resto e creando, quindi, una situazione ora quasi irrecuperabile.

Prima di venire al punto politico dell'emendamento, aggiungo che non concordo con quanto ha affermato un autorevole esponente del partito comunista italiano, che attribuisce l'insufficienza riformistica dell'onorevole Colombo ad una sua deformazione professionale, derivatagli dall'essere stato troppo a lungo ministro del tesoro e dall'avere acquisito una concezione puramente finanziaria, economicistica (limitata al profilo della spesa).

Io non credo che ciò derivi da tale deformazione professionale, bensì dal fatto che l'onorevole Colombo, tra i dirigenti politici italiani, era quello che nel luglio, dopo la caduta di Rumor, poteva dare – per i suoi precedenti e per i suoi legami ideologici, pratici e tecnici con i grandi gruppi – le maggiori garanzie di un rilancio delle strutture tradizionali della nostra economia dopo le lotte dell'autunno. Secondo me, nel momento stesso in cui è « caduto » l'onorevole Rumor, era prevedibile, per chiunque avesse un po' di esperienza politica, che proprio l'onorevole Colombo avrebbe formato il nuovo Governo. Era prevedibile fin dal 6 luglio che l'onorevole Andreotti sarebbe stato « bocciato », perché l'uomo di cui la maggioranza disponeva, per ragioni di rapporti di fiducia con i grandi gruppi economici, era l'onorevole Colombo.

Eccoci al punto. Supponiamo che tutto quello che ho detto finora sia sbagliato; concedo cioè che l'opinione del Governo e quella della maggioranza siano completamente diverse. Allora è davvero necessario – mi riferisco ad un dato empirico, perlomeno – che la misura e la durata di questa operazione di prelievo fiscale, che ha questi caratteri, siano quelle del decreto di agosto e quindi quelle che nel decreto al nostro esame vengono riproposte ? Deve essere quella la cifra, si deve porre quella durata praticamente illimitata ? Questo è molto difficile da sostenere con argomenti concreti.

A questo punto, quindi, la questione è politica; ne va di mezzo la compattezza della maggioranza, la natura del Governo, il suo prestigio, ne deriva un certo rapporto con l'opposizione. Salta quindi evidente agli occhi la natura politica del provvedimento ed anche il nodo politico cui ci troviamo davanti. Ecco quindi l'interesse di formulare anche una proposta intermedia nel senso di dire che, se non è possibile rovesciare fino in fondo i criteri portanti del decreto, però è possibile trovare dei compromessi ragionevoli. Io non condivido questa posizione, ma mi metto dal punto di vista del Governo da un lato e dell'opposizione comunista dall'altro.

Noi, come piccolo gruppo, abbiamo sempre sostenuto che questo decreto era immodificabile nei suoi punti chiave, poiché la sua ispirazione, la sua filosofia, è quella che è: prelievo da una parte, esenzioni fiscali dall'altra; trasferimento quindi di disponibilità finanziarie, operazione tipicamente antisociale, caratteristica dei governi di centro-sinistra o di centro che siano.

Noi stessi, però, adesso vogliamo vedere se abbiamo ragione o no; e una serie di emendamenti intermedi possono dimostrare che abbiamo torto. L'opposizione comunista, che del resto si tiene molto alla larga da questo dibattito sugli emendamenti, che ha presentato pochi emendamenti che dice essere qualificanti ma senza crederci poiché non li sostiene neppure, l'opposizione comunista, dicevo, aveva tra i suoi obiettivi anche questo: per settimane è andata ripetendo che oltre ad un uso delle disponibilità finanziarie per interventi nel Mezzogiorno, oltre alle questioni dell'edilizia e del credito agevolato alle piccole e medie industrie o alle cooperative emiliane, oltre tutto questo vi era perlomeno un punto qualificante, prima quello dell'abbattimento della maggiore imposta e poi l'altro della riduzione del prezzo della benzina.

Vi sono infatti emendamenti in questo senso; e l'emendamento relativo alla durata del provvedimento ha un'ispirazione analoga.

A questo punto, in questa situazione, tutti gli emendamenti intermedi perdono il loro carattere puramente ostruzionistico e diventano un possibile terreno d'intesa. Questo è uno dei punti politici che a seconda di come verranno sciolti getteranno luce su molte cose. Questo discorso sull'eventuale accordo politico si è spostato, non riguarda più la benzina; il prezzo della benzina è diventato intoccabile: deve essere aumentato di 22 lire per l'eternità !

Il punto nodale della disputa è divenuto la questione dei massimali, di importanza non meno rilevante del prezzo della benzina. Non a caso proprio sul problema dei massimali abbiamo presentato emendamenti e,

fortunosamente, siamo riusciti a farli passare. È questo un punto fondamentale che non può tuttavia far trascurare l'altra questione del prezzo della benzina, anche perché sarebbe contraddittorio aumentare da un lato il prelievo fiscale sulla benzina e disporre, attraverso un aumento dei massimali, un adeguamento degli assegni familiari che si risolve in una incentivazione ai consumi.

Comunque questi punti, dei massimali e della benzina, sono strettamente uniti tra loro e su questo terreno si può realmente verificare se esista in qualche misura la possibilità di un incontro effettivo fra maggioranza e opposizione, se sia possibile dar luogo ad uno scontro meno aspro di quello che abbiamo predicato e continuiamo e predicare.

Ho l'impressione che forse il Governo stesso e le forze della maggioranza avrebbero ogni interesse politico ad operare in questa direzione e a cercare di favorire questo incontro, anche perché proprio sulle questioni prima richiamate si è determinato un contrasto di forti dimensioni tra il Governo e gli orientamenti dell'opinione pubblica.

Accettare l'incontro su questo terreno potrebbe voler dire che non si intende – come noi pensiamo e sospettiamo, e dunque affermiamo – favorire tra maggioranza e opposizione un dialogo che renda quest'ultima subalterna rispetto al Governo, bensì si intende cercare un terreno decoroso di dibattito, di incontro, di confronto e di relative intese. Se questo fosse lo spirito che anima la maggioranza, allora si potrebbe capire perché il dibattito in quest'aula si svolga nel modo che tutti constatiamo e verrebbe confermata la ipotesi che il vero dibattito, i cui termini ancora ci sfuggono, si svolga fuori di qui...

Se tutto ciò non accadrà, se il Governo persisterà nella sua posizione sui due punti qualificanti che ho prima ricordato, ciò significherà che il Governo intende dare un colpo al movimento popolare e intende in questo modo rafforzare e anzi irrigidire la propria maggioranza, al di là delle lacerazioni che la dividono, e che solo su punti di secondaria importanza il Governo è disposto ad accettare qualche contatto, più o meno clandestino, con le opposizioni. Ma questo sarebbe ancora peggio che non l'imposizione della fiducia: e noi abbiamo già dichiarato che, se il Governo dovesse arrivare alla richiesta di un voto di fiducia per troncare questo dibattito, considereremmo questo come un fatto della stessa gravità che ebbe la decisione attuata nel 1953 di apporre la fiducia sulla « legge truffa ».

Non comprendiamo bene però, su questo punto, perché il Governo tema tanto questo scontro quando questa stessa violenza verrebbe fatta, anzi è già stata fatta, con questo decreto e con questa rigidità di impostazione, dal Governo nei confronti delle opposizioni e della stessa Assemblea; violenza che si concreta nel fatto di avere prima presentato un decreto-legge e poi di averlo ripresentato, mantenendolo rigido e insieme pretendendo che l'opposizione, tutta l'opposizione, la nostra e quella del PSIUP, rinunzi – chissà perché... – ad una battaglia frontale, nei limiti delle proprie forze.

Questa è la violenza che si intende perpetrare. Qui è il pericolo. Ad esso si può rispondere non manovrando per evitare che vi sia il voto di fiducia, ma operando per far sì che questa rigidità della linea del Governo venga abbandonata e quindi cercando (in questo momento mi metto da un punto di vista che non è il mio) di realizzare un punto di incontro intermedio che in qualche misura modifichi sul serio la natura di questo decreto.

Naturalmente, nel sommare ai punti fondamentali della nostra opposizione, ai nostri emendamenti principali, anche queste soluzioni intermedie, cioè nel prendere in considerazione la possibilità di compromessi, come dire ?, onorevoli, noi agiamo senza crederci affatto. Conosciamo perfettamente l'atteggiamento del Governo e della maggioranza che non sono disposti ad alcun accomodamento. Ma proprio per questo lo facciamo. In questo c'è, sì, un elemento di ostruzionismo e anche un elemento, onorevole Azzaro, eversivo, nel senso che è anche questa una via per demistificare una serie di meccanismi parlamentari truccati, che non esistono, che non funzionano, perché in questo momento sappiamo tutti perfettamente che questa discussione viene concepita dal Governo e dalla maggioranza, e purtroppo ora anche dall'opposizione, come una pura accademia, che il gioco si fa non soltanto in altra sede, ma con altri scopi, da un altro punto di vista, su altri terreni. Tuttavia il respingere tutto questo e l'assumere a questo punto una linea di comportamento e anche una tecnica tradizionale, come quella, per esempio, della utilizzazione di ogni possibilità, non soltanto dal punto di vista del regolamento – qui parlo anche di ogni possibile proposta ragionevole – è un modo per dimostrare la irragionevolezza del nostro avversario e tutto il gioco che si sta svolgendo attorno a questo decreto.

Un giornalista mi diceva stamane: « Ma perché non la smettete ? Ma come, voi che

in fondo vi muovete su tutt'altro terreno, adesso state – il Presidente scuserà il termine, ma è un termine storico – cadendo nel cretinismo parlamentare, presentate 250 emendamenti ! Perché non la piantate ? Questo in fondo vi danneggia ».

Ma è esattamente il contrario. Questo è oggi il modo di far vedere come il tipo di situazione che si è creata, di rapporti, di falso dialogo tra le forze politiche, rende del tutto superati e vani questi meccanismi. Il loro uso può servire precisamente a dimostrare la vera natura degli accordi che intercorrono tra le forze tradizionali, tende quindi a privarli di una serie di argomenti nei confronti delle masse i quali sono ingannevoli, come far credere alla gente che qui si stia davvero contrattando per riuscire sul serio a modificare questo decreto o a eliminarne gli aspetti più pesanti per le masse popolari. Non è così. Si sta facendo un tipo di gioco politico che risponde a tutt'altri fini. Tra le prove di questo ci sarà anche il fatto che nessuna proposta intermedia – di quelle che in generale fa chi ha fiducia in questi meccanismi, a cui crede – ha possibilità di accoglimento.

Ecco quindi il senso non tecnico, ma politico di questo emendamento 1. 44 e di tutti gli altri emendamenti che, pur concedendo in linea subordinata un aumento del prezzo della benzina, lo spostano tuttavia dai livelli più bassi via via a quelli più alti in modo da sperimentare e provare fino in fondo il carattere fazioso del provvedimento governativo e il carattere inconcludente della linea di trattativa adottata dall'opposizione tradizionale.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti articoli aggiuntivi:

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-*bis*.

L'articolo 7 della legge 30 aprile 1969, n. 153, è sostituito dal seguente:

« A decorrere dal 1° gennaio 1971, gli importi mensili dei trattamenti minimi di pensione a carico dell'assicurazione generale obbligatoria dei lavoratori dipendenti, previsti dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1968, n. 488, sono elevati a lire 35.000 mensili sia per i titolari di età inferiore ai 65 anni, sia per i titolari che abbiano compiuto i 65 anni di età.

A decorrere dalla stessa data, gli importi mensili dei trattamenti minimi di pensione a carico delle gestioni speciali per i coltivatori diretti, mezzadri e coloni, per gli artigiani e per gli esercenti attività commerciali previsti dall'articolo 3, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1968, n. 488, sono elevati, per tutte le categorie di pensione, a lire 35.000 mensili ».

1. 0. **9.** **Alini, Mazzola, Carrara Sutour, Pigni.**

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-*bis*.

L'articolo 7 della legge 30 aprile 1969, n. 153, è sostituito dal seguente:

« A decorrere dal 1° gennaio 1971, gli importi mensili dei trattamenti minimi di pensione a carico dell'assicurazione generale obbligatoria dei lavoratori dipendenti, previsti dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1968, n. 488, sono elevati a lire 33.000 mensili sia per i titolari di età inferiore ai 65 anni, sia per i titolari che abbiano compiuto i 65 anni di età.

A decorrere dalla stessa data, gli importi mensili dei trattamenti minimi di pensione a carico delle gestioni speciali per i coltivatori diretti, mezzadri e coloni, per gli artigiani e per gli esercenti attività commerciali previsti dall'articolo 3, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1968, n. 488, sono elevati, per tutte le categorie di pensione, a lire 33.000 mensili ».

1. 0. **10.** **Mazzola, Alini, Lattanzi, Pigni.**

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-*bis*.

L'articolo 7 della legge 30 aprile 1969, n. 153, è sostituito dal seguente:

« A decorrere dal 1° gennaio 1971, gli importi mensili dei trattamenti minimi di pensione a carico dell'assicurazione generale obbligatoria dei lavoratori dipendenti, previsti dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1968, n. 488, sono elevati a lire 30.000 mensili sia per i titolari di età inferiore ai 65 anni, sia per i titolari che abbiano compiuto i 65 anni di età.

A decorrere dalla stessa data, gli importi mensili dei trattamenti minimi di pensione a carico delle gestioni speciali per i coltivatori diretti, mezzadri e coloni, per gli artigiani e per gli esercenti attività commerciali previsti dall'articolo 3, secondo comma, del decreto

del Presidente della Repubblica 27 aprile 1968, n. 488, sono elevati per tutte le categorie di pensione, a lire 30.000 mensili ».

1. 0. 11. Carrara Sutour, Alini, Mazzola, Pigni, Lattanzi, Zucchini.

L'onorevole Alini ha facoltà di svolgerli.

ALINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il nostro gruppo ha ampiamente sottolineato, nel corso del dibattito generale, come e perché da parte nostra si combatta la logica cui si ispira il decreto che stiamo discutendo. Soprattutto per quanto attiene alla parte relativa ai prelievi fiscali, noi abbiamo insistentemente rilevato essere per noi inaccettabile il ricorso all'aumento del prezzo della benzina, denunciando come, attraverso tale via, si produca fra l'altro un inasprimento delle imposte indirette, con il risultato di provocare da un lato anche uno stridente contrasto e una palese contraddizione con i princìpi e le finalità che anche lo stesso Governo dice, almeno a parole, di voler perseguire con la riforma tributaria che sta davanti al Parlamento e, dall'altro lato, come tutti noi del resto abbiamo potuto constatare, con il risultato di determinare un ulteriore rincaro del costo della vita in virtù e in funzione appunto degli effetti moltiplicatori che l'aumento del prezzo della benzina non avrebbe potuto non avere sui prezzi in generale.

Su questi aspetti in modo approfondito si sono già ampiamente diffusi il relatore di minoranza onorevole Libertini ed anche altri colleghi del nostro gruppo in sede di illustrazione degli emendamenti soppressivi e sostitutivi per la parte riguardante la benzina. Io non ho nulla da aggiungere a quanto i nostri compagni di gruppo hanno su questo argomento ampiamente detto e documentato; ma dato che il decreto, attraverso le sue imposizioni fiscali, ha come scopo di rastrellare nel modo più immediato e più facile – come abbiamo più volte sottolineato – centinaia e centinaia di miliardi di lire dalle tasche dei cittadini italiani, e contemporaneamente, secondo la logica capitalistica che ispira la politica governativa, si offrono ancora una volta incentivi e facilitazioni al padronato, per cui il cosiddetto rilancio dell'economia e il superamento delle difficoltà congiunturali vien fatto pagare ai lavoratori senza effettive e palpabili contropartite, salvo vaghe e generiche promesse di attuazione di riforme che peraltro, a nostro avviso, i contenuti del decreto contraddicono, ebbene, con gli articoli aggiuntivi che io mi accingo ad illustrare, noi vogliamo richiamare l'attenzione della Camera su una questione molto seria e di estrema attualità: quella dei lavoratori pensionati, e più precisamente di quella parte di essi – ed è una parte notevole – che è tuttora ancorata al trattamento minimo di pensione.

Noi, in sostanza, chiediamo – ove non riuscissimo ad ottenere la soppressione del relativo articolo del decreto – che una parte cospicua del gettito fiscale ricavato dalla supertassa sui carburanti, che – secondo le dichiarazioni fatte anche dal ministro del tesoro – ha superato, almeno fino a questo momento, le previsioni stesse del Governo, sia destinata ad elevare i minimi di pensione, mediante la costituzione di un fondo speciale, di cui si parla all'articolo aggiuntivo 1-*bis* da noi proposto, che verrà successivamente illustrato dal collega e compagno di gruppo onorevole Mazzola.

Onorevoli colleghi, la nostra non è una proposta estemporanea, ma tende a collegarsi alle profonde esigenze di milioni e milioni di lavoratori pensionati, i quali, più degli altri, hanno visto in poco tempo vanificarsi – per effetto dell'impressionante aumento del costo della vita e della svalutazione della lira – i miglioramenti conseguiti con l'ultima legge sulle pensioni, che, come i colleghi certamente ricorderanno, fu frutto di una lunga e memorabile battaglia condotta non solo dai pensionati, ma da tutto il movimento operaio, dai lavoratori attivi nel paese, e che il nostro gruppo ha ripreso e trasferito energicamente anche nelle aule parlamentari.

Il nostro, quindi, non è un argomento diversivo rispetto al provvedimento che stiamo discutendo, ma è – a nostro avviso – pertinente e contestuale, poiché non v'è dubbio che un altro duro colpo alle magre condizioni di vita dei pensionati verrà anche da questo « decretone », che – come ho già detto – produrrà, anzi ha già prodotto, un ulteriore rincaro del costo della vita.

Il nostro gruppo non chiede in questa sede – intendiamoci ! – di affrontare e risolvere tutti i problemi dei pensionati lasciati aperti dopo l'approvazione dell'ultima legge di avvio della riforma del sistema pensionistico. Questi problemi, che sono molti e seri, sono causa di profondo malessere e malcontento, destinato certamente ad accrescersi nella misura in cui il Governo persista nella sua posizione negativa.

Ma forse non è male, prima di arrivare al nocciolo delle proposte contenute nei no-

stri emendamenti ed articoli aggiuntivi, che io riassuma brevemente questi problemi, se non altro per offrire all'Assemblea un quadro d'insieme entro cui collocare e meglio valutare anche il discorso che stiamo facendo.

In questo contesto di questioni aperte troviamo il problema dell'aumento dei minimi di pensione (sul quale poi ritornerò) e della loro unificazione; resta aperto il problema di una perequazione e di un adeguamento di tutte le pensioni contributive; è tuttora insoluto (anche su questo ritornerò più avanti) il problema dell'agganciamento automatico di tutte le pensioni alle variazioni del costo della vita e alla dinamica salariale; è aperto il problema dell'estensione dei diritti acquisiti con la legge n. 153 ai pensionati del pubblico impiego e dei fondi speciali, soprattutto per quanto attiene alle questioni riguardanti la riversibilità, i carichi di famiglia, il servizio militare, la scala mobile, eccetera. È ancora in attesa di definizione la legge per il riassetto e la perequazione delle pensioni dei dipendenti degli enti locali. Decine di migliaia di pensionati autoferrotranvieri attendono da 16 anni (sottolineo da 16 anni) che il Governo si decida finalmente a rivalutare le loro pensioni, ferme appunto al livello del 1954: malgrado che da anni specifiche proposte di iniziativa parlamentare siano giacenti sia al Senato, sia alla Camera, fino a questo momento esse sono state tutte bloccate dal Governo. Centinaia di migliaia di titolari della pensione sociale introdotta con la legge n. 153 chiedono l'estensione a loro favore della scala mobile e soprattutto il diritto all'assistenza sanitaria previsto dalle norme delegate della stessa legge n. 153 ma non ancora attuato dal Governo. Gli artigiani, gli esercenti sono ancora in attesa di ottenere la riduzione da 65 a 60 anni dell'età pensonabile, requisito indispensabile per poter fruire del trattamento di pensione. L'elenco potrebbe ancora continuare. Proprio oggi parecchi di noi hanno trovato in casella una sollecitazione da parte dei marittimi pensionati, i quali chiedono giustamente un adeguamento, una rivalutazione delle pensioni marinare che da tempo sono state svalutate.

Quindi, come i colleghi possono vedere, si tratta di un quadro certamente impressionante di bisogni insodisfatti che deve far riflettere tutte le forze politiche, specialmente quelle governative. Si tratta di un quadro e di una situazione destinati ad aggravarsi ogni qualvolta, come dimostra questo decreto, i problemi del costo della vita e dell'impiego delle risorse finanziarie vengono affrontati in direzione opposta rispetto agli interessi generali della collettività più povera.

Ma, ripeto, noi non pretendiamo di risolvere in questa sede tutti i problemi dei pensionati che ho testé richiamato. Noi ci limitiamo a riproporre con forza all'attenzione della Camera e del Governo la condizione dei vecchi lavoratori che sono costretti a vivere con dei minimi irrisori. E poniamo questo problema perché già in questa sede si cominci a provvedere. È stato questo dei minimi insufficienti – lo voglio ricordare – uno dei punti più dibattuti della riforma pensionistica dell'aprile 1969. Già allora il nostro gruppo ammonì il Governo che se non si fosse risolto questo problema esso non poteva certo pensare od illudersi che la partita fosse chiusa. Voglio ricordare agli onorevoli colleghi che su circa 9 milioni di pensionati dell'assicurazione generale obbligatoria, ancora oggi ne abbiamo oltre 5 milioni che percepiscono 23 mila lire al mese se di età inferiore ai 65 anni, e 25 mila lire al mese se di età superiore ai 65 anni. A costoro vanno aggiunti i pensionati delle categorie autonome, coltivatori diretti, mezzadri, coloni, esercenti, artigiani, il cui minimo di pensione è di sole 18 mila lire mensili. Abbiamo infine (e si arriva già a parecchie centinaia di migliaia di unità, per le quali però noi non intendiamo porre il problema, almeno in questa sede) le famose pensioni sociali di 12 mila lire mensili che introducemmo con l'ultima legge del 1969, la già citata legge n. 153.

Abbiamo quindi milioni di pensionati che non raggiungono neanche mille lire al giorno di pensione. In compenso, però, persiste tuttora lo scandalo delle superpensioni liquidate ad alti papaveri di enti pubblici o di aziende pubbliche e anche lo scandalo delle superliquidazioni. È di oggi la notizia riportata dalla stampa di una superliquidazione che sarebbe stata corrisposta ad un alto ex dirigente della Montedison – azienda a partecipazione pubblica, sottolineo – l'ingegner Valerio, per una cifra di un miliardo e mezzo. Noi non sappiamo se la notizia corrisponde al vero ma se lo fosse – e direi che lo proveremo in base alla risposta che il Governo dovrà dare all'interrogazione che è stata presentata dall'onorevole Foschi del gruppo della democrazia cristiana e anche ad una analoga nostra interrogazione – allora dovremmo affermare che nessuno può pensare di riuscire a contenere la legittima indignazione popolare di fronte a questo nuovo, vergognoso episodio di malcostume e di ingiusti-

zia che offende e umilia la dignità di ogni onesto cittadino lavoratore.

Orbene, signor Presidente, su queste cifre noi vogliamo che la Camera rifletta mentre si vara un provvedimento così prodigo di miliardi a favore dei grossi industriali e degli speculatori, mentre si tollerano evasioni fiscali dell'ordine di 2.500 miliardi, secondo fonti dello stesso Ministero delle finanze apparse sulla stampa dell'altro ieri e di cui già il collega Pigni ha parlato questa mattina, che rivela inoltre - ecco il rovescio della medaglia - il suo carattere punitivo e repressivo nei confronti delle classi lavoratrici.

Noi non facciamo demagogia, vogliamo soltanto richiamare, lo ripeto ancora una volta, l'attenzione del Governo e della sua maggioranza su un problema che sta diventando drammatico. I colleghi della maggioranza, per posizione precostituita, potranno anche non tener conto delle cose che noi stiamo qui in questo momento denunciando, ma io credo che essi non possano ignorare, ad esempio, la grande manifestazione unitaria promossa dalle organizzazioni sindacali della CGIL, della CISL e della UIL nel giugno scorso a Roma, così come credo che non possano scordare la grande petizione popolare, che ha visto la raccolta di due milioni di firme, - depositata presso la Presidenza del Consiglio nel giugno scorso - con la quale i pensionati italiani sollecitavano il Governo ad intervenire su tutta una serie di questioni fra cui anche quella che noi stiamo ponendo attraverso questi nostri articoli aggiuntivi. Quindi è anche per queste ragioni, che si collegano alla spinta e alla protesta che ci pervengono dal paese, che noi ci battiamo per elevare i minimi a un livello dignitoso e per la loro unificazione che consenta, tra l'altro, anche di eliminare le ingiuste sperequazioni che esistono nei trattamenti in atto, specialmente a danno delle categorie autonome.

Ma vi è anche un'altra ragione a sostegno delle proposte formulate da parte del nostro gruppo. Una delle richieste che fu al centro due anni fa della grande lotta per la riforma pensionistica, oltre a quella del collegamento o del rapporto pensione-salario, fu quella della istituzione di un congegno di scala mobile che consentisse un automatico collegamento fra i livelli pensionistici e il costo della vita. Il principio, come i colleghi certamente ricordano, fu sancito nella legge n. 153, anche se fu respinto il meccanismo che il nostro gruppo, la sinistra di questa Assemblea propose, cioè quello dell'adozione di un congegno che consentisse un adeguamento della pensione non solo agli indici del costo della vita, ma anche ad un parametro derivante dagli incrementi salariali contrattuali via via conquistati dai lavoratori in attività di servizio.

Orbene, onorevoli colleghi, malgrado esplicite assicurazioni fornite dal ministro del lavoro di rendere operante almeno il dispositivo della scala mobile previsto dalla legge, per noi, ripeto, inadeguato, e di renderlo operante dal 1° gennaio 1970, quindi con un certo anticipo, anche questo impegno è stato finora disatteso.

Pertanto, quando noi affermiamo che i pensionati soffrono più di tutti le conseguenze della politica economica del Governo e che occorre tempestivamente intervenire, non facciamo del facile allarmismo, ma fotografiamo una situazione reale che non può essere disconosciuta da alcuno che abbia un minimo di sensibilità. E non può il Governo, come abbiamo sentito l'altro giorno, ad esempio sul nostro ordine del giorno che chiedeva l'aumento degli assegni familiari, obiettare che non si possono gettare altri miliardi sul mercato dei consumi, pena l'aggravarsi dell'equilibrio economico del paese. I miglioramenti che noi chiediamo e chiederemo per gli assegni familiari con gli emendamenti che illustreremo quando verrà il momento, nonché i miglioramenti che con questi emendamenti rivendichiamo per i pensionati, non sono destinati ad incentivare consumi superflui, ma a sodisfare esigenze minime di vita e di esistenza soprattutto per coloro che percepiscono minimi di pensione di 400, 600, 700, 800 lire al giorno.

I colleghi della maggioranza ed il Governo non possono fingere di non vedere che la situazione dei lavoratori anziani non solo si aggrava ogni giorno di più per il continuo aumento del costo della vita, come ho già affermato, ma è resa più disperata anche per la tragedia della casa, perché migliaia di proprietari sfrattano i pensionati anche se esiste il blocco dei fitti ed aumentano arbitrariamente le cosiddette spese complementari dell'alloggio, perché l'assistenza è insufficiente, perché negli ospedali i pensionati sono sovente gli ultimi a trovare un ricovero che non sia nei corridoi, perché le mutue non passano le medicine specialistiche e le cure termali si devono pagare in anticipo per avere, e solo dopo lungo tempo, un rimborso irrisorio.

Certo, occorre risanare l'economia del paese, riequilibrarla; certo, occorre risanare la finanza pubblica, come sostiene il Governo, ma non nel senso, intendiamoci bene, cui si

ispira il Governo attraverso le scelte che conosciamo e che sono espresse anche dal provvedimento che stiamo discutendo, bensì risanando contemporaneamente una buona volta i bilanci familiari dei lavoratori e soprattutto quelli dei lavoratori pensionati.

Ecco il quadro dal quale discendono i nostri emendamenti che non hanno e non potevano avere, per esigenze di copertura finanziaria, la pretesa di risolvere in questa sede tutti i problemi dei pensionati, ma che, tuttavia, in presenza di disponibilità finanziarie che il « decretone » offre allo Stato, ci autorizzano a porre in questa sede, contestuale al decreto, la richiesta di alleviare le condizioni dei pensionati più poveri, aumentando i loro minimi.

I nostri emendamenti partono da un minimo di pensione che dovrebbe raggiungere le 35 mila lire mensili per tutti. Con le subordinate prospettiamo soluzioni decrescenti, rispettivamente di 33 mila, di 30 mila, di 27 mila lire mensili, procedendo contemporaneamente però sempre alla loro unificazione.

Quindi noi offriamo al Governo e alla sua maggioranza alcune possibilità di scelta, se così possiamo dire, cioè un largo campo di valutazione nell'ambito del quale è possibile misurare la volontà politica a cospetto delle attese dei lavoratori anziani.

Su questi emendamenti, su queste proposte di articoli aggiuntivi noi ci batteremo a fondo; se sarà necessario ricorreremo anche a votazioni qualificate, affinché sia chiaro di fronte a tutti che mentre si regalano miliardi ai padroni – o comunque si è prodighi nei loro confronti – vi è ancora chi sbatte la porta in faccia a chi è costretto a campare con poche migliaia di lire al mese. (*Applausi dei deputati del gruppo del PSIUP — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti articoli aggiuntivi.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-*bis*.

L'articolo 7 della legge 30 aprile 1969, n. 153, è sostituito dal seguente:

« A decorrere dal 1° gennaio 1971, gli importi mensili dei trattamenti minimi di pensione a carico dell'assicurazione generale obbligatoria dei lavoratori dipendenti, previsti dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1968, n. 488, sono elevati a lire 27.000 mensili sia per i titolari di età inferiore ai 65 anni, sia per i titolari che abbiano compiuto i 65 anni di età.

A decorrere dalla stessa data, gli importi mensili dei trattamenti minimi di pensione a carico delle gestioni speciali per i coltivatori diretti, mezzadri e coloni, per gli artigiani e per gli esercenti attività commerciali previsti dall'articolo 3, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1968, n. 488, sono elevati per tutte le categorie di pensione, a lire 27.000 mensili ».

1. 0. **12.** **Zucchini, Mazzola, Alini, Carrara Sutour.**

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-*bis*.

Presso la tesoreria Centrale è aperto un conto corrente infruttifero intestato al Ministero del Tesoro, denominato " Fondo per l'integrazione dei minimi di pensione " sul quale viene versato l'equivalente del 50 per cento del maggior gettito annuo derivante dalle nuove aliquote delle imposte di cui all'articolo 1 ».

1. 0. **15.** **Lattanzi, Mazzola, Alini, Carrara Sutour, Boiardi, Pigni, Passoni, Granzotto, Amodei, Canestri, Zucchini, Cecati, Avolio, Lami.**

MAZZOLA. Chiedo di svolgerli io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAZZOLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il fatto che gli emendamenti che ho il compito di illustrare a nome del mio gruppo prevedano per i pensionati delle cifre graduate rispetto a quelle richieste negli emendamenti testè illustrati dal collega Alini mi esimerebbe dall'intervenire, perché il collega Alini ha fatto un quadro esauriente, se pure succinto, delle motivazioni che stanno alla base della nostra azione per migliorare le condizioni dei nostri pensionati.

Ma io intervengo per tentare di richiamare l'attenzione della maggioranza su una categoria che è sempre assente dai nostri dibattiti: quella dei pensionati, ai quali si pensa sempre per ultimi, ed ai quali in definitiva si cerca poi di dare sodisfazione con un piatto di lenticchie. A questa categoria non è mai stata data la possibilità di vivere decorosamente e dignitosamente. Quando faccio questa affermazione mi riferisco, come è ovvio, alla grande maggioranza dei pensionati, e non certo a quella piccola minoranza che, in un

modo o nell'altro, riesce ad usufruire di laute pensioni.

Tutte le volte che abbiamo cominciato – come nell'aprile del 1969 – il discorso sulla necessità di migliorare le condizioni dei pensionati, o ci si è risposto mettendo a disposizione, dopo tante lotte, delle somme insufficienti, oppure si è fatto ricorso alla evocazione dello spettro dell'inflazione.

Aveva ragione il relatore per la maggioranza, onorevole Azzaro, quando, rispondendo agli intervenuti nel dibattito a proposito dell'abolizione dei massimali, affermava che utilizzare i 400 miliardi conseguenti a tale abolizione per consumi sociali diversi da quelli annunciati dal Governo, spostando questa massa di denaro dalle grandi aziende appunto a consumi di carattere sociale, con il miglioramento degli assegni familiari e delle pensioni, in definitiva avrebbe provocato una inflazione nei costi del lavoro, perché i padroni – lo sappiamo – non appena vengono colpiti attraverso una tassa cercano di riversare sui costi del lavoro quanto sono stati costretti a spendere in più. Aveva ragione, l'onorevole Azzaro, perché questa è la regola che sta alla base del sistema capitalistico del nostro paese. I padroni, coloro i quali posseggono il potere economico cercano sempre – come peraltro hanno fatto subito dopo la conclusione delle battaglie contrattuali e salariali – di scaricare sui consumatori le somme che sono stati costretti a dare in più ai lavoratori attraverso gli aumenti salariali. È dimostrato dall'aumento del prezzo delle macchine e dal rincaro generale del costo della vita. A questo proposito abbiamo notato e notiamo come il Governo, al di là delle facili parole che usa, anziché intervenire per impedire al padronato, quando viene intaccato il suo profitto, di ricorrere sistematicamente alla manovra dell'aumento dei prezzi per rifarsi sulle spalle dei consumatori, il Governo – dicevo – sostiene invece questa manovra e, attraverso la redistribuzione del reddito, toglie non ai padroni per dare ai lavoratori ma ai lavoratori per dare ai padroni.

Dal punto di vista della logica del profitto, quindi, il discorso dell'onorevole Azzaro è giusto. Ma è un discorso che noi non possiamo assolutamente condividere, che dobbiamo controbattere, che combattiamo nel Parlamento e nel paese, giacché siamo portatori dell'esigenza della costruzione di una società diversa nella quale non esista più la logica del profitto ma domini la logica dell'interesse collettivo.

Tuttavia a questo proposito dobbiamo dire che riteniamo che il Governo uno sforzo debba fare per tener conto di questa esigenza. Se una manovra di redistribuzione del reddito deve esser fatta partendo sempre da quella logica, si tenga conto che vi sono categorie di cittadini e di lavoratori che si trovano in condizioni estremamente precarie. Quando noi quindi chiediamo che le pensioni dei lavoratori siano portate a 35 mila lire secondo la richiesta avanzata dai sindacati o, con gli emendamenti subordinati, a 33 mila lire, non intendiamo soltanto chiedere una manifestazione di buona volontà politica da parte del Governo, non chiediamo soltanto che sia fatta giustizia nei confronti di questi lavoratori, ma chiediamo anche che sia fatta una politica economica diversa. Abbiamo ripetuto che le somme necessarie devono essere reperite attraverso le imposte sul reddito e sul patrimonio, cioè facendo pagare i ricchi e non i poveri.

Ma non voglio addentrarmi in questo discorso perché diventerebbe lungo, così come diventerebbe lungo quello delle evasioni, che abbiamo già fatto e avremo occasione di riprendere. Quello che mi preme sottolineare oggi è che quando il collega Alini parlava di 5 milioni di lavoratori che hanno pensioni a livello dei minimi, egli aveva perfettamente ragione; ma io debbo aggiungere che la stragrande maggioranza di questi 5 milioni di pensionati (non vorrei peccare di presunzione dicendo che si tratta almeno del 75-80 per cento) sta nel Mezzogiorno d'Italia. E il collega Azzaro, che è siciliano come me, sa qual è la situazione in parecchie decine di comuni dell'interno della Sicilia, delle zone interne abbandonate, là dove si registra la continua riduzione della popolazione che nella sua stragrande maggioranza è oggi costituita di vecchi. Vi sono ancora dei bambini, ma fra qualche anno, se non si invertirà la politica che viene condotta nei confronti del Mezzogiorno, non vi saranno più neanche i bambini e resteranno soltanto i vecchi. La stragrande maggioranza di questi lavoratori, per essere stati lavoratori dell'agricoltura o, al massimo, lavoratori dell'industria edilizia là dove hanno lavorato saltuariamente, sono tutti fermi al livello minimo della pensione, pensione che in moltissimi casi ricevono con notevole ritardo perché la loro anzianità di iscrizione negli elenchi anagrafici non è sufficiente a garantire loro il diritto alla pensione.

Quando si è approvata quella legge e si è parlato della grande conquista che il nostro paese faceva nel ragguagliare la pensione al-

l'80 per cento della retribuzione, io ebbi occasione di dire nel corso di quel dibattito che, pure essendo quella una decisione molto positiva perché rappresentava un grosso passo avanti della società nei confronti dei pensionati, si trattava per altro di una irrisione nei confronti del Mezzogiorno in quanto l'80 per cento della pensione ragguagliata alla retribuzione avrebbe portato la pensione a livelli minimi. Infatti, la retribuzione che nel corso dell'anno un lavoratore agricolo o un lavoratore dell'edilizia riesce a percepire raggiunge in media le 70-80 mila lire mensili. Ma vi è di più. Il collega Azzaro sa bene che in questi anni noi abbiamo assistito ad un attacco massiccio ed estremamente grave nei confronti degli elenchi anagrafici, il cui obiettivo è stato quello di cacciare fuori da questi elenchi anagrafici decine e decine di migliaia di lavoratori. Si è detto che negli elenchi anagrafici erano iscritti lavoratori che non avevano diritto all'iscrizione. La recente legge per il collocamento in agricoltura ha in parte rimediato a questo fatto, ma noi in quell'occasione abbiamo detto che restare iscritti negli elenchi anagrafici significava rinviare ancora di qualche anno le emigrazioni. Ma tutti gli uffici dello Stato, le prefetture si sono mobilitate. Il prefetto di Palermo soprattutto (lo riferisco perché adesso è prefetto di Roma) è stato un antesignano in questa battaglia per sfoltire gli elenchi anagrafici e più di 40 mila lavoratori sono stati cancellati perdendo il diritto all'assistenza e quindi alla pensione per il domani e sono stati costretti ad emigrare.

Quando noi diciamo che vi è una concordanza, una linea unitaria tra padronato e Governo, tra agrari, industriali e il Governo per l'attuazione del tipo di sviluppo economico di fronte al quale ci troviamo, facciamo non un'affermazione demagogica, ma un'affermazione fondata nei fatti, perché attraverso quell'attacco i lavoratori sono stati costretti ancora una volta ad emigrare, poiché questa è l'unica valvola di sicurezza e l'unica prospettiva.

In quell'occasione abbiamo detto che il problema delle pensioni non poteva essere disgiunto da quello dell'occupazione e da quello del salario. Si trattava quindi di procedere di pari passo, modificare le condizioni di pensionamento, ma nello stesso tempo modificare anche le condizioni economiche in modo da consentire una piena occupazione e una giusta retribuzione. Infatti, solo con una occupazione stabile e con una retribuzione adeguata alle proprie esigenze, noi possiamo parlare, per domani, di un grosso successo e di una grande conquista per i lavoratori con la pensione ragguagliata all'80 per cento della retribuzione. Per il Mezzogiorno questa è ancora un'affermazione estremamente vaga perché le condizioni economiche di chi lavora sono tali per cui le pensioni non potranno mai essere superiori al minimo.

Quindi intervenire oggi per migliorare le loro pensioni, per portarle a livello più alto significa fare innanzi tutto un'opera di giustizia, garantendo a centinaia di migliaia di pensionati nel Mezzogiorno, non dico di poter vivere decorosamente perché questo ancora non può avvenire, ma quanto meno di avere pensioni più alte che possano sodisfare le loro esigenze più elementari.

Quando facciamo questo discorso ritengo che nessun collega della maggioranza, nessun membro del Governo possa dirci che noi facciamo della demagogia o che approfittiamo del dibattito sul « decretone » per tirare in ballo i lavoratori pensionati, coloro i quali hanno carichi familiari. Lo facciamo perché intanto esprimiamo i loro interessi e poi perché riteniamo che oggi nei confronti di questi lavoratori occorre intervenire seriamente. Lo facciamo, infine, in quanto siamo convinti che oggi, se si vuole dare un minimo di credito alle affermazioni che gli uomini della maggioranza fanno nei confronti del Mezzogiorno, non ci si può limitare, come fanno i ministri, a parlare di centinaia di miliardi stanziati nel Mezzogiorno ma occorre invece operare per rendere più dignitose e meno dure le condizioi di vita dei nostri pensionati meridionali.

Per fare questo noi abbiamo indicato anche un'altra strada che voglio qui ricordare. Non è soltanto la strada della lotta alle evasioni contributive ma è la strada che conduce alla elevazione della percentuale dei contributi pagati oggi in agricoltura in una misura scandalosa, vorrei dire, addirittura vergognosa. Non può essere definito altrimenti il fatto che in agricoltura vengano pagati ancora contributi assicurativi nella misura del 3 per cento a fronte del 20,60 per cento pagati nel settore dell'industria.

Occorre perciò intanto intervenire in agricoltura affinché i contributi siano maggiorati e inoltre affinché essi siano pagati per tutte le giornate in cui effettivamente i lavoratori prestano la loro opera. Ciò significa in concreto reperire un'altra ingente massa di miliardi da mettere a disposizione dei lavoratori per migliorare le loro condizioni di vita e renderle più dignitose e meno dure.

La risposta che in passato abbiamo avuto a questo proposito (non sappiamo quale sarà quella che il Governo ci darà ora) è stata la seguente: non si può toccare niente, non possiamo intervenire per modificare il sistema di esazione dei contributi in agricoltura. Più in là vedremo. Intanto contentatevi di questo.

Ora diciamo chiaro e tondo che non ci possiamo contentare dell'attuale livello e quindi riteniamo che in questa occasione il Governo se ha la volontà politica che in alcune occasioni, per determinate categorie, ha manifestato, dovrà intervenire positivamente e concretamente per modificare questa situazione.

Ho voluto sottolineare questi aspetti perché so che parecchi uomini della maggioranza, che poi all'ultimo momento si decidono a votare a favore delle decisioni governative, in occasione di dibattiti, discussioni, incontri hanno sostenuto apertamente la giustezza di questa nostra impostazione. Anzi spesso sono stati essi stessi a portare avanti i nostri argomenti nel corso di comizi, assemblee, dibattiti. È accaduto però che poi in Parlamento queste posizioni non sono state mantenute. La cosa che mi amareggia maggiormente è il fatto che questo sostegno all'azione del Governo, questo sostegno a questo particolare tipo di politica che può essere definita una vera e propria politica di rapina nei confronti del Mezzogiorno, una politica che aggrava le contraddizioni sociali attualmente esistenti, venga appunto sostenuto da uomini che si definiscono meridionalisti soltanto per il fatto di essere nati nel meridione, mentre la loro azione concreta è rivolta sempre a sostenere le ragioni del grande padronato e del Governo.

Concludendo mi vorrei augurare che attraverso una discussione serena ed obiettiva il Governo trovi la volontà politica per rendere giustizia ai pensionati e quindi per realizzare condizioni diverse le quali possano rendere meno dura la loro vita. (*Applausi dei deputati del gruppo del PSIUP*).

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

All'articolo 1, primo comma, sostituire le parole: a lire 15.889, *con le parole*: a lire 14.500.

1. **45.** **Bronzuto, Caprara, Milani, Natoli, Pintor.**

L'onorevole Bronzuto ha facoltà di svolgerlo.

BRONZUTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, questo emendamento nella sua formulazione può apparire semplice, ma in realtà investe un problema assai complesso. Con esso proponiamo di modificare il primo comma dell'articolo 1 del decreto, così come è formulato nel testo governativo (in riferimento all'inasprimento fiscale dell'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovraimposta di confine sulle benzine speciali da lire 13.295 a lire 15.889 per quintale) in modo che l'inasprimento sia contenuto nei limiti di 14.500 lire. Non desidero dilungarmi per manifestare il disagio che provo in questo momento nell'illustrare questo emendamento, dopo che ho illustrato l'emendamento, soppressivo dell'intero articolo 1, da noi presentato. Noi, infatti, in via principale, abbiamo proposto l'abolizione *sic et simpliciter* dell'aumento di questa sovraimposta, gravissima ed iniqua, di circa 2.500 lire al quintale, aumento che corrisponde a 22 lire al litro. Non mi dilungherò, ripeto, nel manifestare il mio disagio nell'illustrare questo emendamento, che è, in effetti, subordinato, ma che, per una stranezza regolamentare, viene considerato come se fosse un emendamento principale, e non subordinato, mentre in Commissione la prassi è diversa.

A prescindere da questo stato di disagio di cui hanno parlato anche i colleghi Natoli e Pintor in relazione a queste nostre proposte subordinate, desidero innanzi tutto dire che anche se questo emendamento fosse approvato – apro e chiudo subito una parentesi – ciò non cambierebbe di una virgola il nostro giudizio in merito al complesso del provvedimento, né in merito al titolo primo del decreto-legge. Anche se l'emendamento fosse approvato, ciò non ci renderebbe più docili o meno ostili, meno contrari al provvedimento; non si modificherebbe il nostro giudizio di fondo in base al quale noi riteniamo che questo provvedimento non sia da modificare, ma da respingere, da non convertire. La nostra azione – ed i colleghi lo sanno benissimo – tende a far sì che questo decreto-legge non sia convertito entro i termini previsti dalla Costituzione. La nostra posizione, quindi, non muterebbe, anche se l'emendamento fosse accettato, ma esso potrebbe verificare quell'apertura, costituire una controprova di quella tanto conclamata apertura (e la parola apertura dovrebbe essere posta tra virgolette, anzi tra « virgolone ») della maggioranza nei confronti dell'opposizione, la disponibilità per questa dialettica (ed anche la parola dialettica andrebbe tra « virgolone » e non tra virgolette), per questa apertura verso l'opposizione, certo non verso la nostra, comunque. Una verifica, insomma, di questa

dialettica parlamentare di cui tanto si parla e con la quale si cerca di illudere (o di illudersi, forse, in buonafede) ma si cerca, certamente, di illudere le masse popolari del nostro paese, la classe operaia.

Approvare questo emendamento potrebbe essere una manifestazione, sia pur miserrima, di quella « apertura », di quella conclamata dialettica parlamentare che pure l'onorevole Ferrari Aggradi va spandendo a piene mani, come gigli di letteraria memoria. C'è dunque una proposta del Governo intesa ad inasprire l'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di consumo portandola a 15.889 lire: ad essa abbiamo opposto posizioni assolutamente antitetiche. Abolire questo inasprimento, oppure sostituirlo con altre imposte sull'acquisto di automobili. Poiché il collega Caprara ha illustrato brillantemente il nostro emendamento sostitutivo, non tornerò sull'argomento. Vi sono, infine, alcune posizioni che taluni definiscono intermedie. Il collega Natoli ha già illustrato un suo emendamento che prevede un leggerissimo inasprimento di sole 200 lire al quintale - 2 lire al chilogrammo - per cui Governo e maggioranza, anziché accoglierlo, farebbero meglio ad accettare lo emendamento principale soppressivo. Il collega Pintor, sempre per il gruppo dei comunisti del *Manifesto*, ha poi presentato un emendamento anche più conciliante nei confronti della posizione del Governo. Ebbene, io farò un'altra proposta, ancora più concessiva; ma anche questa, se fosse accolta, rappresenterebbe pur sempre un miglioramento, per quanto lieve, al testo governativo. Se la maggioranza ed il Governo accettassero di ridurre non l'imposta, ma l'inasprimento dell'imposta da 15.889 lire a 14.500 lire per quintale, si tratterebbe su ogni quintale di pagare 1.389 lire in meno (sempre rispetto alla proposta del Governo, e non all'attuale prezzo della benzina); dividendo la cifra per 118, sempre per quel calcolo « artigianale » di cui parlavo illustrando il nostro emendamento soppressivo dell'articolo 1, si avrebbe una riduzione, sull'attuale inasprimento, di 11,76 lire al litro. Per il noto calcolo da noi fatto, che fa ascendere a circa 320 miliardi il maggiore gettito determinato dall'inasprimento causato dal decreto-legge, ciò comporterebbe una riduzione di circa 160 miliardi di lire.

Entriamo per un momento solo nella logica sostenuta dal Governo; ammettiamo - senza concederlo - che veramente fosse necessario, come se avessimo un mitra puntato alle spalle, reperire 320 miliardi dalla nuova sovrimposta sulla benzina. Infatti, questo mi sembra il discorso dell'onorevole Ferrari Aggradi e dell'onorevole Azzaro: o l'economia italiana prende comunque dalla benzina - e non da altre parti - circa 320 miliardi, o va tutto a catafascio, la patria è perduta, l'economia si dissolve, le fabbriche chiudono, si fermano le macchine, manca l'energia elettrica, restiamo al buio, non si potrà più vivere nel nostro paese.

Ammettiamo - dicevo - per un momento tutto questo, illudiamoci, per un momento, che la maggioranza con la sua « apertura », con la « dialettica parlamentare » accetti il nostro emendamento e l'inasprimento dell'imposta si riduce di lire 11,80 per litro, pari, ripeto, a circa 160 miliardi, e domandiamoci: operando in questo modo si rovina l'economia o non è vero, piuttosto, che si otterrà la stessa maggiore entrata prevista dal decreto-legge, pur riducendo di circa 11,80 lire per litro l'inasprimento del prezzo della benzina? Noi diciamo che è proprio così. E non è un gioco di prestigio!

Vediamo come ciò sia non solo possibile, ma vero! Il Governo ha, infatti, detto di aver bisogno non di 360 miliardi ma, secondo la relazione che accompagna il decreto-legge del 27 agosto (e questo decreto-legge attualmente al nostro esame è la copia fotostatica del primo decreto: cambia il numero degli articoli, c'è qualche virgola spostata ma la sostanza è la stessa) *grosso modo*, di 240 miliardi. Fatti i conti, intanto, si è constatato che non vi è stata contrazione nel consumo della benzina; ma poiché l'onorevole Azzaro e l'onorevole Ferrari Aggradi, sostenuti energicamente dall'onorevole Macchiavelli, ci hanno detto che tutto il provvedimento tendeva al contenimento di consumi, se non proprio di lusso, non necessari e non primari, come quello della benzina; ciò vuol dire che la previsione di 240 miliardi, da prelevare attraverso inasprimenti dell'imposta sulla benzina, si basava sulla previsione di una contrazione nelle vendite di quel prodotto. Si è constatato, invece, che questo non è avvenuto poiché il consumo della benzina è anelastico; vi è stato anzi un aumento del consumo della benzina, per cui, invece di 240 miliardi, si arriverà a 310-320 miliardi di entrata. Il Governo, quindi, si trova ad introitare 70-80 miliardi in più di quelli previsti. Con il nostro emendamento si prevede una minore entrata di 160 miliardi: si tratta, perciò, di vedere dove si possono reperire i circa 80 miliardi che mancano. Ma questo lo vedremo meglio quando discuteremo il nostro articolo aggiuntivo 1-*bis*, accettando il quale ci

troveremo ad avere lo stesso gettito, cioè quello previsto e richiesto dal Governo col decreto del 27 agosto scorso.

Con l'articolo aggiuntivo 1-*bis*, infatti, proponiamo di ridurre il periodo di dilazione del pagamento dell'imposta di fabbricazione e dell'IGE, concesso dal Governo alle società petrolifere in base ai poteri discrezionali concessi dalla legge n. 393 del 1968.

L'onorevole Macchiavelli ieri ricordava che, in base alla legge n. 393 del 1968, il Governo ha la facoltà di concedere una dilazione nel pagamento delle imposte da parte delle società petrolifere fino a 180 giorni, ma che, usando dei propri poteri discrezionali all'interno dei termini massimi previsti dalla legge, ha concesso una dilazione di soli 90 giorni; orbene, noi, con il nostro articolo aggiuntivo 1-*bis* (sul quale ci intratterremo più ampiamente allorché toccheremo questo punto specifico) chiediamo che il Governo faccia ancora uso di questi poteri e riduca il termine a 30 giorni, come del resto è in sua piena e totale facoltà, assoggettando le somme versate allo scadere di questi 30 giorni ad un interesse dell'8 per cento, che deve ritenersi più che equo ove si consideri quali sono i tassi correntemente praticati dalle banche.

In questo modo potremmo reperire somme che, secondo un calcolo, per così dire, artigianale da noi effettuato (non disponiamo, purtroppo, di dati ufficiali) si aggirerebbero fra gli 80 e i 93 miliardi.

L'accoglimento del complesso di questi emendamenti consentirebbe al Governo di reperire, pur riducendo il prezzo della benzina, la somma globale di 240 miliardi che ci si era prefissi di introitare ricorrendo al sovraprezzo sui prodotti petroliferi. Ciò serve a mettere in evidenza che i nostri emendamenti non sono basati su ipotesi astratte e irreali, ma sono ragionevoli e accettabili: salvo che l'uomo che in questo momento è assente, ma che in genere tuona da un microfono di quest'aula, l'onorevole La Malfa, non minacci e non provochi il finimondo. Ma in tal caso, signori del Governo, non dovrete fare il discorso della « contrazione dei consumi non necessari » o riproporre il tema della « dialettica parlamentare », e così via; dovrete riconoscere che siete vincolati, che avete una pistola puntata alle spalle e che non vi potete muovere circa la benzina: come dicevo altra volta, guai a chi tocca la benzina ! Altrimenti scatta l'onorevole La Malfa.

Ma non era su questo punto, peraltro, che desideravo intrattenermi nello svolgere questo emendamento, bensì su una questione assai più importante.

È ricorrente, da parte del Presidente del Consiglio Colombo, del ministro Ferrari Aggradi e degli altri esponenti della maggioranza, la polemica, riferita a coloro che come noi propongono l'abolizione degli inasprimenti fiscali sulla benzina, sulla necessità di contenere la spinta alla motorizzazione privata. Ora vorrei dimostrare che non di questo, in buona sostanza, si tratta, perché la motorizzazione privata non si è in alcun modo modificata. Anche dopo l'entrata in vigore del decreto-legge, il consumo della benzina, come la stessa maggioranza riconosce, non si è affatto contratto.

È avvenuto invece qualcosa di assai grave, in ordine a un punto sul quale il Governo aveva dato precise garanzie al Parlamento e al paese. Da parte del Governo si è infatti sempre parlato di una manovra fiscale che non avrebbe suscitato spinte inflattive e si è sostenuto che l'inasprimento tributario riguardava consumi non necessari e non primari, anche se popolari: ma io mi domando come fa un consumo ad essere popolare e insieme non necessario, quasi che la gran massa del popolo italiano, i nostri lavoratori, si dessero a sprechi, a orge, a consumi voluttuari: a mio modo di vedere, un consumo se è popolare è necessariamente necessario – scusatemi se uso l'avverbio e l'aggettivo insieme, per sottolineare e rafforzare il concetto che voglio esprimere. Il popolo non è quotidianamente dedito alle orge dei palazzi Labia. Ma non voglio stasera parlare neppure della necessità che oggi hanno i lavoratori di consumare benzina per recarsi al lavoro. Ne hanno già parlato l'onorevole Milani ed altri nostri compagni. Voglio solo contestare con le cifre – non come fanno alcuni autorevoli membri del Governo che si irritano e gridano – le affermazioni governative.

Avete detto che si trattava di una manovra fiscale che non avrebbe suscitato spinte inflattive, che avrebbe contratto i consumi non necessari, spostando le risorse dai consumi privati ai consumi pubblici. L'onorevole Azzaro addirittura parlava di positivo esito di questa manovra, che forse avrebbe addirittura agito sul risparmio familiare. Ne abbiamo già parlato in Commissione, onorevole Azzaro, e non voglio tornare ancora sulla storia dei risparmi familiari. Onorevole relatore per la maggioranza, la prego di credere che nelle famiglie dei lavoratori italiani non ci sono risparmi familiari. Il salario basta, sì e no, settimana per settimana, mese per mese a procurare

quanto è necessario per vivere. E quando viene l'autunno, per comprare i libri per i figlioli che vanno alla scuola media, onorevole Azzaro, i lavoratori impegnano la « tredicesima » ! Altro che risparmi familiari ! La « tredicesima » la si lascia già impegnata, prima ancora di riscuoterla, nelle mani del libraio, altro che risparmio familiare da assorbire con la benzina ! Onorevole Azzaro, giri un po' di più tra le famiglie degli operai del Mezzogiorno, ella che è meridionale.

Avete ancora detto che il provvedimento non avrebbe provocato una lievitazione dei prezzi, che questa brillante manovra fiscale non avrebbe spinto a un rincaro del costo della vita.

Onorevoli colleghi, desidero leggervi questa sera quella paginetta che non ebbi occasione di citare testualmente la settimana scorsa, nel corso del mio intervento nella discussione generale di questo provvedimento, dalla *Rassegna mensile dell'istituto nazionale per lo studio della congiuntura*, anno XIII, nn. 8-9, 30 settembre 1970. Allora dissi che citavo a salti dalla pagina 9 in poi. A pagina 14 di questa rivista è scritto: « Anche le spinte sui prezzi hanno dato, pur se soprattutto a livelli ingrosso e non in tutti i settori, qualche segno di attenuazione. Hanno favorito tali più caute evoluzioni, in primo luogo l'esaurirsi di alcune spinte di origine esogena nel 1969 particolarmente accentuate. L'andamento più riflessivo che è andato caratterizzando le quotazioni internazionali di alcune principali materie di base si è traslato sui prezzi interni delle materie prime dei prodotti intermedi mediamente stabilizzatisi e in qualche caso anche cedenti a partire dalla primavera. La diminuita pressione sul mercato dei materiali da costruzione ha portato nel più recente periodo ad una maggiore stabilità dei prezzi di questi beni. Infine, i buoni raccolti estivi di frutta e ortaggi » (vi leggo tutto quello che c'è scritto, quello che va contro e quello che va a favore della mia tesi, per ricavare poi delle conclusioni, onorevole Azzaro) « di immediato avvio ai mercati di consumo hanno permesso di attenuare anche in questo settore alcune precedenti tensioni ». Apro una breve parentesi per sottolineare che di lì a poco tempo sarebbe intervenuto il primo « decretone » che, invece di riequilibrare le cose che andavano male, finì per sconvolgere anche quelle che si erano bene avviate.

Il documento così prosegue: « Non può invece essere considerato esaurito il fenomeno di traslazione sui prezzi dei maggiori costi di produzione, a partire dalla primavera. Anch'esso ha teso, comunque, almeno in termini aggiuntivi, ad una qualche attenuazione a livello dei prezzi all'ingrosso. Non ancora, tuttavia, a quello dei prezzi al consumo, per il sovrapporsi, in questo caso, di nuove spinte dall'area dei costi di distribuzione e per effetto di alcuni dei ritocchi operati in materia fiscale e per l'affiorare delle consuete spinte stagionali ».

Ecco, qui vi è già una prima indicazione che l'attuazione del rincaro del costo della vita è stata non solo frenata, ma capovolta dal vostro intervento cosiddetto anticongiunturale.

Prosegue ancora il documento: « Per quanto riguarda il periodo già coperto dai dati rimane in ogni modo da ricordare che, sia pure come effetto di evoluzione settoriale non del tutto omogenea, quando non addirittura contrastante, l'indice generale dei prezzi all'ingrosso ha accusato, nei cinque mesi che vanno dal marzo all'agosto » (quindi prima del decreto) « un aumento complessivo di appena lo 0,4 per cento, contro una variazione del 3,2 negli analoghi mesi del 1969. L'indice dei prezzi al consumo » (sempre prima del decreto) « ha a sua volta una lievitazione dell'1,4 contro l'1,9 del 1969. Conseguentemente, anche il divario tendenziale rispetto ai 12 mesi prima, per l'indice dei prezzi all'ingrosso, allargatosi fino al 9,3 si è ridotto, nel confronto agosto 1970-agosto 1969, al 6,2, e l'indice dei prezzi al consumo dal 5,2 al 4,5 ».

Onorevole Azzaro, forse ella è tanto bravo da conoscere un'arte capace di capovolgere il senso della statistica; ma ciò che io sono andato leggendo dimostra che prima dell'intervento del « decretone » n. 1, che è del 27 agosto, si verificavano questi fenomeni che in un certo senso indicavano una ripresa positiva.

Ho detto – e non lo voglio ripetere – che già in luglio l'indice generale della produzione industriale aveva segnato una variazione positiva. Ma ora stiamo parlando dell'indice dei prezzi e del costo della vita e, da quanto ho letto, se ho letto bene (forse è scritto troppo piccolo e leggo male), risulta che le spinte sui prezzi hanno dato qualche segno di attuazione prima del « decretone » n. 1, del 27 agosto.

A un certo punto dell'articolo di quella rivista addirittura si legge: « Non può invece essere considerato esaurito il fenomeno di traslazione sui prezzi dei maggiori costi di produzione a partire dalla primavera. Anch'esso ha teso comunque, almeno in termini aggiun-

tivi, ad una qualche attenuazione a livello dei prezzi all'ingrosso. Non ancora tuttavia a quello dei prezzi al minuto, per il sovrapporsi in questo caso di quelle spinte dal lato dei costi di distribuzione e anche nelle ultime settimane per effetto di alcuni ritocchi operati in materia fiscale e per l'affiorare delle consuete spinte stagionali ».

In effetti, si è avuto un risultato diverso da quello che con questo decreto volevate provocare. È stato detto che non vi sarebbe stata una lievitazione dei prezzi, che non si sarebbe avuto rincaro del costo della vita, che si trattava di una manovra selettiva che avrebbe colpito i consumi non primari, non essenziali, e che il costo della vita sarebbe rimasto pressoché uguale. Vediamo invece che cosa è successo. Purtroppo devo ripetermi, perché i dati sono quelli che sono e non posso inventarne di nuovi.

Secondo i risultati dell'inchiesta congiunturale dell'ISCO relativamente agli indici fino ad agosto, le cose andavano in un certo senso, come abbiamo detto. Ma poi l'Istituto di statistica, in settembre, fa i suoi conti e pubblica i suoi indici. *La Stampa* il 12 novembre pubblica, sotto il titolo: « La famiglia media di impiegati ed operai », quanto segue: « La vita rincara: in settembre aumenta dello 0,8 per cento. Il rialzo è attribuito ad un insieme di circostanze eccezionali: combustibili, abbigliamento, " decretone ". Nei prossimi mesi dovrebbe andare meglio ».

L'onorevole Azzaro ha diligentemente raccolto le mie stesse statistiche per dimostrarmi il contrario. Ebbene, si dice che bisogna considerare anche la congiuntura stagionale in relazione ai prezzi. Perciò, faremo il raffronto non solo rispetto al mese precedente dello stesso anno, ma anche rispetto al corrispondente mese dell'anno precedente, in modo da poter tenere conto di tutte le componenti, quelle stagionali e quelle non stagionali, ed in modo da considerare quelle componenti dovute in particolare al « decretone » del 27 agosto, che ha provocato una violenta scossa tellurica, abbastanza sensibile, che ha colpito il costo della vita.

Sempre per l'onorevole Azzaro – poiché sembra che non voglia convincersi di queste cose o, se si convince, che si convinca del contrario – voglio analizzare in particolare queste variazioni dell'indice del costo della vita sino all'agosto del 1970, cioè prima dell'emanazione del decreto. Come la storia si divide in due grandi periodi, avanti Cristo e dopo Cristo, più modestamente dividerò la cronaca del costo della vita nel nostro paese in prima del decreto e dopo il decreto.

Dunque, agosto è la data di nascita del decreto. Ebbene, nel settembre del 1969, cioè prima del decreto, il costo della vita rispetto al mese precedente aumentava dello 0,3 per cento (perché è strano: il costo della vita non diminuisce mai; questa è una costante). Rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, cioè rispetto al settembre del 1968, ricordo a me stesso – perché anche io attraverso questi dati voglio capire meglio il significato di queste variazioni – il costo della vita era aumentato del 3,6 per cento. È da notare che anche allora cioè nell'autunno del 1969, eravamo in congiuntura stagionale; perché poi arriveremo al settembre del 1970, quindi nella stessa congiuntura stagionale, e non credo che, intervenuto il decreto siano cambiate le stagioni: l'autunno è autunno prima del decreto e dopo il decreto. Andiamo avanti. Ottobre 1969 (siamo sempre prima del decreto): aumento del costo della vita rispetto al mese precedente 0,5 per cento; aumento del costo della vita rispetto all'ottobre del 1968 4,9 per cento. Novembre 1969: aumento del costo della vita rispetto al mese precedente 0,4 per cento; rispetto al novembre 1968 4,2 per cento (vorrei pregare gli stenografi di appuntare diligentemente per l'onorevole Azzaro, che è assente in questo momento, le percentuali che sto elencando, perché se egli ne porta altre, si potrà discutere; ma non vorrei mi portasse indici diversi affermando che sono quelli che ho indicato io). Andiamo avanti. Dicembre 1969 (siamo sempre prima del decreto): aumento del costo della vita rispetto al mese precedente 0,4 per cento; rispetto al dicembre 1968 4,4 per cento. E arriviamo all'anno del Signore 1970, mese di gennaio: rispetto al dicembre 1969, cioè rispetto al mese precedente, aumento del costo della vita 0,5 per cento, rispetto al gennaio 1969 4,8 per cento. Ed è necessario esaminare questa progressione perché di impennate ne abbiamo anche nel 1970, ma esse non sono di congiuntura stagionale, o almeno non sono della stessa congiuntura stagionale del settembre 1970: cioè non siamo in autunno.

Infatti nel 1970, nel mese di febbraio, abbiamo una « impennata » che, anche se leggermente inferiore, è quasi uguale a quella di cui stiamo parlando, cioè a quella del settembre 1970. Nel mese di febbraio del 1970 registriamo infatti un rincaro del costo della vita rispetto al mese precedente dello stesso anno (gennaio 1970) dello 0,7 per cento ed ab-

biamo quindi un conseguente rincaro del costo della vita rispetto allo stesso mese dell'anno precedente (febbraio 1969) del 5,4 per cento. Però, onorevole sottosegretario, è una impennata questa di un solo mese, cioè del mese di febbraio. Infatti, a marzo – forse sarà la primavera; ecco perché parlavo di « congiuntura stagionale » – abbiamo un aumento del costo della vita rispetto al mese precedente (febbraio) soltanto dello 0,3 per cento – dico « soltanto » non perché questo aumento sia poco ma perché lo si deve raffrontare con l'impennata del mese precedente – e un incremento del costo della vita rispetto allo stesso mese dell'anno precedente (marzo 1969) del 5 per cento; quindi, complessivamente, un aumento del 5,3 per cento (chiedo scusa ai colleghi se mi capita di ripetere le stesse date più di una volta; comunque lo ritengo opportuno perché credo che l'onorevole Azzaro abbia fatto un po' di confusione su queste statistiche).

Arriviamo così all'aprile 1970. In questo mese abbiamo un aumento del costo della vita rispetto al mese precedente (marzo 1970) sempre dello 0,5 per cento e un corrispondente aumento del costo della vita rispetto allo stesso mese dell'anno precedente (aprile 1969) del 5,2 per cento. A maggio queste percentuali variano nella seguente misura: più 0,4 per cento rispetto al mese di aprile del 1970, più 5,4 per cento rispetto al mese di maggio del 1969. E arriviamo ai mesi di giugno, luglio e agosto, cioè alla vigilia della nascita del « decretone ». Nel mese di giugno del 1970 abbiamo, rispetto al mese precedente (maggio 1970), un aumento del costo della vita di appena 0,2 per cento – dico « appena » non perché questo aumento sia poca cosa ma perché lo raffronto a quello che è avvenuto in precedenza e perché penso a quello che è accaduto successivamente – a cui corrisponde un aumento del costo della vita, rispetto allo stesso mese dell'anno precedente (giugno 1969), del 5,2 per cento. Questo 0,2 per cento rispetto al mese precedente, si mantiene costante in luglio. Infatti, nel mese di luglio 1970 abbiamo un aumento del costo della vita rispetto al mese precedente (giugno 1970) di 0,2 per cento, cui corrisponde un aumento del costo della vita rispetto allo stesso mese dell'anno precedente (luglio 1969) del 4,7 per cento.

Nel mese di agosto – in agosto il « decretone » non dispiega ancora i suoi effetti, non è ancora nato; è soltanto nelle intenzioni del Governo – si mantiene un aumento del costo della vita rispetto al mese precedente (luglio 1970) dello 0,3 per cento, cui corrisponde un aumento del costo della vita rispetto allo stesso mese dell'anno precedente (agosto 1969) del 4,7 per cento.

Poi viene il « decretone » – siamo al 27 agosto – la brillante manovra di cui si vanta l'onorevole Ferrari Aggradi, un inasprimento fiscale, una manovra fiscale (inasprimento fiscale lo chiamiamo noi che siamo cattivi, il ministro del tesoro parla di manovra fiscale) che non colpisce consumi popolari e necessari, che non provoca spinte inflattive, che non provoca traslazioni di aumento dei costi, che certamente, quindi, non intaccherà né provocherà un aumento del costo della vita. Tutto questo è vero fino al 27 agosto, forse fino al 10 settembre, come si è sostenuto nel dibattito al Senato e nel dibattito presso la Commissione finanze e tesoro della Camera e lo si è sostenuto anche in quest'aula durante la discussione del decreto-legge n. 621, appunto del 27 agosto 1970. Poi vengono fuori tutte queste cose dalle quali si rileva che non è vero niente, che tutto è falso, che inasprire l'imposta sulla benzina significa provocare un aumento del costo di diversi prodotti e, in definitiva, significa provocare un aumento del costo della vita.

Vedremo che cosa è successo a ottobre, che cosa succederà a novembre e che cosa succederà a dicembre. Per il momento, a settembre è successo esattamente questo: che di fronte ad una costante dello 0,2 per cento, dello 0,3 per cento dei mesi di giugno, luglio e agosto – prima del decreto-legge – di aumento del costo della vita, abbiamo avuto la più grossa impennata degli ultimi dodici mesi, cioè il costo della vita è aumentato, nel settembre 1970, dello 0,8 per cento, un'impennata che ha superato il tetto che era stato toccato nel febbraio dello stesso anno 1970 con lo 0,7 per cento. Rispetto al mese di settembre 1969 abbiamo avuto un aumento del costo della vita del 5,2 per cento, mentre nel settembre 1969 questa incidenza dell'aumento del costo della vita era stata del 3,06 per cento rispetto allo stesso mese del precedente anno 1968.

Purtroppo, ogni volta che desidero rivolgermi all'onorevole Azzaro, questi scompare. Mi pare uno di quegli attori costretti a recitare più di una parte. Non lo dico in termini offensivi. So bene che l'onorevole Azzaro è impegnato nella Commissione antimafia o in qualche altra sede.

Pertanto, il *Globo* (giornale che non aderisce al *Manifesto* e quindi non ha alcuna necessità e alcuna volontà di denigrare il Governo o di opporsi al « decretone », anzi mi pare che sia uno di quei giornali, insieme con

gli altri che vado citando, che il « decretone » appoggiano, che addirittura vedono in questo « decretone » i puntelli delle sorti della nostra patria, dell'avvenire del nostro paese) così scrive: « Come variazione mensile quella registrata in settembre risulta la più elevata degli ultimi 12 mesi » (questo lo avevo rilevato anch'io e quindi è una ripetizione) « mentre nel raffronto tra un mese e il corrispondente dell'anno precedente l'aumento di settembre si è riportato sulla media degli incrementi del primo semestre 1970. A dare una accelerazione al movimento ascendente del costo della vita è stato, nel mese in esame, soprattutto l'aumento del prezzo della benzina ». Badate, non lo dico io: è stato soprattutto l'aumento del prezzo della benzina a provocare l'aumento del costo della vita, cioè questa sua impennata. Infatti, negli indici settoriali troviamo un aumento dell'1,1 per cento rispetto al precedente agosto nel settore elettricità e combustibili, e dell'1,7 per cento in quello dei beni e servizi vari, anche questi interessati dagli inasprimenti fiscali contenuti nel « decretone » (che si diceva non avrebbe provocato aumenti nel costo della vita !). Gli inasprimenti, infatti, si sono rapidamente tradotti in aumenti dei prezzi.

Questa sembra proprio una controrelazione alla relazione al « decretone », con la differenza che questa è fatta sulla base di dati di fatto reali, mentre quelle del Governo erano promesse, erano previsioni, e le previsioni del Governo vengono sempre smentite dai fatti. Non so proprio se si tratti di un Governo sfortunato, che prevede una cosa mentre poi ne succede un'altra, oppure di un Governo malizioso che, pur facendo tra sé previsioni ottimistiche, dice il contrario (anche perché se dicesse la verità forse l'ostruzionismo non lo faremmo soltanto noi, lo farebbero in troppi in Italia, e il « decretone » non passerebbe).

L'indice alimentare invece è salito solo dello 0,4 per cento. A questo proposito ho da fare qui una mia riflessione personale (non è qualcosa che dice il giornalista del *Globo*). Forse l'indice degli alimentari non è salito troppo perché, dal momento che quello della benzina è un consumo rigido, anelastico, la povera madre di famiglia, il povero lavoratore, non potendo intaccare il risparmio familiare (come dice l'onorevole Azzaro) perché il risparmio non ce l'ha, ha stretto la cintola, ha... rimpicciolito la borsa della spesa (non è detto che ne debba comperare un'altra più piccola: la riporterà magari semivuota dal mercato). Il mancato aumento della domanda sul mercato degli alimentari, quindi, non ha magari provocato l'impennata che altrimenti ci sarebbe stata anche in questo settore.

Cito sempre dal *Globo*: « Si tratta quindi di variazioni che hanno risentito di fatti particolari e contingenti, dei quali si deve tener debito conto nell'esprimere una qualche valutazione tendenziale del nostro sistema dei prezzi ». Ma vi è un elemento che viene sottolineato da tutti i giornali (io ho preso solo questo proprio per non tediarvi troppo), da tutta la stampa; e da tutta la stampa poi - questo è il bello ! - filogovernativa, e non filopadronale, ma addirittura padronale (perché la stampa non credo sia filopadronale: è padronale). Tutti i giornali, dunque, chi più chi meno, attribuendo a questo fatto una funzione più o meno determinante, sottolineano che questo rincaro del costo della vita è in gran parte dovuto all'intervento del « decretone ».

Per quanto concerne gli altri indici (cito sempre dal *Globo*, perché i suoi articoli in proposito mi sembrano i più dettagliati), quello dei prezzi all'ingrosso ha presentato un aumento dello 0,5 per cento rispetto al mese precedente, e del 6,4 per cento nei confronti del corrispondente mese del 1969. È una fortuna che questo indice non riguardi il costo della vita, perché pare che questo sia il livello di guardia dell'onorevole Giolitti; altrimenti saremmo già all'alluvione. Più in particolare, l'indice dei prodotti agricoli ha registrato una diminuzione dello 0,3 per cento rispetto al precedente agosto e un aumento dell'1,7 per cento rispetto al settembre 1969, mentre quello dei prodotti non agricoli ha subìto, rispettivamente, aumenti dello 0,7 e del 7,5 per cento. Quest'ultimo settore (questo mi interessava) ha ugualmente risentito, in una certa misura, dell'aumento del prezzo della benzina. L'indice dei prodotti petroliferi, infatti, ha registrato un aumento dell'8,8 per cento rispetto all'agosto del 1970 e del 12,3 per cento rispetto al settembre 1969.

L'indice dei prezzi al consumo, infine, è aumentato in settembre dello 0,6 per cento rispetto al mese precedente e del 5 per cento rispetto al corrispondente mese del 1969. L'indice dei prodotti alimentari (anche questo è un elemento interessante da sottolineare; e spero che questo mi dia torto, così l'onorevole Azzaro potrà dimostrare la bontà della manovra fiscale del Governo) ha registrato un aumento dello 0,2 per cento rispetto al mese precedente e un aumento del 4,1 rispetto al settembre del 1969. Quello dei prodotti non alimentari ha registrato un aumento dell'1,6 per cento rispetto al mese precedente e del 6,4 per

cento rispetto al corrispondente mese del 1969. Quello dei servizi (ed io qui aggiungo: « per il momento ») ha registrato un aumento dello 0,2 per cento rispetto al mese precedente e del 5,1 per cento rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

Come vedete, onorevoli colleghi, anche questa disaggregazione dei dati e questa disamina all'interno degli stessi indici danno la dimostrazione palese, concreta, tangibile (direi che si può tagliare a fette) che l'intervento cosiddetto anticongiunturale (qualcuno dice che sarebbe meglio dire congiunturale; l'onorevole Riccardo Lombardi dice che « anticongiunturale » è un brutto termine, e ha ragione) ha provocato gli effetti contrari che si era ripromesso, almeno per quanto riguarda il costo della vita, e provocherà poi il terremoto sulle condizioni di vita dei lavoratori italiani. Infatti, volete sapere (questo lo voglio spiegare a me stesso che non sono un cultore di materie economico-finanziarie: non solo non sono un cultore, ma me ne intendo abbastanza poco. Difatti sono dati che debbo per forza andare a raccogliere da altri che queste analisi fanno e che poi hanno la capacità di sintetizzare, di mettere insieme, di estrapolare. Ma permettete che, poi, ognuno il giudizio se lo faccia da sé secondo l'esame che fa della situazione. Quanto ai numeri, che sono un po' non... commestibili, c'è bisogno di qualcuno che li elabori, ne faccia una prima « digestione » e poi li porga agli altri); volete sapere – dicevo – che cosa significa questo aumento dello 0,8 per cento del costo della vita? Significa che c'è stato un aumento di circa 1,30 punti nel trimestre agosto-ottobre per quanto riguarda la scala mobile, quindi un ulteriore rincaro al quale corrisponderà (l'ho già detto, ma lo voglio ricordare e sottolineare) lo scatto di 1 punto di contingenza per i lavoratori.

Discutiamo di questo punto di contingenza. La stampa già ce ne ha informato; i giornali padronali già si stanno scandalizzando e stanno facendo il pianto di Geremia su questo scatto di un punto della contingenza. Ma andiamo a vedere a che cosa corrisponde un punto di contingenza.

AZZARO, *Relatore per la maggioranza.* In tutto l'anno ve ne sono stati 8.

BRONZUTO. Arrivo proprio a questo. Vi sono stati otto punti di contingenza. Ma mi sa dire ella quanto guadagna in più per ogni ora un operaio in termini monetari? L'aumento per ogni punto di contingenza non arriva a 10 lire l'ora. E sa quanto costa nella borsa della spesa 1,30 punti di aumento della scala mobile? Non certo alcune unità di lire, ma decine, centinaia di lire. Io ho fatto un conto che dovrebbe interessare anche lei che è meridionale. Prendiamo una famiglia composta da 6 figli più i genitori a carico. Questa famiglia consuma tre chili di pane al giorno; con l'aumento di 30 lire al chilo si hanno 90 lire al giorno in più di spesa, il che fa circa 3 mila lire al mese in più. E questo in una famiglia di un operaio che lavora; ma nel Mezzogiorno sono molti gli operai che lavorano saltuariamente e che quindi non ricevono sempre la contingenza.

Vogliamo vedere che cosa significa l'aumento dello 0,8 per cento del costo della vita? Noi, fino a quando parliamo di indici e di percentuali, possiamo avere un'idea errata di come stanno le cose.

AZZARO, *Relatore per la maggioranza.* Guardi che l'indice dello 0,8 per cento è enorme e rappresenta la punta massima.

BRONZUTO. Andiamo a vedere quindi che cosa questo 0,8 per cento rappresenta in termini monetari per il lavoratore. Vi è innanzitutto da considerare che nel mese di settembre, al contrario dei prezzi all'ingrosso, il commercio al dettaglio ha contenuto la tendenza al rialzo. Ma se nel mese di settembre vi è stata questa resistenza del commercio al dettaglio, a mio parere, ciò è dovuto alla riduzione della domanda. Infatti, l'unica riduzione della domanda che si è ottenuta con il « decretone » è stata quella relativa ai generi alimentari e all'abbigliamento: non potendosi risparmiare sulla benzina, si risparmia sulle scarpe e sui generi alimentari. Ma se viene meno questa resistenza del commercio al dettaglio, se si rompono gli argini, se il livello di guardia viene superato, chissà dove arriveremo e dove arriveremo già a dicembre, perché sull'aumento del costo della vita ha influito l'aumento dei generi alimentari in misura non eccessiva, non determinante. Si tratta di una misura dello 0,2 per cento per i generi alimentari o dello 0,4 per cento per il costo della vita in generale. Si badi che questo aumento si verifica nei mesi di agosto, settembre e ottobre, mentre nei mesi più freddi si verifica un'ulteriore spinta congiunturale.

Il punto importante da sottolineare è che non solo il « decretone » non cerca di correggere queste sfasature, ma che esso addirittura le provoca, cioè non corregge una spinta

inflazionistica, ma al contrario la determina. Di ciò si lamentano i padroni e di ciò si preoccupa l'onorevole Azzaro, perché la contingenza aumenta di 8 punti.

C'è stato un giornalista più diligente dell'onorevole Azzaro che ha fatto certi conti e ha detto che per l'aumento di ogni punto di contingenza l'industria (termine, in verità, astratto) sopporta un onere di 60 miliardi. Si tratta di calcoli che io riferisco così come li ho conosciuti e che do per buoni. Quello che conta è la dimensione complessiva della cifra, anche se poi in realtà essa può variare in più o in meno. Poiché in un anno la contingenza è aumentata di 8 punti, l'onere sopportato da questa cosiddetta industria è di 480 miliardi.

Come ho detto, non è mia intenzione contestare la cifra ma più semplicemente osservare che l'aumento di un punto di contingenza per la classe operaia e per i lavoratori costa all'industria 60 miliardi. Non sempre, però, l'aumento di questa contingenza è proporzionale all'aumento del costo della vita. Infatti, se prendiamo in considerazione il trimestre agosto-ottobre, possiamo vedere che la contingenza è scattata di punti 1,27. Essendo scattata di punti 1,27, essa, convenzionalmente, viene considerata, agli effetti dell'aumento per gli operai, soltanto come 1 punto. Gli operai perdono in partenza lo 0,30 per cento. Inoltre, l'aumento effettivo che percepirà l'operaio decorrerà a partire dal mese di novembre e non dal momento in cui la contingenza è effettivamente scattata. Perciò, non solo gli operai perdono lo 0,30 per cento, ma perdono anche i 3 mesi precedenti. Questo meccanismo non è occasionale o episodico ma costituisce la norma in base alla quale funziona il sistema della contingenza.

Così, quando la contingenza in un periodo più o meno lungo scatta, mettiamo, di 8 punti, il costo della vita sarà aumentato di 10 o 12 punti. Quanto avranno perduto la classe operaia nel suo complesso e il singolo lavoratore? Non ho fatto i conti, ma in base alla logica di questo meccanismo il lavoratore ci rimetterà 2 o 3 punti.

Ho già detto, ma vorrei ripeterlo a coloro che piangono perché il costo della vita ricade sull'industria, che la classe operaia nel suo complesso, ed il singolo operaio, questo aumento relativo allo scatto di un punto della contingenza lo percepiscono tre mesi dopo, quando già hanno pagato di tasca propria l'aumento del costo della vita. In definitiva, quindi, è il lavoratore dipendente, ed in particolare il salariato, quello che viene veramente colpito dall'inflazione e dalla deflazione. Cosa comporta, in « soldoni », questo aumento del costo della vita? Vorrei citare a questo proposito i dati relativi al costo della vita in alcune città. Si parla di un costo di 60 miliardi per l'industria per lo scatto di un punto della contingenza, ma bisogna anche ricordare che questo comporta per ogni singolo lavoratore l'aumento di 8 lire l'ora. Si cita molto facilmente il dato relativo ai 60 miliardi, perché fa più impressione parlare di 60 miliardi che non di 8 lire l'ora.

AZZARO, *Relatore per la maggioranza*. È più facile dire 8 lire l'ora che non 60 miliardi.

BRONZUTO. Dire 60 miliardi, ripeto, impressiona; le 8 lire l'ora impressionano solo chi le riscuote, ma certo negativamente.

È stato fatto un calcolo di quanto spende, per la borsa della spesa giornaliera, una famiglia tipo italiana di quattro persone; a proposito di questa famiglia tipo italiana di quattro persone, noi sappiamo, onorevoli colleghi, che nel Mezzogiorno non esistono famiglie di quattro persone. Per quelle zone bisogna parlare di famiglie di cinque, sei, sette od otto persone se non di più. Prendiamo, comunque, ad esempio questa famiglia tipo italiana; discuteremo poi dell'opportunità di prenderla ad esempio quando parleremo di città come Palermo o Napoli. A Firenze, questa famiglia tipo (e guai se c'è un figlio in più) spende 2.830 lire al giorno per mangiare; ma questa è la borsa della spesa, alla quale bisognerebbe aggiungere la spesa per l'affitto, per la luce, per il gas, ed anche altre eventuali spese. A Genova, il costo è di 2.714 lire al giorno, a Torino di 2.700 lire, a Roma di 2.597 lire (e nella capitale siamo fortunati rispetto a Torino), a Milano di 2.579 lire, a Palermo di 2.563 lire, a Bologna di 2.388 lire. I più fortunati, rispetto alle altre grandi città d'Italia, siamo noi napoletani, perché la borsa della spesa a Napoli costa 2.324 lire. Ve la immaginate, a Palermo o a Napoli, una famiglia di quattro persone? E poi, dopo l'emigrazione degli ultimi anni, credo che anche a Milano e a Torino sia difficile trovare una famiglia – la famiglia tipo italiana – di quattro persone.

Queste cose desidero ricordarle in questa sede, nel momento in cui si vuole aumentare l'imposta sulla benzina. Onorevoli colleghi, abbiamo fatto la detassazione dei salari; quando si discuterà la riforma tributaria parleremo di questo problema. La famiglia tipo italiana, quella di Torino (non composta da immigrati meridionali), famiglia di quattro per-

sone, e quella di Napoli e di Palermo, paga-no la ricchezza mobile sulla metà della borsa della spesa giornaliera. Infatti, quando eleviamo da 240 mila a 600 mila lire il minimo esente per la ricchezza mobile, portiamo questa quota a 59 mila lire al mese. Visto che la borsa della spesa giornaliera a Torino costa 2.830 lire, ciò si traduce in 85 mila lire al mese, il che significa che la famiglia-tipo torinese (non meridionale immigrata a Torino) su 50 mila lire non paga la ricchezza mobile, ma sulle altre 35 mila lire la paga. E così anche a Napoli, dove la borsa della spesa giornaliera costa 70 mila al mese.

Ma quel che è ancora più grave è la lievitazione del costo della vita, che può diventare spaventoso. Io ne sono spaventato forse perché sono meridionale, e non di una grande città, ma di una cittadina di medie dimensioni. Ad esempio, mi spaventa l'aumento del prezzo del pane. Mentre in alcune parti del nostro paese, per fortuna, il pane comincia a perdere valore come alimento fondamentale, nelle nostre città del Mezzogiorno il pane e la pasta rappresentano, se non tutta, almeno gran parte dell'alimentazione. Io ho svolto due campagne elettorali in Sicilia. La prima volta che capitai a Sciacca, in provincia di Agrigento, ebbi occasione di sentire spesso, nel corso delle visite che facevo alle famiglie, le mamme rimproverare i bambini quando, durante la mattinata, assaggiavano qualche cosa. Rimasi impressionato della frase che usavano, anche perché a Napoli non si usa: non toccate niente, altrimenti a mezzogiorno non mangiate la pasta! La prima volta credetti, appunto, che a mezzogiorno la famiglia avrebbe mangiato pasta; poi, sentendo ripetere la frase più volte, in giorni diversi e in case differenti, mi venne un dubbio e alla mia domanda: è mai possibile che a mezzogiorno mangiate sempre pasta? Mi hanno risposto: no, è un modo di dire, il termine « pasta » sostituisce quello di minestra o di qualunque altra cosa. Quindi, non mangiare la pasta significava non mangiare. Ciò dimostra come la pasta sia l'elemento fondamentale dell'alimentazione nel Mezzogiorno, sia nelle zone agricole sia nei grandi aggregati urbani. Questo concetto, onorevoli colleghi, mi ha impressionato e mi impressiona ancora, se penso che cosa può significare nel Mezzogiorno un aumento nel prezzo del pane di 30 lire al chilo. Poiché in queste famiglie si comprano dai 3 ai 4 chili di pane al giorno, l'aumento si traduce in oltre 3 mila lire al mese. 135 lire di aumento sulla carne di maiale, 70 lire su quella di manzo, 30 lire di aumento sull'insalata, le cipolle, le banane, 40 lire sul burro, 10 lire sul latte, 2 lire sulle uova, 2.000 lire su un comune vestito di lana e addirittura 20 lire su una saponetta. Nessun genere è sfuggito alla logica del « decretone » che non doveva far aumentare i prezzi. Si tenga inoltre conto che l'aumento medio degli affitti è stato di 7.500 lire al mese. Per quanto riguarda Roma, poi, si parla di un aumento del prezzo della luce, dell'acqua, del gas che dovrà essere deliberato dal consiglio comunale. L'aumento, certamente, sarà approvato con il voto della maggioranza, di questa maggioranza di centro-sinistra che si muove a fisarmonica: qui comprende il PSI, lì esclude il PSU, mentre a Palermo il PRI è con Ciancimino.

Ho voluto portare questi esempi per sottolineare uno degli effetti gravissimi prodotti dal « decretone » e in particolare dall'aumento del costo della benzina.

Per i motivi che ho detto nel mio intervento, in sede di discussione generale, non è certo perché siamo affezionati all'automobile, alla motorizzazione privata, che noi fin dal primo momento ci siamo opposti ad ogni aumento del prezzo della benzina; per questi motivi abbiamo presentato l'emendamento che chiede la soppressione dell'articolo 1 del decreto-legge e, ove esso dovesse essere respinto, l'emendamento che chiede, in via subordinata, una riduzione di questo aumento.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

All'articolo 1, primo comma, sostituire le parole: a lire 15.889, *con le parole*: a lire 15.000.

1. 46. Caprara, Bronzuto.

L'onorevole Caprara ha facoltà di svolgerlo.

CAPRARA. Come è noto, la nostra linea principale è quella della soppressione dell'articolo 1 in tutte le sue varie componenti, sia per quanto riguarda l'imposta di fabbricazione e la sovrimposta di confine sulle benzine, sia per quanto riguarda l'aliquota ridotta dell'imposta di fabbricazione e sulla relativa imposta di confine: noi ci battiamo, in sostanza, per la liquidazione totale del prelievo sulla benzina.

Queste nostre posizioni sono state motivate in modo tale da sostenere una linea non pregiudizialmente contraria a qualsiasi forma di prelievo, essendo evidentemente la leva tribu-

taria uno degli strumenti ai quali, in determinate condizioni, si può e si deve fare ricorso. Abbiamo sostenuto la soppressione totale dell'articolo 1 facendo aperto riferimento alla inidoneità di questo tipo di intervento per raggiungere anche gli scopi di una politica cosiddetta riformatrice.

A questa nostra linea principale abbiamo fatto seguire anche una serie di subordinate; una di esse è appunto quella che è stata illustrata poco fa dal compagno Bronzuto, quella cioè che riduce l'importo dell'imposta di fabbricazione da lire 15.889 a lire 14.500. L'emendamento che ora svolgo, invece, riduce tale ammontare a lire 15 mila esatte.

Si tratta di una riduzione figurativa, che si spiega con motivi di carattere politico e che quindi in questa sede va sostenuta da parte nostra con argomentazioni di carattere politico, la riduzione dell'imposta non essendo quantitativamente rilevante rispetto al gettito. Si tratta, ripeto, di una subordinata, come subordinate sono tutte le proposte di emendamento che si riferiscono ad una riduzione scalare di questo tipo di imposte riguardanti sia il prelievo fiscale sulla benzina sia le altre forme di tassazione.

Vorrei innanzitutto ricordare, onorevoli colleghi, che l'ammontare del gettito ci è stato presentato in Commissione, a nostra richiesta, secondo la seguente articolazione. Ci è stato comunicato, cioè, che il gettito previsto per quanto riguarda l'imposta sulla benzina dovrebbe essere di 268,2 miliardi, mentre quello relativo agli alcolici, di cui all'articolo 2, è valutato in 31 miliardi.

Gli altri introiti previsti sono i seguenti: banane, 9 miliardi; tasse fisse, 15 miliardi; case di lusso (non entro nel merito della controversa questione, sulla quale avremo modo di ritornare e sulla quale il Governo e la sua maggioranza dovranno chiaramente pronunziarsi), 500 milioni; telefoni, 10 miliardi.

Rimanendo alla formulazione del primo decreto-legge, e cioè senza considerare le modifiche del secondo decreto, si hanno i seguenti dati. Per i tributi di cui all'articolo 22, miliardi 21,5; per gli articoli 23 e 24, 10 miliardi, pari al gettito attuale; per l'articolo 26, 17,7 miliardi rispetto ai 15 attuali; per l'articolo 27, 2 miliardi, pari al gettito attuale; per l'articolo 29, 10 miliardi, pari al gettito attuale. Una prima questione che vorremmo fare è quella che si riferisce al calcolo di questo gettito, perché anche dal modo di calcolare l'ammontare del gettito credo che si possano trarre alcune considerazioni di carattere politico. Il calcolo del gettito sul quale il Governo ha ragionato, proponendoci un ammontare complessivo e quindi una destinazione complessiva di queste somme, non può essere quello al quale faceva riferimento anche il compagno Bronzuto, cioè un calcolo di tipo artigianale, perché il Governo ha dinanzi a sé non soltanto la possibilità, ma direi il dovere tecnico prima ancora che politico di scegliere una linea in base alla quale argomentare questo gettito.

Dico queste cose per sottolineare che la riduzione che noi proponiamo è una riduzione figurativa, che non cambia quindi il contenuto politico della nostra riserva. La stima che viene fatta del gettito previsto dall'aumento dell'imposta sulla benzina è quella che ho riferito poco fa e che si aggira sui 268 miliardi. Ma come è stata formulata? In base a che cosa? In base a una valutazione statica del consumo? Non credo che ciò sarebbe saggio per due motivi. Infatti se si vuole sostenere con serietà e con coerenza la linea di un intervento per ridurre i consumi della motorizzazione privata, allora è chiaro che non si può partire dall'ipotesi che tale consumo rimanga tale e quale per calcolare il gettito che dall'aumento dell'imposta in questione deriverà. Non so se questo concetto risulti chiaro, onorevole sottosegretario. Se voi siete partiti dalla volontà di disincentivare la motorizzazione privata, è insostenibile pensare che si possa calcolare il gettito come se voi stessi per primi non aveste fiducia – del resto la realtà lo ha confermato – nel nostro intervento. Ma un calcolo sulla base di un consumo statico di idrocarburi, di benzina, evidentemente contrasta con tutto quello che è stato sostenuto nel corso di questi anni: e cioè che se non una impennata, vi è comunque un aumento progressivo dei consumi di idrocarburi. In merito a questa stima di 268 miliardi, la quale si riferisce – vorrei qui sottolinearlo per chiarezza – non solo alla benzina, ma anche ai gas di petrolio liquefatti – la realtà è che invece, per esempio, la relazione dell'ENI prevede che negli anni 1968-1970, a fronte di un aumento del reddito pari al 5 per cento annuo, se non erro, quindi inferiore all'aumento previsto dalla programmazione, il consumo di energia dovrebbe venire incrementato nella misura del 9 o anche del 10 per cento. Il calcolo dell'ENI, giusto o sbagliato che sia, lo assumo qui come punto di riferimento.

Qualcuno può sostenere che si tratta di una stima discutibile senz'altro, e anche di parte.

Documento più realistico, almeno dal punto di vista governativo, potrebbe essere invece un altro documento, ad esempio il « progetto '80 », cioè quel documento allo stato

ancora di indicazione di carattere generale, datato 1969, intitolato esattamente: *Rapporto preliminare al programma economico nazionale 1971-75.*

Se prendiamo per buona questa fonte – che comunque il Governo dovrebbe prendere per buona – i dati sono evidentemente diversi. Dove il « progetto '80 » parla delle tendenze dello sviluppo economico del nostro paese, per quanto riguarda gli anni da esso previsti, e soprattutto dove affronta il tema delle direttive per il riequilibrio territoriale delle strutture produttive, e in particolare dove tratta della politica dell'energia, strumento, come tutti sappiamo, essenziale per questo tipo di programmazione, ebbene, a questo proposito i dati che tale documento fornisce differiscono da quelli addotti dal Governo.

La situazione energetica italiana – sostiene questo documento – sarà caratterizzata, negli anni '70, da due principali aspetti. Il documento precisa successivamente a questo riguardo che la struttura dei consumi di energia sarà sempre più fondata essenzialmente sugli idrocarburi, petrolio e gas naturali.

Nel 1980 il petrolio, che attualmente, come sappiamo, copre circa i due terzi del nostro fabbisogno, coprirà i tre quarti, in prospettiva, dei consumi nazionali.

Il rapido ritmo di aumento dei consumi è previsto nella misura del 7 per cento circa in media all'anno, nel periodo 1969-1980. Questo tipo di ritmo di aumento – non tanto l'aumento in sé, ma, ripeto, il ritmo di questo aumento – accentuerà un forte squilibrio già esistente fra fabbisogni di energia primaria e disponibilità interne.

Questo tipo di sviluppo, cioè, pone problemi di grande importanza – taluni problemi, del resto, sono rimasti irrisolti nel programma 1966-1970 – come quello relativo alla continuità dell'approvvigionamento, in primo luogo; e, in secondo luogo, quello relativo alla necessità di un basso prezzo delle materie prime, quindi di un basso costo dei prodotti lavorati. E verranno qui in discussione alcune importanti questioni circa il perché bisogna continuare ad insistere sull'uso degli idrocarburi e non affrontare invece in modo nuovo e aperto il problema dell'energia elettronucleare. Perché, ad esempio, non si affronta questo problema nel momento in cui è confermato il carattere competitivo, anche sul piano economico, dell'energia elettronucleare nei confronti dell'energia termica tradizionale? Di qui sorge il problema di coprire con l'energia elettronucleare i fabbisogni aggiuntivi di energia elettrica.

Perché si insiste in modo così esclusivo sulla utilizzazione delle fonti tradizionali, che tutti riconosciamo avviate ad un logoramento? Perché si insiste, in questo modo così esclusivo, sulla copertura dei fabbisogni di energia soltanto mediante gli idrocarburi (petrolio e gas naturali), senza affrontare quei problemi che un paese avanzato, o che voglia essere avanzato politicamente, deve invece esaminare e risolvere?

Del resto, se non erro, questa era una suggestione già presente anche nel programma economico nazionale 1966-1970. Mi riferisco al problema del crescente bisogno di energia e quindi della crescente possibilità di sodisfare questo consumo attraverso l'impiego di energia elettronucleare.

Aggiungerei, onorevole sottosegretario, una brevissima digressione, se ella me lo consente, visto che, per la verità, ogni tanto ci si abbandona anche alle digressioni. (*Commenti al centro*). Da qualche gesto fatto da qualche collega non vorrei che si pensasse che qui si facciano solo delle digressioni. No, qualche volta ci si attiene anche al tema. Comunque, vorrei riferirmi al problema dell'inquinamento atmosferico.

Uno dei mezzi di intervento contro l'inquinamento atmosferico è notoriamente l'uso di fonti di energia diverse dagli idrocarburi. Se volessimo davvero affrontare alla radice questo problema, non ci sarebbe bisogno di ricorrere alla legge contro gli inquinamenti atmosferici, che del resto sappiamo essere assolutamente inefficiente, in rapporto ai mezzi di intervento e di controllo di cui dispongono i vigili del fuoco. Il problema dell'inquinamento atmosferico, invece, va affrontato facendo ricorso ad un impiego crescente di energia termonucleare.

Una digressione, questa, rispetto al tema in discussione, ma non rispetto a questo problema di carattere più generale, del resto incombente su tutti noi. Il meccanismo con il quale viene considerato il gettito della benzina, però, non è evidentemente coerente con questa impostazione del programma. Infatti, se questo programma prevede la necessità di una quota crescente di idrocarburi, considerati come fonte energetica, e quindi anche della benzina, per la motorizzazione, se il « progetto '80 » sottolinea la necessità della programmazione di un intervento per esplorare (cito testualmente) « le possibilità di accordi di fornitura di lungo periodo tra le aziende dello Stato e i maggiori produttori », ciò significa che, non solo per gli usi industriali, ma anche per gli usi della motorizzazione in

generale, sia pubblica sia privata è previsto un aumento del consumo della benzina; di conseguenza, poiché il vostro provvedimento non ha alcun termine finale, se il provvedimento dovesse essere applicato a lungo è chiaro che questo gettito sarebbe continuamente crescente, cioè nello spazio di pochissimi anni andrebbe al di là di quelle previsioni che voi stessi avete fatto.

Voglio dire che i calcoli in base ai quali voi sostenete che negli anni immediatamente dinanzi a noi questo gettito potrà essere solo di 268 miliardi sono assolutamente inadeguati. Al contrario, solo per la benzina vi è una fonte che parla chiaramente di qualcosa come 300 miliardi. Ma anche qui non vorrei entrare nel merito non potendo fare dei calcoli in modo adeguato, per cui chiedo al Governo precisazioni al riguardo.

Comunque, ripeto, se dovessimo far riferimento all'impostazione del programma economico nazionale, dovremmo subito sottolineare che il gettito che voi avete calcolato in modo genericamente statico non corrisponde alle stesse previsioni di forte incremento del consumo di idrocarburi non solo ad uso industriale, ma anche per autotrazione che i vostri stessi programmi prevedono. Non so se sono riuscito ad essere chiaro: nel caso non lo fossi stato, sono completamente a disposizione, in modo veramente non strumentale e non ostruzionistico, per chiarire successivamente questo argomento. E in ogni caso mi pare che vi sia questo primo punto da definire: il modo in cui avete calcolato questo gettito, soprattutto il modo in cui l'avete calcolato in un arco indefinito di anni, dato che non è previsto un termine finale per questo inasprimento fiscale; perché non si è detto da parte vostra: calcoliamo questo prelievo per un determinato periodo, per un certo arco di tempo nel quale l'andamento del gettito sarà statico. Tutto invece fa pensare che questo prelievo sarà assai più forte di quello che avete previsto.

Tra l'altro faccio rilevare che vi è qui persino una proposta di regolamentazione di tutta la rete distributiva in previsione di un accavallarsi caotico di punti di vendita in relazione certamente ad un mercato in cui vi sarà un aumento di questo consumo. Non vi sarebbe, infatti, bisogno di regolamentare qualche cosa che è in regresso. Il fatto che si consideri la necessità di regolamentare i punti di vendita (e quando arriveremo a quel punto vedremo come quello che è stato proposto è stato proposto su misura per certi cartelli internazionali o sulla previsione di accordi tra grandi compagnie internazionali) evidentemente dimostra che vi è questa prevedibile forte tendenza all'aumento che rende poco convincente la stima quantitativa che voi avete fatto. Tutto, cioè, fa pensare che questa vostra stima sia assolutamente inferiore a quello che, ripeto, sia sulla base del programma economico nazionale, sia sulla base delle relazioni ENI, si può calcolare sarà il gettito per quanto riguarda la benzina negli anni '70. Infatti, già per il 1971 si prevede che si raggiungerà la cifra di 300-310 miliardi. Una eventuale riduzione quindi della aliquota di aumento rientrerebbe persino paradossalmente nel quadro e nelle quantità che voi avete previsto. Cioè non è assolutamente certo e anzi variamente smentito il fatto che per poter raggiungere quel gettito che voi desiderate dobbiate per forza imporre un aumento dell'entità di quello da voi proposto. Del resto, nel momento in cui abbiamo illustrato l'emendamento sostitutivo dell'articolo 1, io ho avuto già occasione di sostenere che questo tipo di prelievo – e quindi questo tipo di intervento sul consumo-benzina – è tale da non poter affatto realizzare quello scopo del contenimento della motorizzazione privata che avete asserito essere uno degli obbiettivi al conseguimento dei quali in questo momento tende la vostra politica, non solo per questa infondatezza o almeno per questa larga discutibilità dell'ammontare del gettito ma anche perché non credo affatto che si possa ritenere realizzabile un intervento di contenimento della motorizzazione privata in generale intervenendo soltanto sul prezzo della benzina.

Prima di tutto non ci sembra convincente né il calcolo che voi avete fatto né la tesi secondo la quale intervenendo in questo modo voi potrete veramente affrontare o realizzare un intervento correttivo – parlo soltanto di questo – dell'attuale situazione del settore dei trasporti. Ho avuto occasione l'altra sera di spiegare come questo tipo di intervento correttivo mi lasci del tutto indifferente visto che oggi i problemi del traffico sono divenuti uno dei punti esplosivi della condizione capitalistica e che quindi non sono e non saranno assolutamente sufficienti le correzioni, gli aggiustamenti, gli ammodernamenti, le forme di razionalizzazione. Correttivi questi del tutto insufficienti perché rimangono molto al di qua del minimo di intervento che il settore ormai esige.

Ed è per questo del resto che noi sosteniamo la impraticabilità anche di una linea riformista e lo sosteniamo in polemica con

quelle forze della sinistra tradizionale che a questa linea oggi sembrano approdare o che perlomeno dichiarano di voler apertamente approdare. Come si può sostenere quindi l'efficacia di questo intervento? Come potete convincere dell'efficacia di questo intervento sui rapporti o sulla motorizzazione privata, cioè che questo intervento sarà riduttivo di certi fenomeni abnormi a vantaggio di altri fenomeni, quando poi invece in generale la vostra politica dei trasporti è una politica che va in una direzione del tutto diversa da quella nella quale voi pensate di poter andare con questa imposizione fiscale?

Io vorrei ricordare che anche in questa materia esistono determinate posizioni assunte dal Governo. Alcune di queste sono state oggetto di dibattito politico: credo anche che alcuni dei problemi che sono stati evidenziati in questa discussione costituiscano ancora elementi irrisolti della vostra dialettica interna, parlo di « dialettica interna » per usare un termine molto ottimistico perché in realtà si tratta di veri e propri scontri politici che si svolgono all'interno della maggioranza. Voglio dire che non si può seriamente sostenere di voler realizzare una politica di riforma dei trasporti o di voler comunque intervenire con questo strumento fiscale di cui io ho dimostrato la genericità e la illusorietà, la scarsa credibilità. Non comprendo come si possa pensare di intervenire sul terreno dei trasporti in modo organico quando da una parte si propongono le soluzioni contenute nell'articolo 1 del « decretone » e dall'altra invece si agisce in generale in modo del tutto contrastante.

Il Governo ripetutamente negli incontri che ha avuto nella primavera (non parlo di quelli ultimi, autunnali, del settembre-ottobre, dopo il primo « decretone », ma in generale, nella continuità della politica governativa su questo terreno, non mi risulta che ci siano state grosse varianti) ha sostenuto anche una certa linea per i trasporti, non quella del noto « piano Leber » della Repubblica federale tedesca, ma ha sostenuto linee di irrazionale coesistenza fra un certo sviluppo qualificato di certe reti dei trasporti ed una incentivazione oggettiva della motorizzazione privata.

I punti che il Governo, per essere più chiaro e per entrare quindi nel merito (parlo di punti, cioè voglio dire di temi che il Governo si era impegnato a voler trattare con le organizzazioni sindacali, ripeto, in primavera, una primavera presto sfiorita perché dei trasporti, come sappiamo, poi non si è più parlato negli incontri di ottobre; mi risulta che non c'è stato più spazio per questi problemi; leggo che c'è una richiesta da parte dei sindacati di una ripresa del dialogo con il Governo e quindi è presumibile che anche questo tema venga trattato), i temi che il precedente Governo – dicevo – si era impegnato a trattare con le organizzazioni sindacali in primavera...

BUFFONE. Di quale anno?

CAPRARA. Dell'anno 1969. Ella è arrivato adesso, onorevole collega, e forse non ha compreso che sto parlando di trasporti e di benzina: quindi è difficile pensare al secolo scorso!

BUFFONE. Pensavo che ella facesse riferimento al 1959.

CAPRARA. No. Comunque la ringrazio molto di avermi dato occasione di fare questa precisazione.

Ebbene, nel corso di questi incontri il Governo si era dichiarato disposto a trattare questi temi: inquadramento della politica dei trasporti nella esigenza di assetto del territorio e nel collegamento con la politica della casa (può sembrare perfino paradossale, ma questo era un punto di partenza perché poi questo decreto-legge, invece, sappiamo bene che proprio sul terreno della casa ha suscitato delle difficoltà); priorità per i problemi dei trasporti nelle aree metropolitane; preferenza per il trasporto pubblico sul trasporto privato; riesame delle priorità di investimento anche con lo slittamento di taluni programmi autostradali.

Onorevole Azzaro, abbiamo discusso del Mezzogiorno e sappiamo che dal decreto-legge all'esame quello che il Mezzogiorno ha ricavato finora è l'utilizzazione eventuale per finanziamenti dei risparmi derivanti dalla revisione della rete autostradale. Questo, *grosso modo*, è quello che il Mezzogiorno sembra aver beneficiato da questo decreto-legge. Comunque era questa l'impostazione del Governo: inquadramento della politica dei trasporti nel problema dell'assetto territoriale; individuazione di una scala di priorità per affrontare, non dico per risolvere, i problemi delle aree metropolitane, cioè quelle più direttamente congestionate; preferenza per il trasporto pubblico sul trasporto privato (una scelta questa abbastanza generica, che comunque indica una direttrice); priorità a diversi tipi di investimento con lo slittamento, come

si dice, oppure, praticamente, con la non realizzazione di taluni programmi autostradali.

Quanto al primo di questi precetti, relativo al rapporto fra politica dei trasporti e politica dell'asseto territoriale, esso merita alcune precisazioni perché sostenere la necessità di un intervento in materia di trasporti importa evidentemente anche l'adozione di interventi che diano soprattutto, ed in via pregiudiziale, i lineamenti di una politica del territorio. Voglio dire, cioè, che se si sostiene (cosa del resto abbastanza ovvia, dal momento che si parla dei grandi bacini di traffico) che questa politica dei trasporti deve essere collegata con il problema dell'assetto territoriale, mi meraviglia poi che nessuna questione venga affrontata in relazione all'assetto territoriale. Anzi, vi è un elemento di contraddizione – sul quale tornerò di qui a un momento – che è determinato dall'incentramento di enormi risorse, per esempio, sulla ferrovia direttissima Roma-Firenze.

In che modo si concilia quindi l'utilizzazione in questo modo delle risorse raccolte dopo aver ammesso che ci vuole una correlazione (cosa del resto ovvia tanto nella dottrina urbanistica, quanto nella pratica) con l'assetto territoriale ? Mi pare che ci sia qui qualcosa di non perfettamente coerente, tanto più quando si va a parlare, per esempio, di tutta la questione della navigazione interna o dei canali navigabili. Si tratta di un argomento che del resto è stato discusso, molto opportunamente, in sede di redazione del piano intercomunale milanese. Quando si sostiene la necessità di inquadrare una politica dei trasporti nel rispetto delle esigenze di assetto e di riequilibrio del territorio, e poi si afferma la necessità, poniamo, di una grande idrovia padana, si sottovaluta l'effetto di una scelta di questo genere. Scegliere una idrovia padana, infatti, significa praticamente incentivare la localizzazione di industrie di base in una zona già congestionata.

AZZARO, *Relatore per la maggioranza.* Questo è ciò che sostiene Bassetti, che è il rappresentante della sinistra democratica più avanzata.

CAPRARA. Non posso non compiacermi delle posizioni così avanzate di questi esponenti democratico-cristiani !

AZZARO, *Relatore per la maggioranza.* Io di meno !

CAPRARA. Lo credo. Ella fa, evidentemente una battuta polemica di uso « molto interno », se ho ben capito, almeno, io l'interpreto a questo modo.

Comunque è chiaro che al momento stesso in cui si chiedono una serie di risorse per idrovie, e si concentrano tali idrovie nelle zone già congestionate, è prevedibile che questo attirerà ulteriori localizzazioni, andando quindi in senso completamente diverso sia da quello di un certo tipo di uso e di contenimento della motorizzazione, sia da quello di una localizzazione equilibrata. Non si cerca quindi, in questo modo, di ottenere un riequilibrio che tenga conto degli interessi delle regioni meridionali. Questo mi sembra abbastanza ovvio.

AZZARO, *Relatore per la maggioranza.* Significa affogare con le lasagne.

CAPRARA. Appunto, qualche cosa di questo genere. Si tratta cioè di una scelta in contrasto con le imposizioni che sono alla base di una seria politica di riequilibrio economico, si tratta di un tentativo di scelta (dirò poi qualcosa su questo punto) che rende del tutto poco serio questo tipo di politica. Ella ha citato il presidente della regione lombarda Bassetti: ma sostenere, come egli fa (e per la verità negli anni passati l'ha sostenuto persino andando in Puglia), che tutto quello che si fa al nord serve poi anche al Mezzogiorno; che più reti di traffico, poniamo, si fanno a nord, più questo giova al Mezzogiorno...

BUFFONE. Bella logica !

CAPRARA. Un ragionamento di questo genere, in effetti, non rispetta la logica, quella formale e tradizionale, quanto meno: sostenere che tutto ciò che si fa al nord d'Italia in questo campo serva poi anche al Mezzogiorno vuol dire veramente forzare la logica. Sappiamo poi che c'è la legge di proroga della Cassa del mezzogiorno (ella se ne ricorderà, onorevole relatore) che dà la possibilità di creare grandi centri di conservazione ortofrutticola. Sono tutte fonti di finanziamento che sono poi utilizzate al nord. Cioè ancora una volta il Mezzogiorno si presenta come una grande piantagione meridionale: io credo che dobbiamo sbarazzarci di questa idea tipica di regimi a basso livello – fra l'altro – anche intellettuale, cioè dell'idea di questo Mezzogiorno senza risorse. Sappiamo invece benissimo che il Mezzogiorno ha acqua, metano, terra, braccia, cioè ha soprattutto i capitali fonda-

mentali che servono per lo sviluppo e (se ci fosse un piano veramente diretto da forze bracciantili, operaie, eccetera) ha interessi reali.

Insomma, sappiamo bene che nel Mezzogiorno c'è acqua quanta se ne vuole, che però non è stata mai né cercata organicamente né tantomeno utilizzata organicamente. Mi riferisco per esempio a tutto il piano di utilizzazione delle acque fatto dal presidente del comitato regionale della Basilicata, che credo fosse colui che attualmente è senatore, il senatore Scardaccione. Comunque, evidentemente ci sono possibilità di irrigazione e di ricerca molto vaste, comunque inesplorate. Sappiamo quali sono le risorse di metano nel Mezzogiorno, ma sappiamo anche che le grandi sacche, anche della piattaforma continentale meridionale, servono tutt'al più a fare prodotti di base, e non a realizzare seconde lavorazioni e prodotti finiti.

Passando al tema della motorizzazione privata noi siamo dinanzi a questa contraddizione: che mentre voi dite di volere in qualche modo intervenire sulla motorizzazione privata, siete però proprio voi le forze politiche che hanno realizzato nel Mezzogiorno la localizzazione di un complesso industriale del tipo dell'Alfasud. Cioè da una parte dite di voler intervenire per riequilibrare i consumi privati di questo settore, ma dall'altra create nel Mezzogiorno uno strumento produttivo per realizzare un tipo di autovettura la quale, per essere di una cilindrata media, dovrebbe avere soltanto un mercato del tipo di quello meridionale. E allora non vedo la coerenza di questa soluzione quando sappiamo bene che l'intervento dell'industria meccanica nel Mezzogiorno sarebbe estremamente interessante ma a condizione che si trattasse di una industria meccanica collegata in qualche modo al rapporto agricoltura-industria, al rapporto cioè di utilizzazione di quella materia prima fondamentale che è la terra – la terra da irrigare e la terra irrigabile – nel Mezzogiorno.

Mi pare quindi che in questo groviglio di contraddizioni il vostro prelievo fiscale arrivi veramente come qualcosa di tradizionalmente inutile e di tradizionalmente inefficiente a raggiungere gli scopi che voi volete perseguire. Non ci troviamo di fronte ad un Governo che mostri di voler affrontare la situazione con serietà ma ad un Governo che si lascia andare a dichiarazioni come quella contenuta nell'irritata battuta del Presidente del Consiglio, secondo il quale questo all'esame è un decreto-legge che contiene una politica avanzata mentre tutte le riserve che ad esso si fanno hanno una matrice conservatrice. Di fronte a siffatti atteggiamenti e all'adozione di misure assolutamente inefficienti, perfino poco credibili per quanto riguarda l'ammontare e le modalità dei prelievi che si intendono operare, non capisco come il Governo possa pensare di avere un minimo di credibilità per un tipo di politica che ritiene non conservatrice.

Su questo punto dei trasporti, ripeto, questo tipo di prelievo che noi proponiamo di abolire e che in via subordinata proponiamo di ridurre, è in contrasto con alcune delle posizioni assunte in precedenza dal Governo.

Passando a considerare il tema della affermata necessità di dare una priorità ai problemi dei trasporti nelle aree metropolitane, il Governo deve immediatamente affrontare il problema di come decongestionare le aree metropolitane che sono in generale collocate in modo tale da essere fortemente condizionate anche dalla rete ferroviaria. Cioè, quando ponete il problema delle aree metropolitane, sorge immediatamente la questione dello sviluppo della rete ferroviaria, quindi dello sviluppo della rete di superficie insieme con quello dello sviluppo della rete sotterranea.

Quando poi – per passare al terzo dei temi suaccennati – si sostiene che bisogna accordare la preferenza al mezzo pubblico e quando poi con questo tipo di prelievo fiscale non fate nessuna eccezione o nessun privilegio per il mezzo pubblico, allora viene subito di osservare che sostenere la preferenza del mezzo pubblico significa ripetere cose di cui si è parlato per tanto tempo e tante volte e che non hanno oggi più alcun significato pratico. Anziché ripetere queste cose, cioè che occorre dare la preferenza al mezzo pubblico, che sono una rimasticatura che ormai non convince nessuno, sarebbe assolutamente più serio fare subito qualche cosa di concreto per arrestare una tendenza, o per impedire proprio quelle iniziative che danno un ulteriore supporto ai consumi privati nel campo della motorizzazione; consumi privati nel campo della motorizzazione che, come hanno dimostrato i fatti e i dati, non sono stati contratti, cioè non sono stati limitati dall'aumento del prezzo della benzina.

Cioè voglio sostenere che, pur dando per serio e pure accettando l'obiettivo di intervenire a regolare la motorizzazione privata, occorre fare qualcosa di diverso da quello che si fa. Per comportarsi almeno con un minimo di realismo in questo campo, bisognerebbe arrestare tutte quelle iniziative, per esempio tutti quei tipi di investimento nel settore stradale (un certo tipo di scorrimento stradale veloce o superveloce) che vanno invece eviden-

temente in altre direzioni. Cioè bisognerebbe arrestare per esempio quella specie di *escalation* autostradale da cui è stata posseduta l'Italia da alcuni anni a questa parte. Ho letto di recente che alla conferenza di Stresa l'ingegner Cova, che è stato uno degli artefici, o quanto meno uno dei gestori di questo tipo di politica, ha cominciato a porre alcuni problemi in relazione a questo tipo di sviluppo. Cioè bisognerebbe scegliere qui fra una *escalation* autostradale e un'altra politica. Io vorrei ricordare che su questo terreno io non sto parlando di volontà soltanto, ma di cose concrete, perché la legge sulle autostrade sappiamo che è già passata in una delle Camere, quindi sarebbe stato molto più utile che l'onorevole Colombo (privatamente mi diceva che non era vero affatto che lui aveva dato quest'impressione di essere irritato) avesse voluto replicare alle nostre osservazioni su questo punto con argomenti che sono comunque sempre più graditi dell'invettiva e della battuta, e ci avesse detto: noi vogliamo intervenire in questo modo e nello stesso momento vi diciamo che a questo prelievo sulla benzina noi colleghiamo anche, per esempio, il blocco o il rifiuto di mandare avanti il piano autostradale.

È necessario cioè un minimo di organicità negli interventi in questa materia. Ma se voi premete in una direzione senza predisporre una adeguata azione di coordinamento, è chiaro che questa vostra linea politica evidentemente non riesce a convincere. Perché in termini reali il significato pratico di una linea politica deve significare la realizzazione immediata di alcune scelte. Per esempio, se si vogliono realizzare scelte per il trasporto pubblico, mettiamo di merci, bisogna tendere alla creazione di quei cosiddetti autoporti che sono volti a fornire una rete di infrastrutture terminali di carattere pubblico in alternativa invece all'uso tradizionale del mezzo privato o dei mezzi di trasporto classico. Se non facciamo così arriveremo a contrabbandare, voi non noi – sia ben chiaro – per riforme, operazioni che invece sono tipicamente restauratrici, neanche conservatrici, da monarchia di luglio, direi, per fare un esempio storico.

Non voglio qui affrontare un altro tema limitato ma pur sempre importante quale è quello che si riferisce alla prospettiva dell'autodisciplina a sfondo corporativo dell'autotrasporto che non entra nel nostro tipo di argomentazioni ma che costituisce un problema sul quale mi riservo in altra occasione di intervenire.

Mi sembra che sia poi fondamentale il problema dell'organizzazione di un quadro di priorità che non sono certo garantite da queste forme di prelievo fiscale sulla benzina. Quello della determinazione di una scala di priorità negli investimenti è un tema che deve essere affrontato subito perché sulla base di quello che ho detto finora, bisognerà andare avanti per rallentare certe iniziative o addirittura abbandonarle, e incentivarne altre. Per esempio, il piano poliennale delle ferrovie deve essere riscritto di nuovo se il Governo vuole dare concretezza ad una positiva linea di riforma.

Mi riferisco al piano ferroviario perché sappiamo come è nato e come si è sviluppato. Ella sa meglio di me, onorevole sottosegretario, che la politica autostradale è nata come un innesto successivo più o meno razionale e preventivato dal grande tronco dell'autostrade Roma-Napoli e Milano-Roma. Vorrei ricordare a questo proposito che la legge per la costruzione di autostrade del 1955 fu prevalentemente avviata sulla base del progetto dell'autostrada Milano-Napoli che fu materialmente elaborato da un *club* di promotori che rispondono ai nomi di FIAT, Pirelli, AGIP, Italcementi.

La cosiddetta politica autostradale italiana è nata in questo modo, auspicata da queste grandi imprese particolarmente interessate a convogliare finanziamenti in questo colossale imbuto che è poi andato allargandosi con una commistione di aziende pubbliche e private. La Milano-Napoli, preventivata da questo progetto inizialmente come avente carattere privato, fu poi affidata ad una società a capitale pubblico che allora esisteva ed esiste tuttora nell'ambito dell'IRI. Allora si disse che si trattava di una scelta a vantaggio degli interessi pubblici, mentre noi sappiamo che da quel momento ebbe inizio una vicenda che praticamente non è stata più arrestata, a tutto vantaggio dei capitali privati. Una volta arrivati a Firenze dal nord, ed a Roma da Napoli, ci si accorse che la società costruttrice dell'« autostrada del sole » aveva finito i propri finanziamenti. Ed allora, alla fine del 1960 si ebbe un altro tipo di intervento; il 1960 fu un anno abbastanza tormentato per la nostra vita politica e sociale. Mi riferisco al Governo delle cosiddette « convergenze parallele », per usare la terminologia del lessico politico italiano; credo che l'onorevole sottosegretario si ricordi di quel periodo. E credo che se ne ricordi anche lei, onorevole Presidente, perché vedo che annuisce.

PRESIDENTE. In quel periodo ero ricoverato in ospedale, e quindi quell'anno lo ricorderò finché vivrò, onorevole Caprara. Soltanto per questo ricordo il 1960.

CAPRARA. Le chiedo scusa, signor Presidente, se con le mie parole ho suscitato in lei un ricordo sgradevole. Ella annuiva sorridendo, e quindi evidentemente il fatto si è risolto positivamente. Mi rallegro di questo.

PRESIDENTE. E infatti sono ancora qua, onorevole Caprara, e non sono finito al cimitero; per questo sorridevo.

CAPRARA. Nel 1960, l'anno delle convergenze parallele, quando il Governo uscì dai traumi di Tambroni e dei fatti di Genova, e quando dovette cercare qualcosa per riorganizzare, ed incentivare il meccanismo produttivo – c'è poi questa necessità ricorrente per il meccanismo capitalistico – sostenne che il mezzo per rimettere in funzione un meccanismo che in quel momento presentava segni di pesantezza, era quello di destinare i fondi, in prevalenza, alle grandi infrastrutture sociali, e dare quindi prevalenza alle autostrade. Gli uomini politici che si sono succeduti dopo quel periodo sono sempre venuti poi a sostenere la necessità del prelievo fiscale sulla benzina.

Per ciò che accadde nel 1960, desidero ricordare che noi allora non vi abbiamo creduto; e non vi crediamo, a maggior ragione, neanche adesso, perché sotto specie diversa, e sotto abito diverso, è la stessa politica che voi ci proponete, una politica, cioè, che non seleziona e che quindi incentiva un tipo di sviluppo che non è assolutamente coerente rispetto a quello che è il grosso problema che voi volete affrontare – e rimango nell'ambito del vostro ragionamento – e cioè il grosso problema del trasferimento delle risorse dai consumi privati a quelli pubblici. Mi spiace che in questo momento non presieda questa Assemblea – anche se la persona dell'onorevole Lucifredi ci è graditissima, ed anche se egli assolve egregiamente il suo compito – l'onorevole Zaccagnini, che nel periodo cui ho fatto riferimento, era ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'onorevole Zaccagnini presiederà più tardi la seduta, onorevole Caprara.

CAPRARA. Devo cioè aspettare l'onorevole Zaccagnini ?

PRESIDENTE. Secondo il progetto dei turni della Presidenza, l'onorevole Zaccagnini sarà qui alle 22,30. Se ella crede di poter esporre questo suo argomento alle 22,30 o successivamente, potrà rivolgersi all'onorevole Zaccagnini.

CAPRARA. Capisco che è una richiesta azzardata dal punto di vista del regolamento, ma potrei forse riposare ed attendere l'onorevole Zaccagnini ?

PRESIDENTE. Ella sa bene che il regolamento non lo consente. Comunque, avrà altri emendamenti da svolgere per quell'ora, e negli argomenti che userà per illustrarli potrà inserire questa importante rievocazione che intende fare.

CAPRARA. Numerosi altri emendamenti, signor Presidente, questa sera, come anche nelle serate successive di lunedì e martedì.

Forse posso affidarmi ai nostri zelanti e, del resto, molto efficienti resocontisti e stenografi perché riprendano con esattezza questo riferimento, per altro molto rispettoso, che faccio all'allora ministro Zaccagnini. Egli era, allora come adesso, medico (non ha certamente perduto questa qualifica facendo il ministro); quando gli venne detto che evidentemente si poteva scegliere di destinare agli ospedali le migliaia di miliardi stanziati per le autostrade, ebbene, anche in quella occasione ci si accorse che tutto quello che veniva presentato come una scelta di carattere pubblico (o, come dite adesso, come un intervento sulla motorizzazione privata) altro non era, invece, che una scelta dettata dai grandi gruppi che certamente, anche sul terreno dei consumi privati di tipo elementare – come quello degli ospedali – avevano una o più ragioni per preferire il tipo di intervento sulle autostrade. Così si è andati avanti dal 1960 in poi. In un dibattito su tale materia si sostenne (comunque, era un'opinione abbastanza temeraria) che proprio facendo le autostrade si garantiva una maggiore sicurezza del traffico e, di conseguenza, si aveva un minore bisogno di ospedali. Ella, onorevole sottosegretario, mi dirà che si tratta di una battuta per allungare artificiosamente questo dibattito, ma io sono in grado di ricordarle, invece, che si tratta di posizioni che sono state realmente sostenute: garantiamo la sicurezza del traffico, la gente viaggerà più tranquilla e avrà meno bisogno di posti-letto.

NATOLI. Ma non era l'onorevole Zaccagnini a sostenere questo !

CAPRARA. Non voglio azzardare affermazioni in merito. Glielo chiederemo più tardi. L'onorevole Natoli che è, per l'appunto, medico potrebbe instaurare questo « simposio » con l'onorevole Zaccagnini sul tema. Comunque, si sostenne allora che questa scelta poteva essere fatta. Si è andati avanti per anni con la medesima argomentazione, da voi sostenuta, della necessità dell'intervento pubblico, delle scelte di condizionamento, al fine di intervenire una volta facendo l'autostrada e un'altra volta utilizzando il meccanismo del prelievo fiscale, per garantire una prevalenza del settore pubblico. Tuttavia, dal 1960 siamo arrivati al 1964-1965, quando il programma economico nazionale dovette rilevare le distorsioni alle quali era andata incontro la politica autostradale; tali distorsioni avevano evidentemente creato anche un enorme disavanzo – già allora – nell'attività autostradale. Di conseguenza, si dovette affrontare il seguente problema: un disavanzo di stanziamento di 300-400 miliardi impediva alla società delle autostrade di portare avanti gli impegni che erano stati assunti preventivamente. Si arrivò al 1968, e allora fu necessaria e, vorrei dire, utile per certi settori della maggioranza (non dico tutti, onorevole Longoni) una nuova legge per salvare le autostrade, cioè per salvare quell'obiettivo di investimento che negli anni '60 era stato definito come l'obiettivo che doveva servire a rimettere in movimento il meccanismo economico. Nel 1968 furono realizzati altri interventi, praticamente di salvataggio, che però venivano camuffati sotto la forma di interventi per realizzare anche qui condizionamenti e incentivazione di consumi privati. In quella occasione in Commissione in sede legislativa venne votata una legge che dirottava verso le autostrade altri 1.000 miliardi di lire.

Le autostrade, alle quali voi fate di nuovo riferimento imponendo l'aumento del pedaggio che dovrà essere pagato dagli utenti, dopo che hanno assorbito nel tempo questa massa enorme di finanziamenti, mentre avrebbero dovuto essere capaci di autofinanziarsi senza ricorrere ai contributi, dopo avere ottenuto dal Parlamento un consenso e un finanziamento straordinario, si ripresentano come qualcosa che non può essere più accettabile, come un modo o un modulo di sviluppo insostenibile per una programmazione di tipo pubblico.

Ricordavo poco fa che recentemente è stato presentato al Parlamento un nuovo disegno di legge per riaggiustare, su basi ancora più favorevoli, le concessioni delle autostrade. Questo provvedimento ha già ottenuto una approvazione. Non solo siamo ad una disfunzione rispetto al principio della programmazione da parte del Parlamento, ma il CIPE, mentre voi sostenete il condizionamento del trasporto su questo terreno, quest'anno ha ritenuto opportuno lasciarsi andare – vorrei utilizzare questo termine – all'approvazione di un'altra serie di autostrade proposte dai più diversi presidenti di consigli provinciali o di comitati d'iniziativa, richiamando su queste scelte persino la critica dell'industria automobilistica.

Vi è una tale concomitanza della programmazione di autostrade da una parte e della spinta politica dall'altra, che viene completamente dimenticato qualsiasi elemento di programmazione, cioè qualsiasi elemento di equilibrio delle scelte nel settore autostradale.

Tenendo conto che le autostrade costituiscono uno dei primati italiani, vi dovrebbe essere qualche meditazione più responsabile di fronte ai grandi problemi della spesa pubblica. Il piano autostradale, infatti, assume o può assumere un significato se si tiene conto che i 5.000 chilometri di autostrade corrono e correranno paralleli ad altrettanti 5.000 chilometri principali della rete ferroviaria italiana.

Se quindi vogliamo realizzare un minimo di equilibrio, facendo riferimento anche all'esperienza di paesi che si sono mossi in direzione analoga (specialmente Gran Bretagna, Francia e Germania) non dobbiamo mai dimenticare che i problemi da risolvere non sono soltanto quelli relativi alle super-direttrici nazionali del traffico (cioè le grandi dorsali) ma anche e soprattutto quelli dell'organizzazione delle grandi infrastrutture stradali di penetrazione.

Questo discorso è valido soprattutto per il Mezzogiorno, dove l'esistenza di una grande direttrice autostradale non significa di per sé avere affrontato il problema dei trasporti e nemmeno quello dello scorrimento del traffico, perché occorre creare, anche nel Mezzogiorno, soprattutto nella zona che va dalla Campania alla Basilicata, validi collegamenti longitudinali con i grandi assi di scorrimento.

Si tratta dunque di collegare la rete autostradale con una rete efficiente e capillare di linee di comunicazione, non solo stradali, ma anche ferroviarie, tenuto conto che sulle grandi dorsali montane il costo delle autostrade è superiore a quello delle ferrovie per gli enormi quantitativi di cemento e di ferro richiesti

per la realizzazione di manufatti, ponti, viadotti e così via.

Di fronte a siffatto groviglio di problemi è assolutamente impensabile poter affermare con un minimo di serietà che manovrando l'imposta sulla benzina si garantisce in qualche modo un certo tipo di sviluppo. Affrontare seriamente questi problemi significa esaminare l'insufficienza del traffico di percorrenza breve, l'insicurezza del traffico interno, le conseguenze negative che derivano dall'inadeguatezza della rete coordinata interprovinciale e regionale.

Non per nulla il presidente del *Touring club* italiano, se ben ricordo, ebbe di recente a sostenere la necessità che le grandi reti di comunicazione interna fossero semmai di più ridotte dimensioni ma più sicure: e non vi è dubbio che avesse ragione, come è comprovato dall'attuale stato della viabilità, specialmente nel meridione, con particolare riferimento a talune reti di scorrimento che non sono assolutamente tali da garantire condizioni di sicurezza per gli utenti.

Ho desiderato richiamare l'attenzione dell'Assemblea su tali problemi per dare una dimostrazione quanto più convincente possibile della validità delle nostre tesi. Comprendo però che si tratta di un compito pressoché disperato, perché ho l'impressione che questo dibattito serva soltanto a ciascun gruppo a ribadire le proprie posizioni di partenza.

L'onorevole Presidente Lucifredi sa meglio di me che vi è una norma del nostro regolamento che impone un certo limite alla lettura dei discorsi, nell'illusione, puramente illuministica, alla Benjamin Constant, che l'oratore il quale parli, per così dire, a braccio, si esprima con un impeto tale da poter convincere gli altri, ciò che invece non avverrebbe con la lettura dei discorsi. Nutrire ancora oggi questa convinzione diventa tuttavia sempre più difficile, in questo Parlamento così arcaico, che è diventato, diciamolo pure, una specie di periferia della politica, nel nostro paese come nei grandi paesi capitalisti.

Del resto basterebbe porre attenzione al modo in cui si svolge questo dibattito e soprattutto guardare, mi si consenta di dirlo, alla partecipazione così... impegnata di quelle forze politiche che richiedono sempre il dibattito e la dialettica parlamentare come se il Parlamento fosse l'unica sede in cui tale discussione fosse possibile; quelle forze politiche – consentitemi questa battuta – all'interno di uno schieramento di sinistra che hanno scelto la via del modificare, che però non sanno rinunciare alle vecchie abitudini, diciamo così, realmente, del disprezzo del dibattito politico; quelle forze che ci dedicano anche sull'ultimo numero di *Rinascita* un attacco aspro, ma che, però, non si sono mai presentate per dibattere concretamente nel merito, come cerchiamo di fare noi con un ostruzionismo minacciato, che però per la verità cerchiamo di fare assolutamente a livello non deteriore, anche se molto impegnativo per noi.

Tutti questi argomenti – ripeto – li dedichiamo non soltanto per poter convincere il Governo, che nella fattispecie è rappresentato da un sottosegretario molto cortese e disponibile alla discussione, ma perché da questo punto di vista credo che debba rimanere garantito il nostro dissenso motivato a un tipo di scelte politiche, e quindi a un tipo di argomentazioni politiche, che sono assolutamente inconsistenti, non soltanto dal nostro punto di vista, che, come è noto, è assolutamente alternativo, come abbiamo cercato di spiegare in altra occasione. Creare le condizioni per sodisfare i consumi sociali di un paese capitalista vuol dire liberarsi dalle strettoie dell'ordinamento istituzionale esistente, dalla scala di consumi imposti dalla società e dal meccanismo di produzione, significa cioè affrontare i problemi dei consumi sociali, rovesciare completamente non il modo di distribuire le risorse, ma il modo di crearle. Si tratta cioè affrontare il meccanismo di produzione. Non possiamo accettare che si dica che per sodisfare questi consumi sociali, motorizzazione oppure autostrade o altre cose, o trasporti, abbiamo una certa massa di disponibilità. Noi cominciamo col dire che noi contestiamo questa massa di disponibilità perché su di essa è già avvenuto un prelievo pregiudiziale, prioritario, privilegiato, del profitto capitalistico, cioè una forma di appropriazione della ricchezza prodotta dal lavoro che evidentemente non può essere accettata da noi come la colonna d'Ercole al di là della quale non si può andare. La nostra impostazione – non so se riesco ad essere chiaro – è che proprio il meccanismo deve essere messo in discussione. Quando si dice: questi sono i mezzi per intervenire per i trasporti, noi contestiamo proprio questo, che siano questi e non altri mezzi, dal momento invece che il reddito viene prodotto in altro sistema. Il nostro dissenso dalle posizioni riformiste – è chiara l'allusione alle forze politiche diciamo così vetero-riformiste o a forze politiche che stanno compiendo in questi giorni i primi passi, ma decisi, sulla strada del riformismo – sta proprio in questo, che il riformismo si limita sempre a una battaglia sulla distribuzione del-

le risorse, a una specie di assurda equità nella distribuzione delle risorse, e non tiene conto che la linea di una politica rivoluzionaria è invece una linea che affronta il meccanismo con il quale queste risorse vengono prodotte, e quindi affronta a monte i pilastri del sistema per modificarli e capovolgerli. Quando ci presentate questo genere di impostazioni, è chiaro che il discorso deve risalire a queste matrici. Diceva Gramsci che non si tratta soltanto di vedere perché l'acqua non arriva nel pascolo sardo, ma perché mai a monte quest'acqua viene tagliata o viene fatta rifluire altrove. Un processo politico, che si svolga con un minimo di responsabilità politica per affrontare questi ed altri problemi in modo adeguato, deve approfondire i motivi per cui ci troviamo in una condizione nella quale affrontare il problema dei trasporti può significare soltanto, per voi, ripetere in modo così indifferenziato questo prelievo fiscale sulla benzina, che è la vecchia organizzazione tradizionale.

E perché mai non siete in grado di presentarci altra soluzione in merito all'altro importante problema relativo allo sviluppo della rete ferroviaria, se non le vostre discussioni interne, tra coloro che sono favorevoli alla « direttissima » Roma-Firenze e coloro che invece sono contrari, perché ritengono che si tratti di una spesa, dell'ordine di circa 200 miliardi, assolutamente improduttiva e, quindi, da rivedere?

Evidentemente, ancor prima di entrare nel merito di questa scelta, bisognerebbe andare a vedere che cosa in pratica significhi avere puntato il processo di sviluppo delle ferrovie soltanto sul fattore velocità. Puntare un processo di sviluppo ferroviario soltanto sull'elemento velocità non ci sembra convincente. Tra l'altro, tutta la vicenda della « direttissima » Roma-Firenze è talmente singolare da far pensare che siamo veramente di fronte ad una sfasatura. Penso che l'ultima parola su questo argomento sia quella del Presidente del Consiglio il quale, se non erro, a Bari, alla Fiera del Levante, ha dichiarato che si poteva riproporre l'opportunità di un riesame di questo stanziamento.

La verità è che, prima ancora che fosse approvata la legge, mentre la decisione veniva rinviata al CIPE, ancor prima di passare alla autorizzazione dei lavori, la spesa prevista per essi era passata da 200 a 280 miliardi. E il Presidente del Consiglio mi pare abbia detto a Bari che bisognava riesaminare la questione in un quadro più vasto, considerando l'opportunità di interventi anche più urgenti.

È veramente l'alta velocità un elemento così importante per lo sviluppo di una rete ferroviaria? Davvero l'alta velocità costituisce motivo di sviluppo razionale? Siamo proprio convinti che siano le alte velocità, o comunque le duplicazioni degli assi ferroviari – come è il caso della « Roma-Firenze » – gli elementi portanti di una reale politica dei trasporti?

Come si può sostenere questo tipo di argomentazioni, quando si afferma, nello stesso momento, che occorre alleggerire le zone costiere dal non più sopportabile ingombro delle zone ferroviarie, arrivando alla organizzazione di grandi bacini di traffico ferroviario, di comprensori regionali al servizio di sistemi regionali che si sviluppino secondo una determinata direttiva?

A me pare che tutta questa serie di interrogativi ponga con evidenza la necessità di affrontare in modo radicalmente diverso la politica dell'energia (della quale ho parlato allo inizio del mio intervento) e, in pratica, la politica dei trasporti. Si tratta di argomentazioni che non danno garanzia e che non persuadono, nel quadro delle proposte che voi fate.

Ritengo, onorevole sottosegretario, di averle dato qualche argomento – non dico per riflettere, perché non so se vi sarà tempo e soprattutto se vi sarà la volontà per farlo – ma, comunque, qualche argomento valido che andrebbe ben meditato. Mi rendo soltanto conto di avere appesantito soprattutto il lavoro degli stenografi – ai quali particolarmente chiediamo molta comprensione in questo tipo di battaglia che stiamo portando avanti – che vediamo affaticati certamente più di noi, che pure abbiamo qualche possibilità di riposo. Credo sia doveroso, da parte nostra, rinnovare questo senso di comprensione per il loro lavoro, e vorrei proprio che queste mie parole risultassero dal resoconto stenografico di questa seduta, perché teniamo in modo particolare a che esse rimangano agli *Atti Parlamentari* della Camera, come segno di una nostra comprensione e di una nostra simpatia verso il loro lavoro, come in generale verso il lavoro di tutti gli altri dipendenti della Camera.

Se noi insistiamo in questo modo nell'argomentazione è perché, pur essendo inconciliabilmente contrari a questa politica, a questo tipo di proposta politica, vogliamo anche dimostrare la possibilità di argomentare in modo da rendere persuasive le nostre scelte, scelte che a noi paiono dettate dalle possibilità reali del movimento, perché noi non siamo nella condizione in cui del problema dei

trasporti si occupano, nella realtà, soltanto i grandi tecnici o le grandi assemblee più o meno parlamentari. Vorrei ricordare che questo tema dei trasporti è diventato e diventerà sempre di più un argomento della lotta e dello scontro sociale nel paese, cioè un argomento della contesa di classe, un oggetto della lotta di classe. Noi vogliamo oggi tener conto dei grandi scioperi, di quelli del novembre, di quelli delle scorse settimane qui a Roma, tesi a sollecitare un rinnovamento radicale nella politica dei trasporti.

Il tema dei trasporti si riferisce in modo diretto alla condizione assolutamente disumana che il meccanismo capitalistico impone al lavoratore e più in generale alla classe operaia. È proprio questo il tipo di proposta che voi fate. Il fatto che il consumo anche della piccola automobile sia stato reso, come dicono i tecnici, assolutamente anelastico, ci fa pensare che questo voler gravare con una tassa ancor più pesante sul consumo della benzina equivalga a voler inasprire una condizione del lavoro, una condizione del trasporto privato, che è già arrivata a punti di estrema insopportabilità, tanto che si preannuncia, e già si realizza, una grande ondata di lotte di massa.

Credo che noi cerchiamo di assolvere nel migliore dei modi al nostro dovere. Ma assai più possono e devono fare ancora quelle forze sociali del paese che al problema dei trasporti dedicheranno nei prossimi mesi le loro lotte, la loro passione politica e la loro passione di classe.

PRESIDENTE. Sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 20,30, è ripresa alle 20,35.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Al primo comma dell'articolo 1, sostituire le parole: a lire 15.889, *con le parole:* a lire 15.500.

1. 47. **Milani, Bronzuto.**

L'onorevole Milani ha facoltà di svolgerlo.

MILANI. Signor Presidente, vorrei innanzitutto manifestare la mia adesione agli articoli aggiuntivi Alini 1. 0. 9, Mazzola 1. 0. 10, Carrara Sutour 1. 0. 11, Zucchini 1. 0. 12 e Lattanzi 1. 0. 15, illustrati in precedenza dai compagni Alini e Mazzola del gruppo del PSIUP, concernenti l'aumento delle pensioni ai pensionati della previdenza sociale e delle casse speciali degli artigiani, contadini e commercianti: adesione, aggiungo, non solo mia personale, ma dei deputati del *Manifesto* a queste proposte che tendono evidentemente – di fronte agli inasprimenti fiscali imposti da questo decreto a danno delle masse popolari – ad un atto di giustizia, restituendo per un certo verso ad alcune categorie, comunque a milioni di pensionati, ciò che il decreto loro toglie: si tratta di categorie tra le più disagiate. In particolare con questi articoli aggiuntivi presentati dai compagni del PSIUP, si tende a portare i minimi di pensione, secondo una prima proposta, a 33 mila lire, secondo un'altra proposta, a 30 mila lire e, infine, secondo una terza proposta, a 27 mila lire. È, quindi, questa che viene avanzata, una richiesta non esagerata e che, discutendo ed esaminando da vicino i risultati di questa politica fiscale che il Governo propone attraverso i vari interventi nei diversi settori con vari tipi di imposte, potrebbe essere agevolmente accolta, rendendo possibile un sollecito atto di giustizia a vantaggio di queste categorie.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LUZZATTO

MILANI. L'emendamento 1. 47 che io ora sono chiamato a svolgere è un emendamento, anche questo a scalare, che segue quelli precedentemente illustrati dall'onorevole Natoli (1. 43) e quindi dall'onorevole Pintor (1. 44), dall'onorevole Bronzuto (1. 45) e dianzi dall'onorevole Caprara (1. 46), tutti tendenti a ridurre l'aumento dell'imposta di fabbricazione sulla benzina. Questi emendamenti, tra l'altro, seguono, in subordine, un emendamento Bronzuto (1. 40) soppressivo dell'intero articolo 1 del decreto, ed un mio emendamento (1. 42) soppressivo del primo comma dello stesso articolo 1, mirante, cioè, all'eliminazione dell'aumento dell'imposta di fabbricazione sulla benzina. Il fatto che trattasi di questione già ampiamente illustrata sia da parte del collega Bronzuto e mia, a proposito degli emendamenti soppressivi, sia da parte dei colleghi onorevoli Natoli, Pintor, Bronzuto e Caprara a proposito degli emendamenti tendenti a ridurre l'aumento dell'imposta, in un qualche modo condiziona l'illustrazione di questo emendamento 1. 47, cioè mi fa considerare come ampiamente validi i motivi che sono stati sin qui portati a sostegno delle nostre proposte precedenti, motivi che sono di ordine generale, motivi che sono

necessariamente politici, giacché noi abbiamo appunto come posizione di principio assunto quella di una lotta a fondo contro il « decretone », giacché noi consideriamo questo strumento come uno strumento che interviene nella situazione politica per dare un colpo a quello che è stato lo sviluppo delle lotte delle masse lavoratrici nel corso del 1968 e del 1969. Queste lotte, come abbiamo già avuto modo di sottolineare, non si sono fermate a quella data e sono riprese nella primavera, nei primi mesi dell'estate e nell'estate inoltrata del 1970. Esse hanno assunto una dimensione abbastanza ampia in questo scorcio di autunno e si prevedono intense anche per i prossimi mesi. Queste lotte, fra l'altro, hanno investito altre categorie sociali.

Del resto, la nuova esplosione del mondo studentesco sottolinea una nostra ipotesi, su cui si fonda poi la nostra presenza politica, cioè non essere riportabile questo grado di coscienza che sono venute maturando le masse nel corso di questi anni ad un grado di coscienza precedente, che non tenga conto, appunto, della maturazione intervenuta nel corso di questi anni. Ripeto, noi abbiamo assunto, rispetto a questo decreto, una certa posizione politica giacché abbiamo individuato in esso la risposta politica a questo grande movimento di massa che ha interessato milioni di uomini e che continuerà ad interessare milioni di uomini. Abbiamo anche successivamente cercato di dimostrare che se determinate esigenze esistevano – il Governo ha insistito nel sottolineare la loro presenza rispetto alla situazione economica – esse potevano essere diversamente affrontate sullo stesso piano dell'intervento fiscale. Si doveva attuare un intervento che fosse principalmente rivolto all'imposizione diretta, atto a colpire i grandi percettori di reddito. Si doveva cercare di spostare per questa via, o almeno si doveva tentare di spostare, in rapporto a quella che è la proposta di riforma tributaria che viene avanzata, l'asse tributario italiano verso l'imposizione diretta e quindi verso il reddito dei singoli, cercando gradualmente e anche con misure abbastanza drastiche di scaricare i consumi dal peso enorme di cui questi sono gravati. Numerose sono infatti le tasse che vengono dal nostro sistema fiscale scaricate sui consumi popolari. Abbiamo quindi anche per questa via tentato di indicare una possibilità di uscita. Naturalmente quando noi abbiamo sottolineato questa possibilità, evidenziavamo anche una diversa scelta politica. Scegliere i consumi popolari per l'imposizione fiscale anziché i redditi vuol dire avere determinate intenzioni, quelle intenzioni, appunto, che noi abbiamo qui indicato essere presenti nella politica che oggi il Governo Colombo porta avanti e che le forze di Governo si sono impegnate a portare avanti. Se invece si sposta l'attenzione, si sposta questo intervento in direzione della imposizione diretta, allora si incomincia a sottolineare la necessità di colpire coloro che sono percettori di profitto, coloro che in qualche modo vivono a spese dei profitti, sulla base dei grandi profitti che realizzano. Si può quindi, per questa via, dar luogo ad un diverso sistema.

Queste, appunto, sono state le motivazioni, per grandi linee, di ordine generale che noi abbiamo in precedenza indicato qui come motivazioni che sostengono tutta una nostra proposta politica chiaramente alternativa, non di compromissione con l'attuale sistema, non di compromissione con una proposta riformista in un momento in cui consideriamo questa proposta impraticabile, impraticabilità che non deriva soltanto da una osservazione o da un riferimento a una situazione italiana, ma che ricaviamo anche da un riferimento, da una osservazione che investe il sistema complessivamente considerato, cioè il sistema considerato a livello mondiale, e in particolare il sistema considerato almeno a livello dei paesi di capitalismo avanzato, più sviluppato. Non sarà un caso, ad esempio, che la situazione inglese da questo punto di vista può apparire sotto certi aspetti magistrale. Si sono svolte le elezioni e con esse si è avuta una secca sconfitta della proposta laburista che, fra l'altro, si ancorava alla necessità di intervenire per reprimere il movimento, alla necessità di dar luogo a una politica dei redditi e per questa via tentare il rilancio del sistema o comunque sollecitare il sistema ad aumentare gli indici della propria produttività per collocarsi in un rapporto di concorrenza con gli altri sistemi. Caduto il governo Wilson, sconfitti i laburisti nelle elezioni, vi è stato il ritorno al governo dei conservatori e questo ritorno si annuncia da questo punto di vista più che deleterio rispetto ai bisogni delle masse popolari e della classe operaia inglese. Vi è stata cioè la messa in discussione del sistema di sicurezza sociale, di certe conquiste che dovevano essere indicative per lo stato di benessere che il sistema aveva indicato negli anni '60 essere l'obiettivo che occorreva perseguire; ciò ha comportato in particolare, la messa in discussione di una conquista che è fondamentale per i lavoratori, per i cittadini inglesi, cioè quella del sistema sanitario.

È anche, quindi, per questo riferimento più generale che rispetto al sistema o comunque ai punti più avanzati del sistema abbiamo detto (e intendiamo sottolinearlo) non essere oggi possibile una proposta riformista, ossia non è possibile muoversi in questa direzione.

Queste nostre proposte, quindi, non sottintendono la possibilità di un dialogo nella discussione che sia interna al « decretone » o che sia in qualche modo rivolta a favorire una politica di questo genere.

L'emendamento che io illustro in questo momento si riduce a una dimensione, se mi è consentito, di tecnica contabile, di tecnica finanziaria.

Con il nostro emendamento proponiamo di ridurre l'aumento dell'imposta sulla fabbricazione dalle previste lire 15.889 al quintale alle lire 15.500 al quintale, proponiamo cioè una riduzione nell'aumento di 389 lire al quintale, praticamente una diminuzione di 3 lire e 30 centesimi al chilo. Trattasi di una proposta piuttosto modesta e che trova, dal nostro punto di vista, ragione di essere in ordine a quelle che erano state le indicazioni di intervento del Governo attraverso appunto l'aumento delle singole imposte e quindi il prelievo che voleva operare per questa strada. Con questa imposta sulla benzina era stato previsto un prelievo di circa 240-260 miliardi. Da calcoli che sono stati fatti e che sono stati indicati nel corso di una serie di interventi in quest'aula, risulterebbe che il prelievo ammonta all'incirca a 310 miliardi, e che sarebbe commisurato ai consumi del 1969, cioè in pratica sarebbe depurato del tasso di aumento del consumo della benzina. Si tratta di un aumento indiscutibile e che necessariamente continuerà ad esserci anche per il futuro, giacché ormai tutti convengono che quello della benzina, come si è detto, è un consumo anelastico, un consumo cioè che non può essere condizionato dall'incremento del costo di questo prodotto. Un simile condizionamento potrebbe essere determinato soltanto con un radicale ribaltamento della politica seguìta in questo settore, una politica cioè che nel passato è stata tesa – senza alcuna considerazione delle conseguenze che ne sarebbero derivate – ad incentivare in ogni modo la motorizzazione privata: con le scelte in materia di autostrade, con il mancato intervento nel settore dei trasporti pubblici collettivi, con l'assenza di ogni intervento o con timidi interventi nelle città (dal momento che quelli che sono stati fatti ultimamente tendono semplicemente a porre rimedio ad una situazione divenuta ormai insostenibile, nel tentativo di evitare che le città giungano alla completa paralisi). A seguito della politica adottata nel passato, è evidente che oggi il consumo della benzina non può che essere anelastico.

Basta del resto pensare alle previsioni dei grandi costruttori di automobili del nostro paese. E non è un caso che la *Ford* si sia impegnata così massicciamente sul mercato italiano; non è un caso che le immatricolazioni di veicoli italiani quest'anno siano state pari a quelle avvenute nel corso del 1969, mentre si è avuto invece un incremento delle immatricolazioni delle auto importate dall'estero. Questo significa che sul mercato italiano non contano soltanto le previsioni della FIAT in proposito (vedremo poi quali sono), ma anche quelle di costruttori esteri.

Tutto questo indica appunto che esiste una possibilità di incremento nel consumo della benzina, un consumo che viene rapportato alla utilizzazione della macchina come mezzo di trasporto privato in sostituzione del trasporto pubblico e collettivo che è in permanente deperimento, che non esiste; un consumo che la FIAT commisura poi in modo ben preciso. Il presidente della FIAT, l'avvocato Agnelli, proprio dinanzi alla nostra Commissione industria ha sottolineato che per gli anni '80 si prevede una circolazione di auto pari a 16 milioni, circa il doppio di quelle attuali. Cosa questo significhi per l'economia italiana e per i problemi della circolazione resta tutto da calcolare. Se è vero, come è stato più volte indicato, che per mantenere le attuali attrezzature di cui il paese dispone per garantire un minimo di circolazione, ad ogni nuova immatricolazione dovrebbero seguire spese per un totale pari al costo della macchina, perché i conti tornino, ammettendo che le auto in circolazione per il 1980 saranno circa 9 milioni in più, è evidente che la somma totale delle spese necessarie per mantenere l'attuale situazione dovrà aggirarsi all'incirca intorno ai 9 mila miliardi, che i fabbricanti di automobili (come del resto hanno fatto per il passato) non si accollano certamente, ma che tendono a scaricare sulla collettività e in particolare sui comuni e sulle province, quindi con ulteriori gravi oneri per i comuni e le province, che sappiamo già in quali difficoltà si dibattono in ordine alla disponibilità finanziarie e in quale situazione si trovano a dover operare. È un fatto quindi che questa previsione appare non solo per il presente ma anche per il futuro largamente superata dai fatti e che quindi questo nostro emendamento tende almeno a riportare questa possibilità di prelievo nelle dimensioni

che erano nelle intenzioni del Governo. Il Governo con queste imposte intendeva prelevare all'incirca 260 miliardi. Se, ripeto, i calcoli che ho ricordato sono esatti, e non sono stati smentiti, indicano questo importo, almeno rapportato ai valori del 1969, in lire 310 miliardi, è chiaro che possiamo facilmente rinunciare da una parte a 36 miliardi rispetto ai 260 previsti e, nel caso che si tratti effettivamente di 310 miliardi di gettito da questa imposta, si apporterebbe una diminuzione di 40 miliardi. Il che significa riportare il gettito di questa imposta alla cifra di 270 miliardi. Da questo punto di vista quindi l'operazione che il Governo ha voluto tentare per questa via non verrebbe assolutamente compromessa giacché l'introito previsto è largamente raggiunto con una riduzione immediata dell'imposta sulla benzina.

È stato questo uno degli argomenti di cui si è discusso molto nel corso del dibattito sul primo decreto. Inoltre certe forze, che oggi dicono di battersi per migliorare il provvedimento, avevano posto questo argomento come condizione per un possibile accordo o per un ammorbidimento della loro opposizione; al limite, direi che è un argomento che avrebbe dovuto favorire la possibilità di accordo tra certe forze di opposizione, i partiti di maggioranza e il Governo stesso. Questo argomento oggi è sparito, non ritorna più in discussione, non pare – né per la riduzione dell'aumento dell'imposta né per i tempi di applicazione – che sia più nemmeno discussione, o di quelle discussioni che si stanno intrecciando per cercare di arrivare ad un accordo e quindi alla possibilità di far passare il « decretone » nei termini costituzionali. Noi avevamo detto già allora che su questa strada non si sarebbe andati lontano, e quindi la nostra previsione appare già oggi abbastanza esatta. Tuttavia, essendo stata abbandonata questa posizione da parte di coloro che in precedenza l'avevano assunta come trincea che non era possibile varcare pena una lotta a fondo contro il « decretone », noi la riproponiamo attraverso questo emendamento non in termini di proposta politica, non in termini di inserimento in un discorso di compromesso politico, ma in termini puri e semplici di riproposizione di un prelievo fiscale nella dimensione che era stata proposta dal Governo.

Proprio per queste ragioni – nel caso fossero respinte le nostre precedenti proposte, prima di soppressione dell'intero articolo 1 del decreto (1. 40), poi di soppressione del primo comma dello stesso articolo 1 (1. 42), quindi di una successiva riduzione dell'aumento attraverso gli emendamenti 1. 43, 1. 44, 1. 45 e 1. 46 – ci auguriamo che, appunto per essere quest'ultimo mio emendamento 1. 47 a scalare sull'importo dell'aumento dell'imposta di fabbricazione, esso possa essere accolto in questa pura e semplice dimensione di tecnica finanziaria, nel senso cioè di riportare il prelievo alla dimensione che era stata proposta dal Governo.

NATOLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NATOLI. Chiedo la sospensione dei lavori dell'Assemblea. Sono le ore 21 e, se non ricordo male, era stato annunziato l'altro ieri sera che nei giorni di giovedì e venerdì si sarebbero tenute due sedute, una al mattino e una al pomeriggio e che in particolare, per quanto riguarda le sedute del pomeriggio, si sarebbe terminato alle ore 21. Il Presidente Pertini l'altro ieri sera disse con molta chiarezza che la notte è fatta per dormire e accennò anche ai sonni tranquilli e pacifici che il principe di Condé faceva prima della battaglia di Rocroi.

Riferendomi quindi a questa precisa indicazione dataci dal Presidente della Camera, la vorrei pregare, signor Presidente, essendo appunto le 21, di rinviare il seguito dei lavori a lunedì mattina e, quando ella proporrà l'ordine del giorno della seduta successiva, le chiederò la parola per la formazione dell'ordine del giorno.

ANDREOTTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANDREOTTI. Sono contrario alla proposta di sospensione, anche perché la storia non ha mai detto che il principe di Condé andò a dormire alle 21. (*Si ride*).

NATOLI. In questo caso il limite delle 21 non è stato fissato da me, ma dal Presidente della Camera.

PRESIDENTE. Presiedendo questa seduta non posso rifarmi a quanto è stato detto in precedenti sedute. È stata avanzata una proposta di sospensione alla quale l'onorevole Andreotti si è opposto e che quindi dovrà essere sottoposta al voto dell'Assemblea.

PINTOR. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PINTOR. Signor Presidente, la questione del principe di Condé non ci interessa in questo momento, ma ci interessa la condizione in cui noi lavoriamo. Credo che esistano pochi precedenti in base ai quali dopo cinque ore di seduta la Camera continua i suoi lavori senza neanche una breve sospensione. Questo trasforma l'Assemblea in qualcosa di diverso. Non voglio mancare di rispetto a nessuno, ma gli interrogatori si fanno in questo modo, al fine di stancare oltre ogni limite. Tra l'altro faccio notare che la convinzione generale che la seduta sarebbe finita alle 21 è anche in rapporto al modo in cui gli oratori si preparano per illustrare i loro emendamenti. Il Presidente Pertini, molto correttamente e gentilmente, disse appunto che veniva ordinato un certo andamento dei lavori per dar modo ai deputati di regolarsi in conseguenza. Noi oggi in questo momento siamo colti di sorpresa.

Le faccio anche notare, signor Presidente. che questa decisione è presa nei confronti di una minoranza molto esigua dell'Assemblea, la quale sta avvalendosi dei propri diritti per svolgere correttamente i suoi emendamenti. Non vorrei che questo apparisse come un fatto che modifica in qualche modo il normale andamento dei nostri lavori: anche nel prosieguo dei lavori, ciò avrebbe effetti che non so quanto siano convenienti per nessuno.

Tra l'altro, non è stato spiegato il motivo per cui si è ritornati su una decisione. Ho apprezzato molto la dichiarazione del Presidente della nostra Camera quando disse che i lavori vengono ordinati secondo una logica, non secondo la convenienza della maggioranza. Quindi mi richiamo a queste precise indicazioni per appoggiare la proposta Natoli. In ogni caso, quale che sia l'esito di questo voto, il problema di una interruzione dei nostri lavori credo che vada perfino al di là della politica, sia un atto doveroso nei confronti di tutti noi e nei confronti del personale della Camera.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta Natoli.

(*È respinta*).

NATOLI. Mi scusi, signor Presidente, ma ella avrebbe almeno dovuto spiegarci quali sono i motivi per cui è stato deciso di continuare una seduta che invece, secondo quanto era stato predisposto, avrebbe dovuto essere tolta alle 21. Credo che noi abbiamo il diritto di conoscere questi motivi.

PRESIDENTE. Onorevole Natoli, la Presidenza non ha preso alcuna decisione, perché la decisione è stata presa dall'Assemblea. (*Vive proteste dei deputati Natoli, Pintor e Caprara*). Onorevole Natoli ella ha sottoposto al voto della Camera la sua proposta di sospensione dei lavori.

NATOLI. È lei che l'ha sottoposta mentre avrebbe dovuto sospendere la seduta, in base all'annuncio che in una precedente seduta era stato dato dal Presidente Pertini.

PRESIDENTE. Onorevole Natoli, ella sa benissimo che l'Assemblea è sovrana circa l'ordine dei lavori e può sempre decidere nel modo che ritiene più opportuno. (*Vivissime proteste dei deputati Natoli, Pintor e Caprara*). Nel regolamento non è scritto che le sedute devono terminare alle 21.

CAPRARA. Però quando il Presidente annuncia un ordine dei lavori, questo ordine dovrebbe essere rispettato.

PRESIDENTE. C'è stata una votazione dell'Assemblea, onorevole Caprara. L'onorevole Natoli ha fatto una proposta formale alla quale l'onorevole Andreotti si è opposto. A norma di regolamento, quando viene fatta una proposta circa l'ordine dei lavori, se vi sono opposizioni, il Presidente la deve sottoporre al voto dell'Assemblea. Il Presidente non può fare altro che questo. Avendo l'Assemblea deliberato, non vi è luogo a ulteriore discussione.

NATOLI. Non mi resta che prendere atto che la Presidenza non si vuole assumere la responsabilità dello strano ordinamento dei lavori che viene dato a partire da questa sera.

PRESIDENTE. Sia ben chiaro che non ho innovato niente. (*Proteste dei deputati Natoli, Pintor e Caprara*).

È stato presentato il seguente emendamento:

Sopprimere il secondo comma dell'articolo 1.

1. 48. **Bronzuto, Caprara.**

L'onorevole Bronzuto ha facoltà di svolgerlo.

BRONZUTO. Prendo atto di questa ennesima prepotenza commessa nei nostri con-

fronti, perché tutti possono permettersi prepotenze nei confronti di una piccola minoranza quale è la nostra.

PRESIDENTE. Voi non avete subito alcuna prepotenza. La prego pertanto di svolgere il suo emendamento. (*Proteste del deputato Natoli*).

BRONZUTO. Svolgerò l'emendamento, ma nessuno mi potrà vietare di dire che in questo momento noi abbiamo subìto una prepotenza. Si trattava di un ordine dei lavori che non avevamo chiesto noi, ma che anzi noi avevamo respinto. Un ordine dei lavori che ci era stato comunicato dal Presidente di questa Camera, e non da altri, che ha detto che si sarebbero tenute sedute normali. Poco fa si parlava di fare l'alba, ed io posso anche comprare un gallo per farmi svegliare all'alba, signor Presidente; non mi preoccupa la possibilità di fare l'alba.

PRESIDENTE. Onorevole Bronzuto, ella in questo momento ha la parola per lo svolgimento di un emendamento; la prego perciò di venire all'argomento.

BRONZUTO. Questa che desidero fare è una premessa. Adesso le cose cambiano, e non sappiamo perché, non sappiamo come. È una decisione della maggioranza? La prenda la maggioranza e non si modifichino le cose da parte della Presidenza.

PRESIDENTE. Onorevole Bronzuto, non posso permetterle di rivolgere alla Presidenza continui rilievi in merito al voto espresso dalla Camera, voto richiesto dall'onorevole Natoli.

BRONZUTO. Non si tratta del voto; il voto costituisce un semplice paravento. La seduta è stata regolarmente sospesa, tutte le sere, alle ore 21.

PRESIDENTE. Onorevole Bronzuto, le ho dato la parola per lo svolgimento di un emendamento.

PINTOR. È veramente una situazione strana, questa.

PRESIDENTE. Onorevole Pintor, la prego di accomodarsi; ella non ha la parola, ha la parola l'onorevole Bronzuto.

CAPRARA. Non si può sospendere per mezz'ora? Chi lo vieta?

PRESIDENTE. La maggioranza ha votato contro la sospensione.

BRONZUTO. Mezz'ora fa si è sospesa la seduta per cinque minuti, e nessuno aveva avanzato tale richiesta.

CAPRARA. E allora, perché adesso non si può sospendere?

BRONZUTO. Ci spieghi la Presidenza perché ha sospeso la seduta mezz'ora fa e non sospende adesso. Mezz'ora fa si è sospesa la seduta, ma ora non si sospende perché c'è una richiesta avanzata da un gruppo di opposizione.

PRESIDENTE. Onorevole Bronzuto, ella ha la parola per lo svolgimento di un emendamento.

BRONZUTO. Poiché non sono come il principe di Condé, e non ho dormito la notte precedente la battaglia...

CAPRARA. Non la può chiedere l'onorevole Bronzuto, la sospensione?

PRESIDENTE. Onorevole Caprara, ha la parola l'onorevole Bronzuto. Non si può togliere la parola a chi deve svolgere gli emendamenti. Il regolamento in materia è tassativo.

CAPRARA. Lasciamo stare il regolamento.

PRESIDENTE. No, io applico il regolamento, e nient'altro che questo.

CAPRARA. Questa è una cosa molto discutibile.

PRESIDENTE. La prego di non fare riferimenti fuori luogo.

CAPRARA. Questo riferimento non riguarda lei, ma oggettivamente lo svolgimento dei fatti.

PRESIDENTE. Onorevole Bronzuto, la prego di continuare il suo intervento.

BRONZUTO. Dicevo che io non sono come il principe di Condé, e che non ho dormito la notte precedente la battaglia. Non avendo dormito la notte precedente la battaglia, non ho i nervi così saldi come da parte della Presidenza della Camera si auspicava, affinché i lavori si svolgessero con serenità, con i nervi a posto da parte di tutti noi, come coloro che avessero dormito tranquillamente la notte prima della battaglia. Poiché non ha dormito

questo principe di Condé, cercheremo di non far dormire neanche il comandante degli eserciti avversari, nonostante la modestia delle nostre forze; non dormirà nessuno. E saremo tutti principi di Condé, svegli. E poi vedremo come finirà la battaglia; vedremo quale dei principi la vincerà, se la vincerà chi avrà dormito o chi sarà stato sveglio.

EVANGELISTI, *Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo*. Chi avrà dormito.

BRONZUTO. Vedremo; non fatevi soverchie illusioni.

Il mio emendamento 1. 48, soppressivo del secondo comma dell'articolo 1, da una parte è subordinato al mio emendamento 1. 40 tendente a sopprimere l'intero articolo 1, ma a sua volta è principale rispetto al mio emendamento 1. 49, che sarà successivamente illustrato dall'onorevole Milani, e che propone la soppressione delle parole « od italiani residenti all'estero ».

Vorrei per un momento ricordare – e meravigliarmene – l'imbarazzo che provavano da una parte il compagno Natoli e dall'altra il compagno Milani quando, illustrando i nostri emendamenti subordinati all'emendamento principale di soppressione dell'articolo 1 e al suo subordinato di soppressione del primo comma, svolgevano le proposte intermedie di riduzione dell'inasprimento dell'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine sulle benzine speciali. Il compagno Natoli, illustrando un nostro emendamento che prevedeva l'aumento dell'attuale imposta di appena 205 lire al quintale (2 lire al chilogrammo, ossia poco più di una lira al litro), diceva che sembrava addirittura ridicolo fare proposte del genere, che assumevano un certo significato ironico. La stessa cosa mi pare abbia detto il compagno Milani quando, illustrando un altro nostro emendamento, addirittura proponeva che l'inasprimento fosse ridotto di 389 lire al quintale (quindi, 3,89 lire al chilogrammo e intorno alle 3 lire al litro) A mio avviso, detti colleghi non avevano ragione di essere in imbarazzo. Infatti, il Governo (come vedremo quando illustreremo lo emendamento relativo al terzo comma) fa una proposta di questo tipo. Per quanto riguarda l'aliquota ridotta per l'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine prevista dalla lettera *E*), punto 1), della tabella *B*) per il prodotto denominato *jet fuel JP4*, il Governo propone di aumentare detta aliquota da lire 1329,50 a lire 1588,90. Come è evidente, non si ragiona più nell'ordine delle migliaia o delle decine di migliaia di lire ma – caso strano, nell'Italia del 1970, dove è anacronistico cercare di spendere le 10 o 20 lire – si arriva a parlare dei centesimi, ricordo di tempi andati. Questo aumento a 1588,90 lire si traduce in 259 lire al quintale, 2,594 al chilogrammo, e poco più di due lire al litro.

Ho voluto ricordare questo per dire che non sembri poi tanto strana la nostra proposta. Con la soppressione del secondo comma dell'articolo 1 del decreto-legge proponiamo puramente e semplicemente una volta stabilito che si vuole attuare l'inasprimento fiscale – di non applicare detto inasprimento almeno nei confronti della aliquota ridotta di imposta di fabbricazione e corrispondente sovrimposta di confine prevista dalla lettera *B*), punto 1), della tabella *B*) allegata al decreto-legge n. 989 del 1964, relativamente alla benzina acquistata con speciali buoni da automobilisti e motociclisti, stranieri od italiani residenti allo estero, nei viaggi di diporto nello Stato – dice il decreto-legge – che viene aumentata da lire 5.250 a lire 7.844 per quintale.

Si registra così un inasprimento superiore poiché in questo caso si arriva a 2.694 lire di aumento rispetto alle circa 2.500 del primo comma. Non vi farò il discorso relativo agli italiani residenti all'estero poiché nel caso che il secondo comma venisse approvato noi chiederemo la soppressione delle parole « od italiani residenti all'estero ». Della questione riguardante i nostri emigrati vi parlerà l'onorevole Milani, vi dirà dei sacrifici che essi fanno, delle rimesse che essi inviano nel nostro paese e delle quali si serve il vostro Governo. Sembra quasi che voi inasprite il prezzo della benzina per questi italiani, che con i loro sacrifici, il loro sangue, il loro sudore inviano della valuta pregiata nel nostro paese, quasi voleste dire: ve ne siete andati, ci siamo liberati di voi, non vi fate nemmeno vedere per viaggi di diporto oppure pagate di più la benzina che può servire per il vostro automezzo.

Nel secondo comma si parla di « viaggi di diporto nello Stato ». Non so come si possa fare a distinguere se un viaggio è fatto per diporto oppure no. Come ci si regola nel caso in cui questi nostri emigrati vengano in Italia per fare visita ai loro genitori o a vedere i figli? Così, colui il quale o per sottoporsi a delle cure o per un motivo familiare dovrà venire in Italia, sarà costretto a pagare la benzina ad un prezzo superiore.

Se noi dovessimo scegliere fra il mantenimento dell'imposta sulla benzina e la soppressione delle parole « od italiani residenti

all'estero » opteremmo per la eliminazione di dette parole.

D'altra parte con l'inasprimento di questa imposta voi scoraggiate il turismo del quale vi andate tanto vantando. Non so se vi convenga. Non vi preoccupate che la questione della benzina acquistata con buoni speciali da automobilisti e motociclisti, possa fare una fine simile a quella delle sigarette?

Con una serie di provvedimenti di inasprimento fiscale, signori del Governo, avete portato il costo delle sigarette alle stelle, con la conseguenza che da tutte le parti, per così dire sotto il naso, le sigarette straniere di contrabbando vengono vendute nel nostro paese a prezzi più bassi di quelle italiane. Così gran parte dei cittadini italiani, non oserei dire la maggioranza, potendo acquistare su qualsiasi bancarella, in qualsiasi sede, da qualsiasi passante, le sigarette straniere ad un prezzo più conveniente, compra le sigarette estere. In tal modo il Governo, nel tentativo di contenere questo fenomeno, è stato costretto ad abbassare un poco il prezzo delle sigarette del monopolio; ma non ritengo che una diminuzione di 20 o di 40 lire al pacchetto produrrà l'effetto sperato.

La stessa situazione potrebbe verificarsi con la benzina. Con la vostra mania di arraffare da tutte le parti e comunque, può darsi che vi troviate domani dinanzi al fatto, certamente non difficile da ipotizzare, che questi cittadini italiani o stranieri che si recano nel nostro paese trovino più comodo (qui non è questione di patriottismo...) fare il pieno del serbatoio prima di varcare la frontiera e viaggiare tranquillamente in Italia con quella benzina; a meno che non si ricorra al sistema di misurare il quantitativo di benzina contenuto nel serbatoio, facendo pagare la relativa imposta. Quando poi la benzina comprata all'estero sarà finita, allora gli automobilisti varcheranno nuovamente la frontiera e faranno ancora una volta il pieno, e così via...

Per questi motivi ritengo che questa norma del decreto-legge sia da emendare nel senso da noi indicato per non scoraggiare il turismo e soprattutto (punto al quale teniamo in modo particolare) per venire incontro ai nostri connazionali residenti all'estero.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma dell'articolo 1, sopprimere le parole: od italiani residenti all'estero.

1. 49. **Bronzuto, Milani.**

MILANI. Chiedo di svolgerlo io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MILANI. Prima di iniziare il mio intervento, signor Presidente, chiederei alla sua cortesia di farmi portare un bicchier d'acqua: mi si dice che si usa portare l'acqua soltanto in sede di discussione generale, ma chiedo che in questo caso si faccia un'eccezione, visto che sono raffreddato e lievemente influenzato...

AMADEO. Se ella è raffreddato, saremmo lieti di dispensarla dallo svolgere il suo intervento, onorevole Milani. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Ho già dato disposizioni, onorevole Milani, perché ella sia accontentato. Può intanto prendere la parola.

MILANI. La ringrazio, signor Presidente, e passo allo svolgimento dell'emendamento di cui sono cofirmatario.

Il nostro emendamento tende ad evitare un sensibile danno all'economia nazionale. Se infatti il Governo avesse voluto operare per scoraggiare il turismo e quindi creare problemi per la nostra bilancia dei pagamenti, non avrebbe potuto far meglio che accollare ai turisti l'onere derivante dall'aumento del prezzo della benzina. Ma a me preme in questo momento mettere in evidenza le conseguenze negative che questa norma del decreto-legge potrà avere nei confronti degli italiani residenti all'estero. Il problema è di sapere innanzi tutto chi sono gli italiani residenti all'estero e per quali ragioni essi, attraverso il decreto-legge che noi siamo chiamati a ratificare, dovrebbero essere privati delle facilitazioni che sono previste dalla lettera *B*, punto 1) della tabella *B* allegata al decreto-legge relativamente alla benzina acquistata con speciali buoni da automobilisti e motociclisti, nei viaggi di diporto nello Stato. Non riusciamo a capire per quale ragione questa imposta dovrebbe essere aumentata nella misura pari a quella prevista per la benzina normale, quando appunto si tenga conto che si tratta di italiani residenti all'estero. Innanzi tutto, mi sembra difficile che si possa stabilire quando si tratti di viaggi di diporto o di viaggi che uno dei tanti emigrati italiani residenti in Svizzera, uno dei 600 mila emigrati in Svizzera, fa nel periodo delle feste di fine d'anno, nel periodo delle ferie o per altre circostanze, per raggiungere congiunti ed amici, per ritrovare cioè un rap-

porto con il proprio ambiente, dove è cresciuto, dove ha stabilito rapporti di comunanza, dove hanno sede amicizie, rapporti umani, sui quali noi siamo usi soffermarci per indicare, che al di là del dato materiale o dell'immanente materialismo che domina questa società, vi sono valori ai quali teniamo, e vogliamo porre alla base della nostra presenza politica, come del resto sono alla base della presenza politica cattolica. Anche se oggi il ritorno di una proposta socialdemocratica ha fatto dimenticare in qualche modo il dibattito fra due grandi componenti politiche, ma anche ideali, che ha segnato la storia del nostro paese, ricordiamo che si trattava di una discussione che riguardava il dialogo fra cattolici e comunisti sui valori fondamentali per vedere le possibilità di stabilire anche un rapporto politico.

Non comprendiamo come lo Stato italiano possa, di fronte al doveroso rapporto che lo emigrante conserva col proprio ambiente, quando egli decide di tenere, sia pure temporaneamente, questo contatto, arrivare a togliere quelle poche facilitazioni di cui dispongono gli italiani all'estero.

Riandando qui al documento di Vittorio Briani *Il lavoro italiano all'estero negli ultimi venti anni* ritroviamo la questione dell'intervento dello Stato a favore degli emigranti, che non è soltanto di oggi, perché ha dei lontani precedenti. Per esempio, nel lontano 1888, in vista appunto di una regolamentazione dell'emigrazione, si affacciò l'ipotesi che ai proprietari di navi, che allora servivano soprattutto per trasportare gli emigranti italiani oltreoceano, venisse imposta una tassa per ogni emigrante trasportato, sicché fosse possibile allo Stato di intervenire per soccorrere quei milioni di uomini che allora dovevano abbandonare il nostro paese per cercare un lavoro, e che ancora oggi abbandonano il nostro paese.

Allora, cioè, si discusse della eventualità e della possibilità di un intervento di questo tipo e si ricercò in qualche modo nel mezzo di trasporto allora funzionale per questo tipo di operazione, di intervenire con un'imposta che non fosse a carico dell'emigrante, ma di chi disponeva di questo mezzo, per cercare di andare incontro agli emigranti.

Oggi i rapporti si sono rovesciati, si è attuato un rovesciamento di valori: il mezzo privato è un mezzo che domina la vita di tutti noi, ed è un fatto che attraverso questa ulteriore imposta si colpisce l'emigrante.

È importante a questo proposito stabilire chi sono questi italiani residenti all'estero. Per questo devo ricorrere ad una documentazione che ho sottomano e che ritengo necessario e doveroso esporre ai colleghi perché si comprenda che questi italiani residenti all'estero – è un dato che emerge da questo riferimento alla storia del paese – sono soprattutto gli emigranti.

Nel libro che ho sotto gli occhi vi è una storia dell'emigrazione che noi dobbiamo ripercorrere per riuscire a stabilire non soltanto che i non residenti sono gli emigranti, di ieri e di oggi, ma anche per stabilire l'entità di questo fenomeno nel tempo e l'entità presente, dopo di che potremo capire la particolare misura iugulatoria che viene proposta attraverso l'aumento di questo buono sconto di cui gli emigranti potevano disporre.

Il fenomeno, ripeto, parte da lontano. Ho qui una storia dell'emigrazione – per cifre – relativa agli anni che vanno dal 1876 al 1968.

Da questa storia emerge, ad esempio, che nel quinquennio 1876-1880 si ebbe un espatrio – si parla di espatrio, ma si poteva dire « emigrazione » – per paesi europei ed extraeuropei nella seguente misura: 411 mila italiani nei paesi europei, 133 mila nei paesi extraeuropei, per un totale di 544 mila. Nel quinquennio 1881-1885 questo fenomeno – che noi chiamiamo di emigrazione, cioè di italiani che cercavano una possibilità di sostentamento – si esprime attraverso le seguenti cifre: 476 mila emigrati nei paesi europei, 205 mila nei paesi extraeuropei, per un totale di 771 mila (qualcosa come 230 mila unità in più rispetto al precedente quinquennio). Per il quinquennio 1886-1890 i dati sono i seguenti: nei paesi europei 453 mila, nei paesi extraeuropei 657 mila, per un totale di 1 milione 110 mila.

Abbiamo, nel corso di questo quinquennio, l'inizio di quel fenomeno che segnerà profondamente la storia italiana e quindi anche la storia dell'emigrazione di qui fino a tutto il 1915: la grande emigrazione nei paesi di oltreoceano. Difatti il numero degli emigranti nei paesi extraeuropei (anche se l'Istituto centrale di statistica avverte che in questo caso, per correzioni apportate nel corso del 1946, sono stati inclusi nei paesi extraeuropei anche paesi che una volta venivano considerati del bacino del Mediterraneo, in realtà non si può non prendere atto che è proprio di questo quinquennio l'inizio di questa emigrazione di massa nei paesi extraeuropei ed in particolare nelle Americhe) è aumentato di 450 mila unità.

Nel quinquennio che va invece dal 1891 al 1895 l'emigrazione europea registra 546 mila

unità (centomila in più rispetto al precedente quinquennio); nei paesi extraeuropei il numero degli emigrati è di 737 mila unità, per un totale di un milione 283 mila unità. Abbiamo un incremento, rispetto al totale del quinquennio precedente, di 170 mila unità.

Nel quinquennio 1896-1900 abbiamo per i paesi europei un emigrazione di 743 mila unità e nei paesi extraeuropei un emigrazione di 109 mila unità. L'incremento riguarda l'uno e l'altro fenomeno. Per questo quinquennio, abbiamo un totale di un milione 552 mila unità, con un incremento di circa 250 mila unità rispetto al quinquennio precedente.

Nel quinquennio 1901-1905 abbiamo una emigrazione nei paesi europei di un milione 224 mila unità, mentre nei paesi extraeuropei abbiamo un milione 546 mila unità, per un totale di 2 milioni 770 mila, con un incremento di un milione 220 unità.

Nel quinquennio 1906-1910 - anni travagliati della storia del nostro paese, in cui si affaccia una ipotesi riformista attraverso la presenza sulla scena politica di un grande Presidente del Consiglio, Giolitti - abbiamo un'emigrazione di un milione 288 mila unità nei paesi europei, cioè 64 mila unità in più rispetto al quinquennio precedente, e un milione 969 mila unità, cioè quasi 400 mila in più, per l'emigrazione nei paesi extraeuropei, per un totale di 3 milioni 257 mila unità, che rappresenta la cifra *record* raggiunta dall'emigrazione italiana. Quindi, il quinquennio 1906-1910 rappresenta il massimo del fenomeno emigratorio italiano.

Dal 1911 al 1915 queste cifre sono rispettivamente di un milione e 218 mila e di un milione 525 mila unità, per un totale di 2 milioni 743 mila: una cifra inferiore a quella del quinquennio precedente di circa 500 mila unità, ma ancora superiore rispetto all'ultimo quinquennio che segnava la fine del secolo precedente.

Nel quinquennio 1916-1920, gli anni della prima guerra mondiale, vi è una certa flessione nel fenomeno emigratorio, anche perché un grande salasso era stato operato ai danni della popolazione italiana. Se ricordiamo appunto che vi era stata la prima guerra mondiale, comprendiamo quante perdite di vite umane si ebbero e quindi come anche per questa via spesse volte il sistema risolva certi fenomeni democrafici.

Comunque nel 1966 abbiamo 479 mila emigrati nei paesi europei, 606 mila nei paesi extraeuropei: in totale 1 milione 85 mila emigrati. Negli anni 1921-1925 abbiamo 862 mila emigrati nei paesi europei, 654 mila nei paesi extraeuropei. (notiamo che torna a prevalere l'emigrazione nei paesi europei per ragioni specifiche, cioè a causa delle leggi che vengono introdotte in America per limitare l'emigrazione in generale dai paesi extramericani): in totale 1 milione 516 mila emigrati. Negli anni 1926-1930 abbiamo 614 mila emigrati nei paesi europei, 447 mila nei paesi extraeuropei, in totale 1 milione 61 mila emigrati. Arriviamo al periodo 1931-1935: sono gli anni del fascismo, gli anni della lotta per l'incremento demografico, per la difesa della razza, gli anni dei premi alle famiglie numerose, ed anche degli impedimenti che il regime poneva all'emigrazione; tuttavia il regime non può non utilizzare questa valvola, anche se la utilizza limitatamente ed appunto in funzione di sfogo alle pressioni che pure agivano sulla base di contraddizioni sociali evidenti all'interno di quel sistema. Dunque negli anni 1931-1935 gli emigrati nei paesi europei sono 317 mila, nei paesi extraeuropei 148 mila, per un totale di 458 mila.

Abbiamo poi l'inizio delle avventure fasciste: negli anni 1936-1940 il blocco dell'emigrazione per le Americhe comincia a farsi sentire; tuttavia anche in questo quinquennio abbiamo 421 mila emigrati. Nel periodo della guerra non abbiamo emigrati nei paesi extraeuropei, 250 mila emigrati, invece, nei paesi europei. Nel 1946-1950, dopo la seconda guerra mondiale (va detto per inciso che nel secondo dopoguerra il fenomeno aveva assunto dimensioni meno rilevanti che nel primo dopoguerra) abbiamo di nuovo un salto: infatti in questo periodo (e sono gli anni vicini a noi, che in qualche modo, almeno per coloro che appartengono alla mia generazione, hanno segnato anche l'avvio della milizia politica) registriamo 638 mila emigrati nei paesi europei, 489 mila nei paesi extraeuropei, per un totale di 1 milione 127 mila. Negli anni 1951-1955 il fenomeno continua: 622 mila emigrati nei paesi europei, 680 mila nei paesi extraeuropei, per un totale di 1 milione 342 mila. Negli anni 1956-1960 cominciano a profilarsi i segni del « miracolo economico », che tuttavia non è ancora esploso, per cui l'esigenza di risolvere il problema dell'occupazione attraverso l'emigrazione è ancora fortemente sentito: infatti in questo periodo registriamo 1 milione 104 mila emigrati per i paesi europei, 490 mila emigrati nei paesi extraeuropei, per un totale di 1 milione 594 mila. Negli anni 1961-1965 (sono gli anni della piena esplosione del « miracolo economico » anche se ad un certo momento, nel

1963-64, avremo un certo ristagno dell'economia: è il periodo che segue alle prime grandi lotte dei metallurgici, e alle lotte contrattuali del 1962; sono comunque gli anni da più parti indicati come gli anni della massima felicità e presi come punto di riferimento per la massima esaltazione del sistema) gli emigranti nei paesi europei sono 1.329.000 e 242.000 nei paesi extraeuropei, per un totale di 1.571.000.

Cioè negli anni del miracolo economico noi abbiamo 1.571.000 emigranti. Vengono poi gli anni della riflessione sul miracolo, gli anni di una espansione economica del nostro paese, anche se non più così impetuosa e significativa come negli anni 1960, 1961 e 1962. Sono gli anni cioè che avevano fatto parlare di « miracolo » e quindi della possibilità per questa via di vedere risolti tutti i problemi che riguardavano il nostro paese (l'occupazione, le condizioni di vita, i problemi delle attrezzature pubbliche, sociali in generale) e della capacità cioè del sistema di corrispondere per via dello sviluppo economico a questi bisogni degli uomini. Anche qui il fenomeno è tutt'altro che trascurabile. Nei paesi europei si hanno 558.000 emigranti, nei paesi extraeuropei 196.000, per un totale in questi anni (1966, 1967, 1968) di 754.000 unità. Mancano i dati più recenti e questi potrebbero essere benissimo ricercati. Comunque non credo si possa parlare per l'anno 1969 di un fenomeno migratorio inferiore alle 500.000 unità. Considerando le cifre totali per il periodo compreso tra il 1876 e il 1968 si hanno questi valori: 13.504.000 italiani emigrati nel giro di 90 anni nei paesi europei e 11.635.000 italiani emigrati nel giro di 90 anni nei paesi extraeuropei. Il totale complessivo è di 25.139.000 italiani che hanno dovuto trovare lavoro all'estero.

Nel corso degli stessi anni, osservando i dati relativi alla popolazione, siamo passati da 24.182.000 italiani residenti ai 54.033.000 del 1968. Cioè nel mentre la popolazione italiana raddoppia almeno come stabilmente residenti nel loro paese, abbiamo di pari passo il fenomeno di 25.000.000 di italiani che abbandonano il loro paese per cercare un'occupazione all'estero.

Le ragioni di questo fenomeno – più avanti vedremo però di valutare con esattezza queste cifre perché una cosa è il fenomeno migratorio altro è quello degli italiani stabilmente residenti all'estero – devono essere attentamente studiate. Bisogna rendersi conto delle ragioni di questo fenomeno, bisogna vedere da dove deriva questo processo migratorio che ha assunto proporzioni enormi, quali sono le regioni che soffrono di più di questo fatto e bisogna anche rintracciare le ragioni di una politica di interventi mancati e che tuttora continuano a mancare. Del resto si sa che non si è mai considerata l'opportunità di intervenire con provvidenze speciali a favore di questa larga parte di popolazione, la quale offre, fra l'altro, delle risorse immense per la soluzione di certi problemi che il paese ha di fronte. Orbene, le ragioni – sono ragioni storiche che conosciamo – devono essere fatte risalire da una parte all'unità d'Italia e dall'altra alla politica che allora venne seguita: l'abbattimento dei dazi doganali, la messa in crisi per questa via dell'agricoltura meridionale. Da qui, l'inizio di questo fenomeno migratorio che innanzi tutto è un fenomeno, almeno agli inizi, prevalentemente meridionale. Più avanti vengono coinvolte altre regioni. Il meridione continua a contribuire largamente a questo fenomeno, però anche le regioni centrali del paese, che sono anche queste regioni povere, vengono investite dal processo di emigrazione e vengono investite (lo sono state già fin dall'inizio) di questo fenomeno anche certe regioni settentrionali. Intendo riferirmi in particolare alle cosiddette regioni o province dell'arco alpino. Una delle altre grosse questioni che il paese ha avuto di fronte e continua ad avere di fronte è quello delle popolazioni della montagna, che mi trova particolarmente sensibile perché vengo da una provincia, quella di Bergamo, che è per larga parte, per due terzi, zona di montagna, una zona – mi sia consentito il termine improprio – di montagna di tipo particolare. I capitali stranieri nei decenni passati hanno trovato sul posto fonti di energia, risorse umane e hanno dato luogo ad un intenso processo di industrializzazione e quindi il problema della montagna appare diversamente dimensionato rispetto ad altre province del nord d'Italia, provenendo da una provincia di questo tipo, per due terzi zona di montagna, ho presente, appunto, questo fenomeno che ha dimensioni per noi rilevanti. La nostra, bisogna ricordarlo, è una provincia fortemente industrializzata, pur tuttavia è una provincia che deve contare su 40 mila lavoratori pendolari e conta 30 mila emigrati permanenti. Cioè a una occupazione operaia di circa 120 mila unità sul posto, corrisponde poi una ricerca di posti di lavoro o all'estero o attraverso il fenomeno della pendolarità fuori provincia. Le forze di lavoro che non trovano occupazione *in loco* sono pari a circa il 75 per cento delle forze lavorative occupate in provincia.

Abbiamo un'altra provincia che procura reddito nello stesso modo. È un fatto, comunque, che questo fenomeno dello spopolamento delle regioni di montagna è di tutta evidenza. Questo della emigrazione, negli anni più recenti si somma anche all'altro fenomeno che abbiamo dovuto constatare, cioè quello degli spostamenti interni. Da una parte, ad esempio, popolazioni, come quelle bergamasche, che cercano occupazione all'estero e dall'altra l'insorgere di possibilità di occupazione e quindi l'immigrazione interna, cioè il trasferimento di altre popolazioni del meridione e del centro Italia nelle province del nord. È questo un fenomeno che è stato largamente dibattuto nell'opinione pubblica e sul quale non mi soffermerò. Mi premeva, appunto, indicare le motivazioni di fondo che hanno provocato l'emigrazione e insieme anche quali fossero le regioni interessate o quali continuano ad essere le regioni ad esso interessate. Innanzitutto le regioni meridionali, in larga parte il centro Italia e per buona parte ancora le province dell'arco alpino, province di montagna che mettono in evidenza quindi l'esistenza nel paese di zone di sottosviluppo: meridione, centro Italia e per una parte – che non è semplicemente delimitabile nella zona dell'arco alpino – le zone di montagna del nostro paese.

Questo notevole fenomeno degli italiani residenti all'estero non può evidentemente riportarsi a ragioni di turismo o al piacere di avere una residenza o una occupazione all'estero: non si tratta di stima nei confronti di un determinato paese, né di un interesse edonistico o affettivo, né del piacere di stare in un paese diverso; si tratta di persone che vi sono costrette. Per l'impossibilità di trovare occupazione nel nostro paese, cioè, questa massa enorme di italiani – si tratta di circa 25 milioni – devono abbandonare l'Italia per trovar lavoro all'estero. Direi che questi italiani, naturalmente, al paese rendono, hanno sempre reso, e non già in moneta svalutata, ma in quella che abbiamo sempre rincorso, e cioè la valuta estera.

Le rimesse degli emigranti hanno consentito al paese di disporre di risparmio da investire nelle attività produttive, e quindi di sopperire alle carenze di una accumulazione più o meno primitiva, cosicché il sistema potesse decollare e dar luogo, negli anni più recenti, al miracolo economico. Gli emigranti dunque offrono delle risorse in valuta estera, in valuta pregiata, che è appunto quella che serve al sistema per coprire i disavanzi della bilancia dei pagamenti. In tal modo si può disporre dei macchinari necessari per potenziare le strutture produttive del paese, macchinari che vengono importati dall'estero; e non a favore dei lavoratori, delle masse operaie o della classe lavoratrice, come abbiamo detto, ma dei percettori di profitto. Anche questo fatto merita di essere ricordato: vediamo appunto qui il valore tutto intero di questo fenomeno. Nel 1951 le rimesse degli emigranti permanenti (esiste infatti una distinzione, che vedremo dopo) ammontavano a 44,1 milioni di dollari, e quelle degli emigrati temporanei a 36,5 milioni di dollari, per un totale di 80,6 milioni di dollari. Nel 1952, essendosi incrementato il fenomeno dell'emigrazione, le rimesse degli emigranti permanenti ammontavano a 63,8 milioni di dollari, e quelle degli emigranti temporanei a 51,5 milioni di dollari, per un totale di 115,3 milioni di dollari. C'è da notare che si assiste al fenomeno dello stabilirsi sul posto di emigranti che prima definivamo temporanei.

Nel 1953 le rimesse sono ulteriormente aumentate, arrivando a 74,4 milioni di dollari per gli emigranti permanenti e 53,4 per gli emigranti temporanei, per un totale di 127,8 milioni di dollari. Nel 1954, rispettivamente 73,8 milioni di dollari e 53,4 milioni di dollari: totale 127,2 milioni di dollari, cioè una lieve flessione. Nel 1955, sempre in milioni di dollari, 79,7 per le rimesse degli emigranti permanenti, 53,5 per le rimesse degli emigrati temporanei: totale 133,2 milioni di dollari. Nel 1956, rispettivamente 101,3 e 88,7: totale 190 milioni di dollari. Nel 1957, rispettivamente 115 e 126: totale 241 milioni di dollari. Nel 1958, 188,4 e 147,6: totale 336 milioni di dollari. Nel 1959 le cifre si spostano: 170,2 per le rimesse degli emigrati permanenti, 157,6 per le rimesse degli emigrati temporanei: totale 327,8 milioni di dollari. Lieve flessione anche qui, dunque, rispetto all'anno precedente, flessione ampiamente recuperata nel 1960 con 214 milioni di dollari per le rimesse degli emigrati permanenti e 183,5 per le rimesse degli emigrati temporanei: totale 397,5 milioni di dollari. Nel corso di questi anni le rimesse complessive in dollari (ed è significativo il dollaro perché viene usato come moneta di riferimento permanente non svalutabile; quindi si presume che questi calcoli siano stati fatti in base al valore permanente della moneta) sono state di 1.125 milioni di dollari (pari a un miliardo 125 milioni per 12 anni) per le rimesse degli emigrati permanenti e di 958,9 milioni di dollari per le rimesse degli emigrati temporanei: totale 2 miliardi 83 milioni e 90 mila dol-

lari. Per gli anni che seguono dal 1961 fino al 1968 questo salto in avanti è considerevole: si passa per esempio dai 397 milioni di dollari in totale del 1960 ai 490 milioni di dollari del 1961. Si registra cioè un considerevole balzo in avanti e la progressione che segue è dell'ordine di centinaia di milioni di dollari: nel 1962 un totale di 598,7 milioni di dollari; nel 1963, 638 milioni di dollari; nel 1964, 676; nel 1965, 816; nel 1966, 903; nel 1967, 849; nel 1968, 921 milioni di dollari. Cioè, in un solo anno, circa 600 miliardi di lire italiane. Complessivamente in questi anni abbiamo avuto 2 miliardi e 149 milioni di dollari per le rimesse degli emigrati permanenti, 3 miliardi 646 milioni per le rimesse degli emigrati temporanei, 5 miliardi 795 milioni di dollari complessivamente considerati.

Tutto ciò dà un'idea di quanti siano gli italiani che sono costretti a cercare lavoro fuori del paese. Si tratta di un grande numero di italiani che si recano all'estero alla ricerca di quel lavoro che non riescono a trovare in patria. Questo è tanto vero che sull'altro piatto della bilancia noi abbiamo la contropartita in rimesse che dai nostri emigranti vengono spedite ai familiari che sono rimasti e che vengono depositate nelle casse rurali (e anche qui c'è una lunga elencazione di quali siano gli istituti di credito che possono utilizzare queste risorse) a testimoniare che non si tratta di lavoratori interessati a speculazioni finanziarie; essi inviano i loro risparmi per il sostentamento della famiglia e ciò che residua viene depositato in istituti di credito che sono legati all'ambiente dove sono cresciuti e sono nati. C'è in questo anche la speranza di un ritorno, la possibilità attraverso questi risparmi di rifarsi una qualche vita nel paese nel quale sono nati.

Il problema degli italiani residenti all'estero deve essere chiaramente ricondotto a questo fenomeno dell'emigrazione. Si tratta di gente che è costretta ad abbandonare il proprio paese per esigenze di lavoro. Che questo fenomeno poi si consolidi, che cioè si tratta di cittadini italiani che pur risiedono all'estero, mantengono la cittadinanza italiana, lo possiamo ricavare dalle cifre. Ci sono delle statistiche che attengono agli anni 1946-68, che riguardano la « pendolarità » dell'emigrante, cioè il numero degli italiani che espatriano e il numero degli italiani che ritornano in patria. Da queste statistiche si rileva che c'è sempre una quota più o meno elevata di emigranti che si stabilisce nel paese di emigrazione, o si sposta poi in altri paesi. Le statistiche sono significative. Nel 1946 (più avanti le oscillazioni sono meno sensibili) gli espatri ammontano a 103.167 unità; i rimpatri, per i paesi europei, a 3.958. Per i paesi extraeuropei gli espatri sono 7.209 e i rimpatri 600. Totale di espatriati 110.376, rimpatriati 4.558; il saldo negativo a favore dei rimpatri è più che evidente: 4.558 rimpatriati contro 110 mila espatriati.

Si potrebbe dire che questa cifra, per essere riferita ad anni particolarmente difficili, che sono quelli del dopoguerra e quindi della ricostruzione, registri fenomeni del tutto particolari a causa dell'assenza di possibilità di occupazione. Ciò portava naturalmente l'emigrante a starsene lontano dal proprio paese. Ho già detto che in una misura più o meno sensibile questo fenomeno è rimasto in permanenza.

Difatti nel 1947 si registrano 254 mila espatri mentre i rimpatri sono 65 mila. Nel 1948, si tratta sempre di anni difficili, il fenomeno permane vistoso. Sono quelli gli anni in cui venne proposto il piano Di Vittorio per l'occupazione, l'anno in cui le organizzazioni sindacali affrontano in proprio il problema cercando di attuare un piano utopistico, mirando a risolvere i problemi del lavoro e della occupazione senza disporre delle leve di comando.

Comunque in questa proposta vi sono aspetti positivi dovuti al movimento operaio italiano nel tentativo di corrispondere più direttamente alle aspirazioni più evidenti delle masse popolari.

Questi sono i dati: 1948 con 208 emigrati e 119 mila rimpatriati; 1949: 254 mila espatriati, 118 mila rimpatriati; 1950: 200 mila espatriati, 72 mila rimpatriati; 1951: 293 mila espatriati, 91 mila rimpatriati; 1952: 277 mila espatriati, 26 mila rimpatriati; 1953: 224 mila espatriati, 103 mila rimpatriati; 1954: 250 mila espatriati, 107 mila rimpatriati; 1955: 296 mila espatriati, 118 mila rimpatriati; 1956: 344 mila espatriati, 155 mila rimpatriati; 1957: 341 mila espatriati, 163 mila rimpatriati; 1958: 255 mila espatriati, 139 mila rimpatriati; 1959: 268 mila espatriati, 156 mila rimpatriati; 1960: 383 mila espatriati, 192 mila rimpatriati.

Il cosiddetto miracolo economico se pure comincia a manifestarsi non trova ancora possibilità di incidere sul fenomeno.

1961: 387 mila espatriati, 210 mila rimpatriati; 1962: 365 mila espatriati, 229 mila rimpatriati: 1963: 277 mila espatriati, 221 mila rimpatriati.

Qualcuno comincia a pensare che il miracolo economico è una cosa seria e che perciò sia possibile trovare occupazione in Italia e

in conseguenza anche se il numero di coloro che espatriano è superiore a quello di coloro che rientrano, tuttavia la differenza diventa meno sensibile, il che sta a testimoniare il tentativo fatto dagli italiani di trovare una occupazione nel proprio paese.

Nel 1964, il fenomeno, sotto certi aspetti, ritorna alle proporzioni precedenti; le illusioni sono più o meno cadute, ed i lavoratori italiani hanno capito nuovamente che il problema di sempre, quello di fare la valigia e di andare all'estero, è un problema che si ripropone. Ricomincia, quindi, la trafila. Nel 1964, quindi, si hanno 258 mila espatriati, rispetto ai 190 mila che rientrano in Italia; e nel 1965 gli espatriati sono 282 mila, contro 196 mila rimpatriati; nel 1966 gli espatriati sono 296 mila contro 206 mila rimpatriati; nel 1967 gli espatriati sono 222 mila contro 169 mila rimpatriati. Per il 1968, conosciamo soltanto il dato relativo agli espatri, che salgono a 232 mila unità.

Attraverso l'esposizione di queste cifre, abbiamo abbastanza concretamente la possibilità di conoscere l'entità degli italiani residenti all'estero; dall'articolo, così come è formulato nel testo governativo, risulterebbe che questi italiani residenti all'estero, verrebbero in Italia permanentemente o per viaggi di diporto. Io nego che si possa in questo caso parlare di viaggi di diporto. La popolazione italiana, in novanta anni, è passata da 24 milioni a 54 milioni di unità, e contemporaneamente si è avuto un fenomeno migratorio per un totale di circa 25 milioni di unità. Questi dati sono riferiti agli anni più recenti, ma se fossero riferiti agli anni più lontani, quelli del fenomeno dell'emigrazione di massa, i dati sarebbero molto più significativi per quanto riguarda quello che possiamo definire l'attivo a favore dell'espatrio. Questa serie di dati sta a sottolineare il permanente divario tra gli espatriati ed i rimpatriati, e l'attivo, se attivo possiamo chiamarlo, riguarda sempre gli espatriati.

Gli italiani residenti all'estero non possono essere considerati in linea di massima persone che godano di un particolare *status* che consenta loro di tornare in Italia solo per godersi le vacanze. Il fenomeno degli italiani all'estero non riguarda cittadini che vivano all'estero per godersi un certo numero di anni di residenza in un altro paese, che offra possibilità diverse; lo abbiamo configurato, e lo configuriamo, come uno stato di necessità per milioni di italiani. La serie di dati che ho esposto dimostra chiaramente che si tratta di italiani che lavorano in altri paesi, e che devono mantenere la propria residenza in questi paesi, dopo essersi allontanati dall'Italia, per avere la possibilità di mantenere un'occupazione che l'Italia non è in grado di offrire loro. Se così fosse, il fenomeno avrebbe assunto segno diverso. Visto che si parla tanto di Comunità economica europea e di libera circolazione di mano d'opera, se il fenomeno fosse stato diverso, gli italiani sarebbero andati negli altri paesi (Germania, Belgio, Lussemburgo, Francia) per lavorare, ma ad un certo punto sarebbero tornati in Italia. Ma questo se la situazione economica del nostro fosse diversa.

Questo non si è verificato, non si verifica, e per questo noi non possiamo accettare l'indicazione contenuta nell'articolo 1, e cioè che si debba parlare di questo sconto, oggi ridotto, perché lo si aumenta della stessa tangente di cui è stata aumentata la benzina in generale. Non possiamo parlare, dunque, di italiani che vengono a godersi in Italia le vacanze: sono, per lo più, emigranti ai quali noi pensiamo che si dovrebbe una particolare attenzione, se non altro perché rappresentano una risorsa vera per il paese. L'entità delle loro rimesse dimostra, infatti, che il nostro sistema economico è vissuto nel tempo e continua largamente a vivere a spalle degli emigrati. (*Interruzione del deputato Pintor*).

PRESIDENTE. Onorevole Pintor, la prego di non interrompere l'oratore.

CAPRARA. Neanche le interruzioni sono più consentite, adesso!

PRESIDENTE. Dico che è fuori dell'ordinario che ci si interrompa tra deputati della stessa parte politica. Ordinariamente, l'interruzione riveste un carattere polemico.

PINTOR. Non è fuori dell'ordinario; è normalissimo.

CAPRARA. In questo caso, persino necessario!

PINTOR. L'onorevole Milani si lamentava della sorte degli emigrati, ed io gli ho detto: hanno un compenso annuale, in quanto sono confortati dall'annuale messaggio presidenziale.

PRESIDENTE. Siccome, comunque, sta parlando l'onorevole Milani, lo lasci continuare, onorevole Pintor.

MILANI. Stavo parlando della sorte di questi italiani e della necessità, da parte nostra, di farci carico di questa situazione e pertanto della necessità di una diversa determinazione politica nei confronti di quelle che vengono definite le comunità italiane all'estero. Secondo recenti statistiche, i cui dati sono stati desunti dalle pubblicazioni del Ministero degli affari esteri (direzione generale dell'economia), in Europa dette comunità si configurano territorialmente nei seguenti termini: Austria, 14.574 italiani; Belgio, 254.000; Francia, 643.529 (la Francia è il secondo paese europeo per l'importanza della collettività italiana ivi residente, dopo la Svizzera); Gran Bretagna, 198.000; Jugoslavia, 14.862; Lussemburgo, 36.468; Paesi Bassi, 24.550; Repubblica Federale Tedesca, 428.940; Spagna, 13.350; Svizzera, 660.902 (probabilmente, trattandosi di dati del 1968, essi dovranno essere depurati in conseguenza della campagna razzistica e delle misure prese, sia pure limitatamente, dal governo svizzero). Vedo un deputato che mi fa segno di « tagliare ». Ma se voi non « tagliate » le vostre intenzioni, io non « taglio » il mio intervento. Vado avanti; anche se sono ammalato, devo adempiere il mio dovere, cosa che cerco di fare nel migliore dei modi.

PINTOR. È ammalato e digiuno !

NATOLI. Siete voi che avete voluto prolungare questa seduta !

PRESIDENTE. Onorevole Natoli, c'è stato un voto dell'Assemblea, in proposito. Prosegua, onorevole Milani.

MILANI. Ho già detto degli emigranti italiani in Svizzera; quelli di altri paesi sono 24.883 unità. Il totale di queste collettività distribuite in Europa è di oltre 2 milioni di unità.

Vediamo il nord-America: Stati Uniti, 226 mila unità; Canada, 261 mila con un totale quindi di 487 mila unità. Si tratta di collettività un po' distanti e forse il problema della benzina li può interessare relativamente; quello che importa però è delineare il fenomeno delle collettività di italiani residenti all'estero.

Ecco i dati dell'America latina: Argentina, 1.285.000; Brasile, 273 mila; Cile, 17 mila, Colombia, 7 mila; Messico, 4 mila; Perù, 14 mila; Uraguay, 31.350; Venezuela, 185 mila; altri paesi, 7.386. La collettività italiana nell'America latina ammonta quindi a oltre 1.800.000 unità.

Vediamo l'Oceania: Australia, 157 mila; Nuova Zelanda, 606, con un totale di 157.606 unità. Come vedete gli italiani sono dovunque. Laddove vi è un pezzo di terra vi è un italiano, non per fare il turista ma per la necessità di trovare un'occupazione. Si tratta infatti di milioni di uomini « cacciati » in qualche modo dal proprio paese che debbono distribuirsi nel mondo.

Per l'Africa probabilmente abbiamo un capitolo nuovo, più recente. Ecco i dati: Algeria, 1.030; Congo, 2.611; Etiopia, 14.730; Kenia, 3.002; Libia, 33.106 (è un dato però che va « depurato » dopo i recenti fatti politici); Marocco, 10.814; Repubblica Araba Unita, 9 mila (questo dato va riportato ad una situazione politica diversa); Somalia, 2.235; Sud Africa, 39 mila; Tunisia, 13 mila; Zambia, 2.236; altri paesi, 5.658. Il totale è di oltre 130 mila unità.

Ecco i dati dell'Asia: India, 1.261; Iran, 1.300; Israele, 2.519; Thailandia, 1.100; Turchia, 4.450; altri paesi, 5.465, per un totale di oltre 15 mila unità. È questa quindi la collettività meno numerosa.

La collettività italiana all'estero più numerosa è quella dell'Europa con circa 2.314.000 unità. Per i paesi a noi più vicini, che in qualche modo consentono ai nostri emigranti di avere rapporti più frequenti con il loro gruppo di origine, le cifre sono quelle che ho dato prima e che ricordo: per la Francia, 643 mila; per la Svizzera, 660 mila; affatto considerevole il numero degli italiani in Austria anche se va preso in considerazione giacchè la cifra di 15 mila unità ha comunque un suo rilievo; Belgio, 254 mila; Jugoslavia, 14 mila; Lussemburgo, 36 mila.

Abbiamo collettività residenti in paesi a noi relativamente vicini, per cui si determina un fenomeno che potrebbe essere, sia pure impropriamente, definito di « pendolarità » e che assume notevole rilevanza: il fenomeno, cioè, degli emigranti che periodicamente ritornano in patria per riprendere contatto con le loro famiglie e con le loro comunità d'origine. Questa abitudine è largamente diffusa nelle province della Lombardia e del Veneto, soprattutto per quanto riguarda i connazionali residenti in Svizzera, ma analoghe considerazioni possono essere fatte anche per molti connazionali residenti in Francia.

Vi è così una massa considerevole di emigranti che utilizza il periodo delle ferie, delle festività di fine d'anno e di Pasqua, nonché altre feste significative per tornare appunto al paese di origine, per ritrovare il « rapporto antico » con i familiari, con gli amici, in generale con la comunità nella quale sono cre-

sciuti. A questo fenomeno non sono estranee anche motivazioni di carattere religioso, perché soprattutto negli ambienti cattolici viene sollecitato il mantenimento dei legami con la famiglia e con la comunità di origine (anche se le responsabilità dei cattolici per quanto riguarda il fenomeno della emigrazione sono certamente gravi).

In talune province più vicine ai confini, come nella mia, sono numerosi gli emigranti che raggiungono le località di origine, utilizzando i giorni di fine settimana, e cioè il sabato e la domenica. Il fenomeno interessa soprattutto i nostri connazionali residenti in Svizzera e, sia pure in misura minore, anche in Francia.

Non vi è dubbio che un'elevata percentuale di emigranti utilizza per il ritorno in patria il mezzo ferroviario; ma tutti sappiamo che cosa siano i treni degli emigranti, più o meno « rossi » o « bianchi », specialmente numerosi nei periodi elettorali ma anche in occasione delle ferie estive e di fine d'anno.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ZACCAGNINI

MILANI. Chi come me si è trovato a viaggiare in treno in quel periodo sa bene quali siano le condizioni in cui vengono a trovarsi i nostri emigranti e come il servizio ferroviario sia assolutamente inadeguato. Non stupisce quindi che molti connazionali preferiscano viaggiare in automobile, magari riunendosi in gruppi di quattro o cinque persone che raggiungono sulla stessa vettura le famiglie residenti nell'Italia settentrionale e centrale soprattutto. La macchina, il mezzo di trasporto privato in sostituzione anche qui di un mezzo collettivo, che è assente o inefficiente, rappresenta la possibilità di raggiungere le proprie famiglie. Quindi, non si tratta di uno strumento di diporto, ma di un mezzo per il ritrovamento di un rapporto con una realtà che in qualche modo vive sempre in ognuno di noi anche quando abbia rotto forzatamente o più o meno volutamente il rapporto con i propri ambienti di origine.

L'aumento di questa imposta appare per noi particolarmente iugulatorio. Inoltre al limite non è neppure molto efficace agli effetti della politica che il Governo vuole perseguire. Ho detto all'inizio che, se il Governo vuole compiere un atto autolesionista, lo può fare aumentando appunto il costo dei buoni per la benzina per gli stranieri che vogliono venire in Italia come turisti. Noi sappiamo che le entrate per il turismo sono state sempre decisive agli effetti del pareggio della bilancia dei pagamenti. Se si vuole scoraggiare il turismo, le conseguenze riguardano coloro che hanno adottato questo provvedimento. Per gli emigranti questo ragionamento non lo possiamo fare. Non possiamo inoltre neanche sottacere una certa posizione di imprevidenza. È fuori discussione che per un emigrante la possibilità di collegamento con la propria famiglia rappresenti un costo. Sappiamo quali sono gli stipendi che percepiscono i nostri lavoratori all'estero. Non si può considerare questo tipo di rapporto come il frutto di una disponibilità superiore ai bisogni. No, è un fatto affettivo che spinge gli emigranti a cercare questo rapporto. Quelli che vivono nei paesi confinanti con l'Italia hanno la possibilità di rifornirsi della benzina prima di partire, dato il prezzo del carburante in Svizzera, in Austria e in Francia. Ma non vi è dubbio che sotto questo aspetto non si fa un intervento significativo sul piano fiscale perché questi emigranti non compreranno la benzina in Italia ma cercheranno di fare il pieno prima di partire. I nostri lavoratori all'estero che vivono in paesi confinanti con l'Italia possono valersi di questa possibilità. Ma sono altrettanto numerosi e forse più numerosi coloro che dovranno servirsi del carburante acquistato nel nostro paese, carburante gravato dell'aumento dell'imposta, come previsto dal decreto-legge.

Con tutta probabilità sono andato un po' lontano nell'illustrare questo emendamento. Ma in questo libro, quando si parla di « italiani residenti all'estero » si dà una definizione assolutamente astratta e generica, e al limite anche offensiva, dal momento che vi sono 25 milioni di italiani che, volenti o nolenti, il sistema e il paese « hanno costretto » ad andare all'estero.

AZZARO, *Relatore per la maggioranza.* Ella ha fatto il giro del mondo !

MILANI. Non l'ho fatto io, l'hanno fatto gli emigrati il giro del mondo !

PINTOR. Onorando la patria.

MILANI. Certo, onorando la patria, giacché gli italiani all'estero onorano sempre la patria, secondo una retorica cara appunto a certe forze politiche.

Dicevo dunque che a questo punto può sembrare che vi sia sproporzione tra il tempo utilizzato dal collega Bronzuto per chiedere la

soppressione del secondo comma ed il tempo che io ho utilizzato per chiedere invece, attraverso questo emendamento subordinato, la cancellazione di questo termine indefinito di « italiani residenti all'estero ». Ma era necessario che questa Assemblea in qualche modo prendesse coscienza della realtà che si nasconde dietro questa definizione e quindi della natura particolarmente iugulatoria della misura che viene proposta attraverso questo secondo comma, particolarmente con questo riferimento agli « italiani residenti all'estero ».

Ho già detto all'inizio, della polemica sorta tra Crispi e Nitti attorno alla legge proposta da Crispi nel 1888, che riguardava anche i vincoli che si ponevano all'emigrazione. Di che cosa si preoccupavano a quel tempo le classi dirigenti ? Crispi si preoccupava – ed ecco la apprensione di Nitti in nome della libertà – che questo fenomeno di emigrazione in massa dal meridione comportasse, entro certi limiti, una carenza di manodopera per l'agricoltura. In realtà carenza di manodopera non c'è mai stata nel Mezzogiorno; però l'andare al di sotto di certi limiti di guardia avrebbe potuto significare, per i baroni meridionali, sleale concorrenza. Ecco il motivo per cui Crispi propose una legge che in un qualche modo, per certe regioni e per certe situazioni, avrebbe dovuto impedire l'emigrazione in massa delle popolazioni.

Discutendo di tale proposta di legge, sorse appunto la polemica tra Crispi e Nitti. Nitti obiettò a Crispi che non era ammissibile impedire ai cittadini di muoversi liberamente e, semmai che si potevano prendere provvedimenti nel senso di assistere l'emigrante sia lungo il viaggio sia nella sua permanenza nei paesi in cui desiderasse andare. Come ricordavo all'inizio, egli proponeva di imporre una tassa ai proprietari delle navi mercantili che effettuavano i trasporti, tassa da utilizzarsi appunto in favore degli emigranti.

Ma il problema dell'emigrazione è ben più consistente. Però, possiamo dire che, per quante misure siano state prese in questo periodo, siamo sempre al di sotto della media necessaria. Una qualsiasi misura che incida in qualche modo negativamente sulle condizioni dell'emigrante è qualcosa che noi siamo portati decisamente a respingere. È per questo che con il nostro emendamento proponiamo a questa Assemblea di sopprimere al secondo comma dell'articolo 1 il riferimento agli italiani residenti all'estero. (*Applausi dei deputati Bronzuto, Caprara, Natoli e Pintor*).

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Sostituire il terzo comma dell'articolo 1, con il seguente:

L'aliquota ridotta d'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine prevista dalla lettera *E*) punto 1) della predetta tabella *B* per il prodotto denominato *Jet fuel JP4* destinato all'amministrazione della difesa, è abolita.

1. 50. **Bronzuto, Caprara.**

CAPRARA. Chiedo di svolgerlo io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPRARA. Signor Presidente, vorrei rivolgerle una domanda informale, quanto meno nella sua qualità di medico. A quale ora ella pensa che noi dobbiamo concludere i nostri lavori questa sera ? La prego di considerare che la seduta è iniziata stamane alle 10 ed è ripresa, dopo una breve interruzione, alle 16.

PRESIDENTE. Ritengo che la seduta, in linea di massima, si possa protrarre fino a circa mezzanotte. Non staremo, però, a contare i minuti.

CAPRARA. Come medico, ella quindi ci assicura che questo limite può essere tranquillamente varcato senza pregiudizio di nessuno di noi ?

PRESIDENTE. Penso di sì. Dovrei, però, fare un esame clinico a tutti per poterlo stabilire con esattezza. Comunque, la prego di procedere allo svolgimento dell'emendamento.

CAPRARA. Il nostro emendamento tende a sostituire il terzo comma dell'articolo 1, che sembra introdotto nel contesto dell'articolo 1 in modo abbastanza anomalo e singolare. Lo onorevole sottosegretario ricorderà – me lo auguro – che abbiamo sollevato in Commissione questa questione, senza ricevere, però, una sodisfacente risposta. Per chiarire di che cosa si tratti e per chiarirlo soprattutto ai colleghi che non hanno avuto occasione di leggere l'articolo 1, anche se voteranno a favore del decreto, vorrei ricordare che si tratta di una eccezione all'aumento della benzina che viene fatta per una benzina particolare, al di sopra di un certo quantitativo. Mentre tutti i tipi di benzina diversi dall'acqua ragia normale, cioè tutte le forme di petrolio diver-

se da quello lampante, sono soggetti ad un certo prelievo, il terzo comma dell'articolo 1 stabilisce che per quanto riguarda la benzina usata dall'amministrazione della difesa e destinata ai reattori o agli aeromobili – come si dice – nel linguaggio aulico amministrativo burocratico – militari al di sopra delle 18 mila tonnellate annue si applica un aumento di imposta notevolmente inferiore a quello previsto per tutti gli altri casi, senza dire che anche come base di partenza siamo molto al di sotto. Cioè siamo di fronte ad un regime speciale in ordine al quale noi vorremmo qualche informazione ulteriore. Da questo comma risulta che fino ad un contingente annuo di 18 mila tonnellate è dovuta l'imposta nella misura normale; oltre le 18 mila tonnellate si scopre che l'aliquota già in precedenza è stata ridotta ed ora, anziché essere applicato l'aumento previsto in tutti gli altri casi che fa salire il livello di imposizione sulla benzina da lire 13.295 a lire 15.889 per quintale, non dico che l'aliquota è rimasta al vecchio livello di 13.295 lire, ma mentre precedentemente era di lire 1.329,50, viene portata a lire 1.588,90. Quindi ci accorgiamo che nel nostro paese la benzina che viene utilizzata dall'amministrazione pubblica, in particolare dall'amministrazione della difesa, oltre un determinato quantitativo ha un prezzo che sta al prezzo normale della benzina come lire 1.329 stanno a lire 15.889.

Un regime assolutamente speciale, dicevo, ma anche, aggiungo, del tutto immotivato: cioè non si capisce perché, nel momento in cui si sostiene la necessità di un intervento urgente per riequilibrare la nostra economia ed incentivarne lo sviluppo, e viene dichiarata indispensabile la manovra di questa leva, si mantiene inalterata una situazione nella quale la benzina di tipo speciale, se è utilizzata a scopi militari – che del resto sono controllati dalla autorità amministrativa e solo dall'autorità amministrativa – gode di un regime eccezionale, con la conseguenza che il privato consumatore pagava e continuerà a pagare la benzina dieci volte di più di quello che la paga l'amministrazione militare. E non solo non si coglie l'occasione per arrivare ad una perequazione di questi livelli, ma si coglie piuttosto l'occasione per ribadire che deve continuare questa situazione di privilegio feudale, se il termine mi si può passare, trattandosi di aeroplani, e in particolare di aeroplani-*jet*. Ripeto, noi abbiamo posto la questione nel corso del dibattito in Commissione ma per la verità non abbiamo ricevuto una risposta sufficientemente chiara e soprattutto convincente. Comunque, malgrado le ricerche che noi abbiamo fatto – anche se dobbiamo dire che non sono state molto ampie – la questione continua ad essere oscura. Infatti essendo andati a consultare lo stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'anno finanziario 1971 abbiamo constatato che la materia dovrebbe rientrare nel capitolo numero 2203 dell'anno finanziario 1971 e dovrebbe quindi essere inclusa nella denominazione « Combustibili, lubrificanti e grassi per aeromobili, spese di gestione, rete di distribuzione, spese accessorie ».

La prima domanda quindi che vorrei farle, onorevole sottosegretario, è se questo è il capitolo sul quale grava questa spesa. Perché se questo fosse il capitolo, chiederei allora di conoscere bene qual è il consumo reale di questa benzina. Cioè è questo 2.203 il capitolo dal quale si prelevano i fondi per poter pagare? Non solo, ma questo è un capitolo che per l'anno 1970 ha avuto uno stanziamento di competenza pari a 7 miliardi e 570 milioni, cifra abbastanza considerevole. La variazione che viene proposta per l'anno 1971 è una variazione in meno. Non si comprende allora come stiano veramente le cose. C'è un uso diminuito, decurtato di questa benzina? E per quali motivi? La decurtazione infatti è molto consistente e ammonta ad 1 miliardo e 207 milioni, al punto di arrivare per l'anno finanziario 1971 ad uno stanziamento pari a 6 miliardi e 363 milioni. Credo quindi che sia legittimo da parte nostra cercare di capire – non so se il relatore per la maggioranza potrà darci qualche informazione aggiuntiva – come stiano veramente le cose. Noi dobbiamo sapere se è questa la competenza dalla quale si trae questa spesa e per quale motivo essa è stata diminuita. Noi siamo nella condizione – mentre praticamente su ogni altro argomento più o meno, anche se genericamente, ci è stata data una cifra – di non sapere su questo argomento che cosa significhi questo mantenimento di un'aliquota ridotta, cioè che cosa significhi nella pratica, quanto l'erario – praticamente quella parte dell'erario che incamera il sovrapprezzo sulla benzina – viene a perdere con questo tipo di privilegio di carattere feudale, oppure che cosa praticamente significa l'aver mantenuto l'equiparazione a questo livello.

Vorremmo sapere cioè quanto l'erario incassa in meno, perché vorrei subito dire che non sembra convincente la risposta molto sommaria e approssimativa secondo la quale si potrebbe sostenere, come si è sostenuto: tanto

è una partita di giro, tanto è l'amministrazione della difesa che paga (no, perché si tratta di spese di carattere militare) e quindi è poco interessante fare questo conteggio. Io non pongo il problema da questo punto di vista, a parte il fatto che anche una partita di giro dovrebbe avere delle sue motivazioni politiche oltre che amministrative. Ma nel momento in cui chiedete al contribuente in modo indiscriminato questo tipo di contribuzione, credo che il contribuente abbia diritto di conoscere perché mai invece per determinati consumi voi non dite le cose con la stessa chiarezza e non date quindi le stesse giustificazioni che, vere o sbagliate che siano (e per noi sono assolutamente sbagliate) voi date per tutti gli altri gettiti, quindi per tutte le altre materie.

Non vorrei sembrare ozioso, ma desidererei porre la domanda in questi termini: nel momento in cui date corso a una serie continuata di imposizioni su varie voci, nel momento in cui si chiede un sacrificio fiscale così indifferenziato, sarebbe interessante anche conoscere il motivo di questo particolare trattamento che viene fatto per questo tipo di attività. Ripeto che non sembra accettabile questa spiegazione sommaria secondo la quale trattandosi di una partita interna all'amministrazione sarebbe poco interessante stabilire il perché e soprattutto rimuoverla. Vorremmo sapere qualche cosa di più e vorremmo soprattutto sapere che cosa è questo in relazione poi a tutti gli altri capitoli del bilancio della difesa (credo che ne dovremo parlare in altra sede, ma l'occasione di affrontare questa occasione ha dato a noi il motivo di approfondire l'esame di queste spese, di vedere un certo tipo di rapporti che esistono, per esempio, tra determinati acquisti di beni e servizi da parte della pubblica amministrazione e una spesa che è preventivata intorno ai 125 milioni l'anno per l'organizzazione e la partecipazione a convegni, congressi, mostre e per altre manifestazioni). Sorge veramente il dubbio o meglio la curiosità di sapere perché mai bisognerebbe fare questa riduzione di spese sul bilancio della difesa, quindi a vantaggio del bilancio della difesa, quando altri tagli o altre riduzioni della spesa sembrano largamente possibili andando a vedere la destinazione di un altro tipo di capitolo, di tutta un'altra serie di capitoli e quindi di tutta un'altra serie di spese. Ripeto, l'argomento non ci interessa dal punto di vista puramente finanziario e amministrativo, ci interessa dal punto di vista strettamente politico e chiediamo da questo punto di vista una risposta politica, una risposta politica che, per la verità, esige un discorso un po' più approfondito sulle origini del privilegio che viene in questo modo concesso.

Per quante ricerche abbiamo fatto, non siamo riusciti a cogliere la matrice di questa esenzione particolare. Prima di tutto ci incuriosisce il fatto che, nonostante il carattere anomalo di questa norma rispetto al decreto, si sia voluto invece farne espressamente menzione. Per quale motivo? Per aumentare, ma per aumentare in modo da mantenere inalterato questo rapporto privilegiato? E per quale motivo, invece, non si è potuto far cadere questa eccezione nell'area più vasta della imposizione decisa per tutte quante le altre categorie, per tutte quante le altre spese, per tutti quanti gli altri consumi? Qual è il motivo reale? Come ripeto, non mi interessa che mi si risponda qui che la spesa è limitata, oltre che interna all'amministrazione, perché questo è un caso che ci è caduto sotto gli occhi, ma probabilmente ve ne saranno altri di questo genere, vi saranno altre eccezioni di questa natura, vi saranno altre occasioni concesse alla amministrazione militare che in questo momento a noi sfuggono, perché non abbiamo la possibilità concreta di verificarle. E mi sembra che questo argomento sia tanto più realistico ed abbia una assai maggiore attinenza al discorso rispetto a quelli (che pure condividiamo) che sono stati sollevati, per esempio, al Senato in relazione alle spese militari, in merito ai carri armati e altre voci di questo genere.

Io non voglio mettermi su questo terreno, perché evidentemente si tratta di una questione di carattere assai più generale, che implica impegni attuali o futuri di bilancio. Sono quindi osservazioni fondate, ma che hanno più che altro un riferimento polemico, alternativo, rispetto al tipo di rapporti di forniture militari. Ma non abbiamo bisogno di andare a cercare al di fuori del decreto un argomento di questo genere, perché nello stesso vi è qualcosa del genere. Non si tratta quindi di andare a cercare qualcosa al di fuori del decreto, per motivi polemici: c'è qui, infatti, qualcosa che fa parte del testo del decreto, e precisamente dell'articolo 1. Ebbene si tratta di una agevolazione incontrollata alla amministrazione militare per un uso di cui il Parlamento molto difficilmente potrà avere notizia. E credo che su questo sarebbe utile essere smentiti. Ho già domandato precisazioni in merito a questo carburante che viene denominato appunto *Jet fuel JP4*. Sarebbe interessante, innanzi tutto, sapere il costo di fabbricazione di questo carburante, che probabilmente è superiore a quello della benzina

ed anche della benzina *super*. Ma vorrei ancora sapere, per esempio, quanta ne occorra per un ordinario volo di addestramento, quanta ne occorra per uno stormo, quale sia la forma di approvvigionamento, come avvenga tale approvvigionamento (perché immagino che bisognerà tenere addirittura una amministrazione particolare), cioè come viene stabilito l'ammontare, chi e come stabilisce che è stato superato lo *standard* delle 18 mila tonnellate annue? In base a quale meccanismo (anche qui rinnovo la richiesta del precedente emendamento) è stato calcolato questo contingente annuo di 18 mila tonnellate? Perché non 20 mila oppure 15 mila? La questione sfugge completamente a qualsiasi controllo razionale, ella ne converrà, onorevole Azzaro. Su quale base è deciso questo quantitativo di 18 mila tonnellate annue?

AZZARO, *Relatore per la maggioranza*. In base al consumo precedente. Generalmente si fa così.

CAPRARA. E se nell'anno precedente il consumo fosse stato inferiore o eccedente il fabbisogno? Non capisco perché si debba approvare così a scatola chiusa questo contingente annuo! Sarebbe lecito avere notizie precise in proposito e questa mia domanda è veramente priva di qualsiasi punta polemica. Soprattutto non si capisce bene quale sia la matrice che ha prodotto il perpetuarsi di questa eccezione. Qui praticamente ci si chiede di estendere questa agevolazione continuando a mantenere inalterato questo contingente di 18 mila tonnellate annue; perché, andando a vedere l'origine della norma, risulta che questo contingente annuo è sempre stato fissato in 18 mila tonnellate nonostante che in questi anni (e dirò da quale norme sembra derivi) vi sia stata una modifica sostanziale anche degli apparati, cioè un avvicendamento di modelli di aeroplani e quindi anche di reattori militari. Il che significa che c'è stato anche un cambiamento nel consumo di questi reattori. Per avventura il Governo ci potrebbe chiedere di approvare un contingente largamente inferiore alle necessità. (*Interruzione del Relatore per la maggioranza Azzaro*). Per questo vorrei approfondire questo punto. Può infatti accadere che, per il mutamento dei modelli degli aerei a reazione, il contingente annuo sia del tutto inferiore alla necessità, oppure viceversa. Siamo completamente al buio, ed è quindi difficilissimo valutare ciò; quindi gradiremmo ricevere informazioni precise in proposito per approfondire meglio questo punto.

D'altra parte, oltre che esaminare questo bilancio della difesa e questo capitolo 2203 che riguarda i combustibili e i lubrificanti per aeromobili, ho cercato invano di trovare altri riferimenti. Può darsi che questo argomento sia compreso, se non nel capitolo relativo alla costruzione, in quello che attiene all'approvvigionamento del materiale aeronautico, cioè che sia una spesa che viene inserita anche in un capitolo di questo genere (ma anche in esso si registra una diminuzione), che viene utilizzata per l'approvvigionamento di dispositivi e di meccanismi come risulta per esempio dai capitoli 2034 e 2035. Ma – ripeto– sarebbe opportuno che ci venissero fornite precise notizie sulle origini di questa spesa. Queste notizie potremmo chiederle a un rappresentante del Ministero della difesa se fosse presente. Ma io ricordo che l'onorevole Andreotti è stato per un certo numero di anni ministro della difesa. È stato ministro della difesa nel Governo Leone.

ANDREOTTI. Anche.

CAPRARA. Stiamo facendo una ricerca sulle origini di questa spesa, che è abbastanza interessante; ora non penso che ella si possa ricordare stasera a quest'ora, dopo una seduta così faticosa, una questione così limitata, ma ritengo che anche ella sia curioso di conoscere la matrice del privilegio fiscale per questo tipo di spesa, per quale motivo c'è questo privilegio, in base a quale considerazione. Io penso infatti che le spese militari, o le spese per un certo tipo di attività o per una certa utilizzazione della benzina, del petrolio, degli idrocarburi in generale debbano essere evidentemente condizionate ad un ragionamento. Qual è questo ragionamento? Siccome ricordo che ella è stato ministro della difesa nel 1963, o per lo meno dopo le elezioni del 1963, ed è stato anche ministro della difesa nel primo e nel secondo Governo Moro (mi corregga se sbaglio), mi rivolgo a lei, perché, in base alla ricerca molto approssimativa che ho fatto, risulta che per esempio questa norma è presente in tutti i decreti di aumento della benzina, come norma di eccezione, emanati attorno agli anni '60, o attorno agli anni in cui ella fu ministro della difesa.

ANDREOTTI. Si tratta della ripetizione di una norma che ha origini precedenti agli anni a cui ella si riferisce.

BRONZUTO. L'onorevole Ferrari Aggradi l'ha spiegato: è come la guardia alla panchina verniciata, istituita e poi non più rimossa.

CAPRARA. Siccome l'onorevole Ferrari Aggradi ha dato una risposta molto sommaria, forse l'onorevole Andreotti può informarci meglio, anche se non stasera, si intende. Le suggerirei anzi di scrivere un asterisco sulla sua rivista su certi privilegi che si rinnovano. Sarebbe un argomento non dico degno come quello della *Sciarada* su cui ella ha ripetutamente scritto e parlato, ma comunque sarebbe un argomento assai interessante: come funziona l'apparato militare e come funziona l'apparato pubblico in generale del paese. Il ministro Ferrari Aggradi (non in una fase di ira, che è la fase ultima, ma nella fase iniziale del dibattito sul primo decreto), ha risposto: questa è una cosa che si è sempre fatta e che naturalmente noi continuiamo a fare. Io sono certo che questa risposta non la può sodisfare, onorevole Andreotti. Da che cosa deriva questa norma? Io mi rivolgo a lei e non per trovare un argomento polemico, ma per stabilire un rapporto di interesse su certi meccanismi di riproduzione e di rifinanziamento per inerzia di certe spese dell'apparato pubblico. Siamo tutti d'accordo nel ritenere che si tratta di un privilegio vorrei dire da samurai. E questo dico con rispetto senza affrontare alcuna questione che possa riguardare i rapporti tra corpi separati dello Stato, che pure sarebbe un argomento interessante. Ma dov'è la norma? Dov'è la sua radice? La radice di questa norma sta in una legge del 1962 e precisamente la legge 31 dicembre 1962, n. 1852, modificata il 21 febbraio 1963.

ANDREOTTI. È ancora precedente.

CAPRARA. Vedo che, se avessimo avuto la fortuna, onorevole Andreotti, di averla in Commissione al posto dell'onorevole Ferrari Aggradi, forse avremmo risparmiato tempo, perché probabilmente non avremmo ripresentato questo emendamento. Comunque quello che a me risulta è la esistenza di questa legge 31 dicembre 1962, n. 1852. Lo dico anche a lei, onorevole sottosegretario, per facilitare eventuali ricerche quando vorrà informarsi al Ministero della difesa. Questo lo dico anche in relazione all'oscurità o alla illegittimità dei bilanci della pubblica amministrazione.

In ogni modo l'origine sembra essere questa, in relazione cioè ad una tabella, la famosa tabella *B* che si riproduce a distanza di tre, quattro o cinque anni, rimanendo del tutto inalterata a causa di questa forma di inerzia o di pigrizia dell'amministrazione. Si perpetua per inerzia una certa eccezione ad un certo quantitativo senza alcuna giustificazione che sia valida o quantomeno persuasiva.

Questa legge del 1962 stabilisce poi che queste aliquote per questo tipo di benzina e petrolio diversi da quelli lampanti (secondo una terminologia senz'altro burocratica) sia tale da dover pagare una aliquota di lire 1068,5 per quintale. Anche a questo riguardo certo la ricerca da parte nostra è stata affrettata a causa soprattutto della non prevedibilità della discussione di questa seduta che si prolunga nel tempo. Ma quello che desidero osservare è che questo tipo di eccezione viene riprodotta nel tempo. C'è stato un incremento a scalare, graduato nel tempo ma tale da mantenere completamente inalterato questo livello.

Ripeto, non voglio approfittare molto dell'occasione che ci viene data di affrontare questi temi e quindi praticamente termino con questa serie di domande.

Vorrei, quindi, che si approfondisse questa materia, e soprattutto che mi si rispondesse se per caso nelle leggi successive (e cioè nella legge n. 263 del 1963, e nella successiva legge n. 189 del 1964, che convertiva in legge il decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 25) il fatto che di questo non si parli, non significhi che stranamente qualche volta ci si è dimenticati di questo argomento. Non vorrei che significasse questo.

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Io ho un grande rispetto delle domande che vengono avanzate dai parlamentari; non mi piace rispondere, tuttavia, se non a ragion veduta. Ricordo benissimo, però, che l'onorevole Macchiavelli ha fornito tutte le risposte. Tali risposte possono essere ritenute valide o no. Qualcuno ha detto che per quanto riguarda il « decretone », l'onorevole Macchiavelli ed io potremmo anche andare al *Rischiatutto*. Ricordo che non ha risposto il ministro Ferrari Aggradi, ma l'onorevole Macchiavelli, che è stato del tutto esauriente sull'argomento. Ho comunque preso un appunto, e siccome ella tiene alla risposta, questa risposta la otterrà, al momento opportuno, con precisione, senza biso-

gno che io le dia in questo momento una risposta avventata. Non c'è comunque alcun mistero; c'è la spiegazione di tutto.

CAPRARA. Non ho la sensazione che la risposta alla quale ella si riferisce sia stata una risposta esauriente.

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Evidentemente ella non l'ha ritenuta sodisfacente, perché in caso contrario non avrebbe ripreso l'argomento. La risposta fu data; ricordo bene di aver letto l'appunto che aveva l'onorevole Macchiavelli. Niente di grave, comunque, perché sarà data una nuova risposta.

CAPRARA. Ne sono certo; sono sodisfatto dell'impegno che ella assume in questo momento. Credo comunque di avere chiarito ampiamente i nostri motivi. Nel concludere, desidero dire che vorrei avere dalla mia parte non soltanto la sua cortesia, che potremmo definire di ufficio, ma anche, in linea amichevole, quella dell'ex ministro della difesa, Andreotti, che si è ricordato dell'argomento, e ha fatto una precisazione che modifica la mia ricerca delle fonti. Quello che ci interessa è di chiarire perché nel momento in cui si stabilisce un tipo di imposizione fiscale così generalizzato, o non selettivo, come si dice, si continua a perpetuare un'eccezione che, anche se quantitativamente viene spiegata, non è un'eccezione sufficientemente motivata, nel momento in cui si chiede al contribuente italiano un sacrificio non minimo, ma consistente con l'aumento del prezzo della benzina. La ringrazio, comunque, onorevole sottosegretario, e vorrà dire che su questo argomento avremo occasione di prolungare, anche se di poco, la nostra discussione.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Al terzo comma dell'articolo 1, sostituire le parole: a lire 1.588,90, *con le parole*: a lire 10.000 per quintale.

1. 51. Caprara, Bronzuto, Milani, Natoli, Pintor.

NATOLI. Chiedo di svolgerlo io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NATOLI. Questo emendamento è subordinato a quello che poc'anzi è stato illustrato dal collega Caprara; riguarda lo stesso regime preferenziale stabilito dalla legge a favore dei consumi degli aeromobili dell'amministrazione della difesa. Non ho bisogno di dilungarmi su considerazioni di garattere generale, perché lo ha fatto già ampiamente il collega Caprara. Vorrei soltanto osservare quanto sia singolare il fatto di avere stabilito un regime preferenziale di tal genere a favore degli aeromobili della difesa che introduce una notevole discriminazione nei confronti di quelli destinati ad usi civili, quando invece non esiste – che io sappia – alcun regime preferenziale per quanto riguarda, ad esempio, le aziende di trasporto pubblico. Tutti sanno quanto siano disastrose le condizioni in cui versano i bilanci delle aziende di trasporto pubblico. Fino a questo momento, non vi è mai stata però, da parte del Governo, una azione perché in qualche modo i bilanci di dette aziende venissero alleviati, se non con un regime così pesantemente preferenziale come questo, almeno con delle agevolazioni. Comunque, di tale argomento avremo occasione di parlare più avanti, perché abbiamo presentato – e non solo noi, ma anche altri gruppi – emendamenti che propongono che l'attuale inasprimento della imposta di fabbricazione sui carburanti non sia esteso agli usi delle aziende di pubblico trasporto.

Ciò che è piuttosto singolare nella norma di cui l'onorevole Caprara ha chiesto la soppressione, è che essa viene applicata soltanto a partire da una certa soglia, cioè dopo che si sia raggiunto un *plafond* di consumo corrispondente a 18 mila tonnellate annue (1500 tonnellate al mese). Non sappiamo come sia stato fissato questo *plafond* e attendiamo di avere delle informazioni in proposito, meravigliandoci però fin da questo momento che, dalla prima ricerca che è stato possibile fare, risulta trattarsi di un *plafond* costante che, almeno entro il margine di tempo in cui è stato possibile condurre una ricerca, si è dimostrato invariabile. È piuttosto strano che, al di là di questa soglia delle 18 mila tonnellate (che sono soggette ad una imposizione fiscale normale), si apra una zona che sembra illimitata di franchigia, nel senso che il carburante invece di pagare 2590 lire di imposta di fabbricazione per ogni quintale ne paga soltanto 259, cioè la decima parte.

Questo regime è, francamente, molto strano perché, stabilendo una franchigia fiscale oltre una certa soglia, non può che avere come conseguenza pratica quella di contribuire ad incrementare il consumo. Non riesco a comprendere quali siano le basi su cui si è pensato di istituire un meccanismo così irrazio-

nale. Avrei più facilmente capito il contrario, cioè che si fosse tenuto a disposizione delle autorità militari un contingente sottoposto a franchigia e che al di là, invece, di un certo limite, si fosse fatto pagare nella sua interezza l'aumento della imposta di fabbricazione. A mio avviso, questo sarebbe stato un meccanismo molto più razionale che avrebbe, tra l'altro, spinto non tanto da una incentivazione quanto ad una limitazione del consumo. Penso che un criterio sano di amministrazione, anche da parte di organismi che amministrano male, come quelli dello Stato, avrebbe potuto in questo caso essere adottato in maniera vantaggiosa. Per le ragioni generali esposte dal collega Caprara, ma anche per una ragione inerente alla irrazionalità del meccanismo, al fatto che esso effettivamente funziona come un incentivo allo spreco, insieme con gli altri colleghi del *Manifesto* ho proposto l'emendamento che ho illustrato, il quale tende, aumentando fino a 10 mila lire al quintale l'imposta di fabbricazione che verrebbe pagata oltre il contingente delle 18 mila tonnellate annue, a perequare l'imposta di fabbricazione a cui è sottoposto questo consumo a quella a cui sono sottoposti i consumi civili.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

All'articolo 1, terzo comma, sostituire le parole: a lire 1.588,90, *con le parole*: a lire 5.000 per quintale.

1. 52. **Bronzuto, Caprara.**

Sopprimere il quarto comma dell'articolo 1.

1. 53. **Bronzuto, Milani.**

L'onorevole Bronzuto ha facoltà di svolgerli.

BRONZUTO. Signor Presidente, chiedo di svolgere io anche gli emendamenti Caprara 1. 54, Milani 1. 55 e Natoli 1. 56.

PRESIDENTE. Sta bene. Trattasi dei seguenti emendamenti:

All'articolo 1, quarto comma, sostituire le parole: a lire 9.889 per quintale, *con le parole:* a lire 6.000 per quintale.

1. 54. **Caprara, Bronzuto.**

All'articolo 1, quarto comma, sostituire le parole: a lire 9.889 per quintale, *con le parole:* a lire 7.000 al quintale.

1. 55. **Milani, Bronzuto.**

All'articolo 1, quarto comma, sostituire le parole: a lire 9.889 per quintale, *con le parole:* a lire 8.000 al quintale.

1. 56. **Natoli, Bronzuto.**

L'onorevole Bronzuto ha facoltà di svolgere anche questi emendamenti.

BRONZUTO. Poche parole sull'emendamento 1. 52 che si riferisce ad una materia che il compagno Caprara ha sufficientemente illustrato e sulla quale anche il compagno Natoli si è già intrattenuto. Nonostante le risposte dateci dal Governo in merito al problema della benzina per gli aerei a reazione, la questione è ancora molto dubbia.

Ha ragione l'onorevole Natoli quando afferma che quanto previsto nel decreto-legge è un incentivo allo spreco e che non vi sia alcuna logica nel mantenere il quantitativo di 18 mila tonnellate sul quale l'imposta è dovuta nella misura normale. In Commissione l'onorevole Ferrari Aggradi, scoprendo quasi in noi delle capacità diaboliche per avere individuato una piccola o grande cosa in un bilancio dell'amministrazione dello Stato, ad una nostra domanda rispose che quella norma era una specie di cariatide, un pezzo da antiquariato.

Ecco perché poco fa interrompendo il compagno Caprara ho parlato di « guardia alla panchina ». Tutti ricordiamo questo episodio: una panchina verniciata, una guardia di servizio, la vernice si secca, il comandante delle guardie non cambia l'ordine di servizio e da qualche secolo o più resta una guardia alla panchina, senza che si sappia perché. Un giorno un turista domanda: « Che cosa ci fa quella guardia alla panchina ? ». Si fanno delle ricerche e viene fuori che non so in quale anno un ordine di servizio aveva stabilito che ci fosse una guardia ad una certa panchina, situata in un determinato viale perché era stata verniciata di fresco.

Mi pare che nel nostro caso sia accaduta la stessa cosa. L'onorevole Ferrari Aggradi, infatti, ci ha detto che poiché in altri Stati europei vi era un certo rapporto, per quanto riguarda la benzina o più in generale il carburante, tra il consumo per le forze armate e quello per gli altri dicasteri (non credo che si potesse parlare di fieno da dare ai cavalli quando si usavano le carrette di battaglione, a meno che non vi fosse una agevolazione particolare in questo caso !), la burocrazia militare italiana stabilì un *plafond* di 18 mila tonnellate che, diceva il ministro del tesoro, copre quasi totalmente il consumo della benzina per gli aerei militari.

L'assurdo consiste nel fatto che si vuole mantenere questo quantitativo di 18 mila tonnellate di carburante senza che esista alcuna giustificazione logica di questa scelta, al di fuori di una consuetudine alla quale si è richiamato il ministro del tesoro; e ciò proprio nel momento in cui aumenta il prezzo della benzina per i consumatori italiani, per i turisti, per gli emigranti e così via.

Se si vuole mantenere questo contingente, si faccia almeno pagare l'imposta normale, come sosteniamo in via principale; subordinatamente si elevi almeno l'imposta, come appunto propone nel nostro emendamento subordinato 1. 52, di cui sono primo firmatario, a 5 mila lire al quintale, arrotondando la cifra, veramente strana, di lire 1.588,90 (anche i centesimi, e per di più al quintale !) di cui parla il decreto-legge.

Passo ora ad illustrare l'altro emendamento di cui sono primo firmatario, l'1. 53, con il quale si propone la soppressione del quarto comma dell'articolo 1, che si riferisce all'aumento dell'imposta di fabbricazione sui gas di petrolio liquefatti per autotrazione.

Tale aumento è il più iniquo ed esoso dell'intero articolo 1 perché mentre la benzina aumenta di circa 22 lire al litro per i consumatori residenti in Italia e di circa 27 lire al litro per gli italiani residenti all'estero e per gli stranieri, in questo caso si ha un aumento da 5.430 a 9.889 lire al quintale, e cioè di lire 4.459, il che porta quasi a raddoppiare l'imposta esistente. Si tratta dunque del tributo più esoso perché questi prodotti vengono tassati in misura assai superiore a quella prevista per i rimanenti.

Si tratta inoltre di un'imposta iniqua per il tipo di utenti che finisce con il colpire. Sappiamo tutti, infatti, che il gas di petrolio liquefatto viene usato soprattutto da utenti che, dovendo usare l'automobile soprattutto per recarsi al lavoro avvertono una maggiore necessità di realizzare economie. Essi infatti investono una certa somma per trasformare il motore della loro macchina per realizzare una economia per quanto riguarda il carburante. Finora essi pagavano l'imposta di 5.430 lire, che con il decreto-legge viene quasi raddoppiata. Coloro che hanno affrontato questa spesa per la trasformazione del motore della loro auto e devono ancora ammortarla completamente vengono assoggettati in questo modo ad un aumento di imposta veramente esoso e iniquo.

Il Governo ha affermato che con il provvedimento in esame intende trasferire risorse dai consumi privati a quelli pubblici e sociali; che con le agevolazioni fiscali previste intende incentivare gli investimenti produttivi per aumentare l'occupazione. Con l'aumento dell'imposta suddetta dovete riconoscere che viene ridotta l'occupazione, anche se in termini modesti, in quelle piccole imprese, in quelle aziende artigiane che si occupano della trasformazione dei motori per coloro che intendono risparmiare sul carburante con il ricorso al gas liquido. Questo è un indice, come vedremo in sede di illustrazione di altri emendamenti, del fatto che i provvedimenti anticongiunturali certamente non servono ad aumentare l'occupazione. Anzi, molto spesso, come dimostreremo e documenteremo con cifre e dati precisi, essi hanno portato a una contrazione dell'occupazione stessa.

Questi sono i motivi di fondo che giustificano questo emendamento e molti altri potrebbero agevolmente portarsi a sostegno della nostra proposta di soppressione del quarto comma dell'articolo 1 del decreto-legge.

Anche su questo comma abbiamo presentato delle soluzioni subordinate con gli emendamenti Caprara (1. 54), Milani (1.55) e Natoli (1. 56). Infatti nel caso in cui la maggioranza volesse mantenere l'inasprimento fiscale dell'imposta di fabbricazione sui gas di petrolio liquefatti per autotrazione e della corrispondente sovrimposta di confine nella misura esosa ed iniqua che ho testé denunciato, in linea subordinata proponiamo che tale inasprimento venga perlomeno mitigato. Infatti, con il primo di questi emendamenti proponiamo che l'inasprimento non vada oltre le 6 mila lire il quintale, con una economia rispetto all'inasprimento stabilito dal decreto-legge di 2889 lire il quintale; con il secondo, in via subordinata, proponiamo che l'inasprimento non vada oltre le 7 mila lire il quintale; con il terzo infine, in via ulteriormente subordinata, chiediamo che questo inasprimento sia contenuto almeno nei limiti di 8 mila lire al quintale.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Sopprimere il quarto comma dell'articolo 1.

1. 63. **Carrara Sutour, Boiardi, Lattanzi, Cecati, Alini, Pigni, Mazzola, Passoni, Libertini, Canestri, Minasi, Amodei.**

L'onorevole Carrara Sutour ha facoltà di svolgerlo.

CARRARA SUTOUR. Per l'illustrazione di questo emendamento, signor Presidente, non devo spendere molte parole. Esso si colloca nella logica soppressiva di tutto l'articolo.

Poiché abbiamo articolato i nostri emendamenti e li abbiamo coordinati in modo da prevedere, in linea subordinata, anche emendamenti soppressivi parziali oltre a quelli soppressivi totali, ci siamo trovati nella condizione di dover proporre anche un emendamento parzialmente soppressivo dell'articolo 1 del decreto-legge e precisamente del quarto comma di esso, relativo ai gas di petrolio liquefatti.

Si tratta - ripeto - di un emendamento subordinato che abbiamo presentato per il caso che non sia accolto il nostro emendamento soppressivo dell'intero articolo 1, per cui mi riporto a tutte le motivazioni già svolte nell'illustrazione del nostro emendamento interamente soppressivo di tale articolo.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Annunzio di interrogazioni.

PIGNI, *Segretario*, legge le interrogazioni pervenute alla Presidenza.

Per la formazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno predisposto dalla Presidenza prevede che la Camera tenga la prossima seduta lunedì 23 novembre, alle ore 9, per il seguito del dibattito sul decreto-legge n. 745 e provvedimenti connessi.

NATOLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NATOLI. Signor Presidente, propongo che la Camera tenga lunedì due sedute: una antimeridiana, con inizio alle ore 10, per continuare la discussione del progetto di legge sul divorzio; e una pomeridiana, con inizio alle ore 16, per continuare la discussione del decreto-legge n. 745 e provvedimenti connessi.

ANDREOTTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANDREOTTI. Il gruppo della democrazia cristiana è contrario alla proposta dell'onorevole Natoli.

PRESIDENTE. Onorevole Natoli, insiste per la votazione della sua proposta ?

NATOLI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Natoli.

(*È respinta*).

S'intende pertanto approvato l'ordine del giorno proposto dalla Presidenza.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di lunedì 23 novembre 1970, alle 9:

1. — *Seguito della discussione dei disegni di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 26 ottobre 1970, n. 745, concernente provvedimenti straordinari per la ripresa economica (2790);

Disciplina dei rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 27 agosto 1970, n. 621 (2791);

delle proposte di legge:

TAMBRONI ed altri: Aumento del fondo di dotazione e del fondo contributo interessi della Cassa per il credito alle imprese artigiane e modifiche all'articolo 39 della legge 25 luglio 1952, n. 949 (1454);

BASTIANELLI ed altri: Aumento del fondo di dotazione e del fondo contributo interessi della Cassa per il credito alle imprese artigiane e modifiche alla legge 31 ottobre 1966, n. 947 (1859);

LATTANZI ed altri: Aumento del fondo di dotazione e del fondo contributo interessi della Cassa per il credito alle imprese artigiane e modifiche alle leggi 25 luglio 1952, n. 949, e 31 ottobre 1966, n. 947 (*Urgenza*) (1928);

RAFFAELLI ed altri: Aumento del Fondo di dotazione della sezione di credito per la cooperazione presso la Banca nazionale del lavoro, istituita con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 15 dicembre 1947, n. 1421, con modificazione del medesimo e della legge 25 novembre 1962, n. 1679 (*Urgenza*) (1962);

e dei disegni di legge:

Agevolazioni fiscali per gli aumenti di capitale delle società ammesse alla quotazione di borsa (1823);

Aumento del fondo per il concorso statale nel pagamento degli interessi sulle operazioni di credito a favore delle imprese artigiane (2275);

Assegnazione al Mediocredito centrale di somme per la concessione di contributi sugli interessi per operazioni ordinarie (*Approvato dalla V Commissione permanente del Senato*) (2652);

— *Relatori:* Azzaro, *per la maggioranza;* Vespignani; Santagati; Libertini, *di minoranza.*

2. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

FORTUNA ed altri: Disciplina dei casi di scioglimento del matrimonio (*Modificata dal Senato*) (1-*B*);

— *Relatori:* Lenoci, *per la maggioranza;* Castelli e Martini Maria Eletta, *di minoranza.*

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

Modificazioni e integrazioni dello Statuto speciale per il Trentino-Alto Adige (2216);

e della proposta di legge costituzionale:

BALLARDINI ed altri: Modifica dell'articolo 63 dello Statuto speciale della Regione Trentino-Alto Adige (277);

— *Relatori:* Ballardini, *per la maggioranza;* Scotoni e Malagugini; Luzzatto; Almirante, *di minoranza.*

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

Delega legislativa al Governo della Repubblica per la riforma tributaria (1639);

— *Relatori:* Silvestri e Bima, *per la maggioranza;* Raffaelli, Vespignani e Lenti, *di minoranza.*

5. — *Discussione del disegno di legge costituzionale:*

Modifica del termine stabilito per la durata in carica dell'Assemblea regionale siciliana e dei Consigli regionali della Sardegna, della Valle d'Aosta, del Trentino-Alto Adige, del Friuli-Venezia Giulia (1993);

e della proposta di legge costituzionale:

LIMA e SGARLATA: Modifica del termine stabilito per la durata in carica dell'Assemblea regionale siciliana e dei Consigli regionali della Sardegna, della Valle d'Aosta, del Trentino-Alto Adige, del Friuli-Venezia Giulia (1258);

— *Relatore:* Bressani.

6. — *Discussione delle proposte di legge:*

BONIFAZI ed altri: Norme per l'attività e il finanziamento degli enti di sviluppo (*Urgenza*) (1590);

MARRAS ed altri: Misure per contenere il livello dei prezzi nella distribuzione dei prodotti agricolo-alimentari (*Urgenza*) (1943).

7. — *Discussione delle proposte di legge:*

Senatori DE MARZI ed altri; CIPOLLA ed altri: Nuova disciplina dell'affitto di fondi rustici (*Testo unificato approvato dal Senato*) (2176);

PIRASTU ed altri: Norme per la riforma del contratto di affitto pascolo in Sardegna (117);

ANDREONI ed altri: Norme in materia di affitto di fondi rustici (2378);

BIGNARDI ed altri: Norme in materia di affitto di fondi rustici (2404);

— *Relatori:* Ceruti e Padula, *per la maggioranza;* Sponziello, *di minoranza.*

8. — *Discussione delle proposte di legge costituzionale:*

BOZZI ed altri: Modificazioni all'istituto dell'immunità parlamentare previsto dall'articolo 68 della Costituzione (*Urgenza*) (120);

ALESSI: Modifica all'articolo 68 della Costituzione (*Urgenza*) (594).

La seduta termina alle 0,25 di sabato 21 novembre 1970.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI
Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO

INTERROGAZIONI ANNUNZIATE

INTERROGAZIONI A RISPOSTA SCRITTA

CERUTI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere, poiché, come noto, entro la fine del mese di dicembre 1970 vengono a scadere i benefici di cui all'articolo 2 della legge 21 ottobre 1960, n. 1371, sostituito dagli articoli 5 e 7 della legge 3 febbraio 1963, n. 56 e la legge 16 settembre 1960, n. 1014, articolo 16, rendendo pertanto inutili i provvedimenti contenuti nella legge n. 964 del 22 dicembre 1969, quali iniziative ha già in corso o intende intraprendere in favore degli enti locali, che alla data del 31 dicembre 1970, vengono a perdere i benefici previsti dalle leggi menzionate.

In particolare l'interrogante vuol conoscere se il Governo ha, in proposito, iniziative allo studio. (4-14622)

BIGNARDI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se il Ministro intenda provvedere con sollecitudine, affinché i decreti-legge del giugno 1970 riguardanti la scuola, convertiti in legge dal Parlamento nel luglio 1970, trovino puntuale applicazione, per calmare le legittime ansie del personale interessato. Analogamente, *a fortiori*, l'interrogante chiede per quale motivo sussistano ancora gravi inadempienze amministrative relativamente a leggi precedenti (831/1961 - 603/1966 - 327/1968 - 468/1968 - 748/1969, ecc.). (4-14623)

MUSSA IVALDI VERCELLI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se nel concorso per l'incarico a due primari di chirurgia del nuovo ospedale Martini di Torino siano state rispettate le norme contemplate in due decreti del Presidente della Repubblica del 27 marzo 1969, il n. 128 (articolo 7) e il n. 130 (articolo 3), norme illustrate dalla circolare n. 201 del Ministero della sanità nell'anno 1969 e concernenti appunto il conferimento di posti di interino, e per sapere se, invece, non sia vero:

che la commissione giudicatrice dei titoli era composta esclusivamente dal commissario dell'ente, da due primari chirurgi e dal direttore sanitario, e mancavano quindi un professore universitario, di ruolo o fuori ruolo, della disciplina oggetto del concorso, un funzionario medico del Ministero della sanità e un funzionario direttivo amministrativo dello stesso Ministero;

che nessuno dei chirurgi primari della commissione è stato eletto dall'ordine dei medici, e che uno di questi è stato fino a poco tempo prima primario del candidato vincente del concorso;

che nella compilazione della classifica sono stati commessi, a danno di un candidato, errori aritmetici di calcolo, a parte eventuali errori di merito nella valutazione di titoli;

e per sapere se non si ritenga opportuno l'invio di un ispettore del Ministero della sanità per accertare la verità o meno di quanto sopra e, in caso che irregolarità venissero di fatto riscontrate, se non si ritenga di dover prendere provvedimenti per restaurare l'ossequio della legge. (4-14624)

D'AURIA E ASSANTE. — *Ai Ministri della difesa e del tesoro.* — Per sapere se e quali ostacoli si frappongono alla concessione dei benefici di legge previsti in favore degli ex combattenti della guerra 1915-18 e precedenti, ed in particolare l'assegno vitalizio, al signor Pontone Carmine, nato a Cassino il 6 gennaio 1895 ed ivi domiciliato alla via E. Capocci, 7 al quale, per altro, è già stata concessa la croce al merito di guerra fin dal novembre 1918. (4-14625)

D'AURIA, D'ANGELO E CONTE. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e delle partecipazioni statali.* — Per sapere se non ritengano da condannarsi l'avvenuto ricorso alla magistratura da parte della direzione della Cementir di Bagnoli-Napoli, industria a partecipazione statale, contro i propri impiegati dell'ufficio vendite di via Flavio Gioia che, defraudati del « premio di produzione », si erano visti costretti ad intraprendere una dura lotta ivi compresa l'occupazione simbolica della sede del detto ufficio;

per sapere, infine, se non ritengano di dover intervenire affinché non abbia più a verificarsi tale deplorevole indirizzo da parte di industrie a partecipazione statale e perché, specie nel caso in questione, i responsabili dell'azienda seguano l'indirizzo della discussione con i rappresentanti dei lavoratori ai quali non può certo essere tolto un diritto, quello di percepire il premio di produzione, così come da anni è loro riconosciuto. (4-14626)

LUCCHESI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se, in base alle vivaci controdeduzioni dell'Amministrazione comunale di Lucca, sia stato esaminato il problema della metanizzazione del comprensorio di detta città e di quelli vicini della Valle del Serchio e della Val di Nievole.

Le ragioni addotte da quella Amministrazione sono del tutto pertinenti. (4-14627)

LUCCHESI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se e quando potrà essere accolta l'istanza del comune di Rio Marina intesa ad ottenere il finanziamento di lire 40 milioni, per il consolidamento dell'abitato, ai sensi del regio decreto 7 agosto 1919, n. 1498. (4-14628)

DELLA BRIOTTA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per chiedere se è a conoscenza che dal 28 gennaio 1970 esce quindicinalmente in Svizzera il periodico *La tribuna degli italiani in Svizzera* che viene distribuito ai nostri lavoratori emigrati.

Si chiede inoltre conferma delle notizie secondo cui il predetto periodico sarebbe di proprietà dell'ambasciatore italiano a Berna o di un suo familiare e delle ragioni che comunque spingono gli uffici della nostra ambasciata a Berna a « consigliare » la diffusione e a sollecitare la collaborazione di funzionari dei consolati nella raccolta di abbonamenti e di inserzioni pubblicitarie. (4-14629)

SANTI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se è a conoscenza del mortale infortunio sul lavoro avvenuto martedì 3 novembre 1970 nel magazzino della « Standa » a Casella (Genova) ove è morto folgorato un dipendente dell'impresa di pulizie industriali « Superflex ».

L'interrogante chiede quali provvedimenti il Ministro intenda adottare al fine di accertare eventuali responsabilità nel caso specifico e quali severe misure di controllo e prevenzione intenda promuovere in relazione al costante aumento di eventi luttuosi sul lavoro che si stanno verificando in Genova e provincia in special modo nei confronti di quelle piccole e medie aziende che prendendo il lavoro in appalto da grandi aziende non applicano le norme di sicurezza sul lavoro previste dalle leggi vigenti e se non ritenga opportuno obbligare le aziende appaltanti a non concedere simili prestazioni se non prevedono negli accordi degli appalti anche specificatamente le garanzie nel settore della prevenzione infortuni. (4-14630)

SANTI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è a conoscenza delle precarie condizioni in cui si trova la provincia di Imperia a causa dell'approvvigionamento idrico del tutto inadeguato ed insufficiente che rischia di paralizzare ogni attività recando seri danni alle aziende floricole, al turismo e disagi seri a tutta la popolazione del territorio.

Per conoscere inoltre quali iniziative serie, concrete, urgenti, senza più dilazioni, intende assumere di comune accordo con gli Enti locali, la Provincia e la Regione, allo scopo di sollecitare l'effettiva definizione dell'annoso problema. (4-14631)

SANTI. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, delle finanze e della sanità.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare al fine di dare una opportuna regolamentazione al problema del lavoro a domicilio, problema che sta assumendo proporzioni sempre più vaste e che coinvolge un numero sempre più esteso di lavoratori.

Per sapere inoltre quali misure intenda predisporre per una più sicura tutela del lavoratore a domicilio che attualmente non ha diritto né a mutua né a pensione e ciò è oltremodo ingiusto e inqualificabile dopo la recente legge sulle pensioni, e per evitare che tale sistema di lavoro costituisca solo un mezzo per produrre a costi esigui evadendo il fisco ed evitando contributi assistenziali e previdenziali e guadagni al datore di lavoro illimitati senza controllo a concorrenza sleale e senza che influisca almeno sulla diminuzione dei prezzi. (4-14632)

LATTANZI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se è a conoscenza che il prefetto di Macerata ha stabilito con suo decreto la chiusura festiva di tutte le aziende commerciali della provincia, senza tener conto delle esigenze differenziate dei diversi paesi e città in relazione alla loro dimensione ed ubicazione e alle consolidate usanze delle popolazioni;

se non ritenga di intervenire affinché la giornata di riposo settimanale per gli esercenti pubblici esercizi sia fissata dai sindaci,

i quali meglio possono considerare le opportunità locali, o quanto meno, in attesa di una precisa regolamentazione della materia con legge, dai prefetti, sentito però il parere dei sindaci. (4-14633)

TERRAROLI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se è a conoscenza del comportamento e della condotta tenuti dal brigadiere Paluso, comandante della stazione carabinieri di Carpenedolo (Brescia), nel corso dell'azione sindacale in atto da alcune settimane per il rinnovo del contratto nazionale dei calzaturieri.

Il brigadiere Paluso nella giornata di martedì 17 novembre 1970 procedeva arbitrariamente a interrogatorio di una giovane lavoratrice, nei locali della direzione dell'azienda di fronte alla titolare della stessa, traducendola successivamente in caserma per verbalizzare l'interrogatorio.

Nella stessa giornata convocava in caserma i membri della commissione interna, che erano impegnati nella preparazione dello sciopero proclamato per il giorno successivo, senza peraltro ottenere effetto alcuno.

Mercoledì 18 novembre 1970 durante lo svolgimento dello sciopero procedeva senza motivo alcuno, dopo averlo violentemente strattonato più volte, all'arresto del segretario responsabile della FILTEA-CGIL provinciale Franco Torri e lo tratteneva in caserma fino alle ore 23.

L'interrogante chiede quali misure urgenti intende adottare il Ministro nei confronti del sottufficiale che, a suo avviso, si è reso responsabile di pratiche intimidatorie antisindacali e di atti arbitrari nei confronti di persone che esercitano legittimi diritti sindacali. (4-14634)

BUZZI E MICHELI PIETRO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se e quando si intende provvedere affinché gli utenti dei comuni di Bardi e di Bore in provincia di Parma abbiano assicurata la possibilità di ricevere normalmente le trasmissioni televisive sul secondo canale. (4-14635)

INTERROGAZIONI A RISPOSTA ORALE

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno sulle complicità delle forze di polizia che hanno consentito l'aggressione verificatasi il 19 novembre 1970 da parte di elementi teppistici ai danni della sede de *il Manifesto* di Salerno.

(3-03872) « CAPRARA, BRONZUTO, MILANI, NATOLI, PINTOR ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro delle partecipazioni statali, per conoscere se risponde a verità che la Montedison avrebbe liquidato all'ingegner Valerio un'indennità di fine servizio di un miliardo e 500 milioni; e se non ritenga tale fatto un insulto a quei milioni di lavoratori che vanno in pensione con minimi che non garantiscono neppure il soddisfacimento dei bisogni più elementari e ai milioni di disoccupati e sottooccupati costretti ad un livello di vita indegno di un paese che si vuol definire civile.

(3-03873) « PIGNI, ALINI, LATTANZI, BOIARDI, LIBERTINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, al fine di sapere:

a) se è a conoscenza del blocco totale delle importazioni degli accenditori disposto dal Ministero delle finanze, in attesa di una nuova regolamentazione fiscale per gli accenditori, dopo la sentenza del 3 giugno 1970, n. 78, con cui la Corte costituzionale ha disposto la liberalizzazione del settore;

b) se non ritenga tale provvedimento di sospensione dello sdoganamento motivato con l'attesa di una nuova legge palesemente incompatibile con le norme del Trattato di Roma e motivo di possibili pericolose ritorsioni da parte di altri paesi della Comunità economica europea a danno dei produttori italiani, anche in settori di grande rilevanza economica.

c) se gli consti che la CEE abbia già fatto le sue rimostranze al Governo italiano e che i governi della Francia e della Germania si apprestino, in effetti, ad applicare drastiche contromisure dopo aver constatato – a ben 5 mesi dalla sentenza – l'inutilità degli interventi diretti a normalizzare il settore;

d) se non ritenga estremamente urgente definire il provvedimento fiscale conseguente alla liberalizzazione, fissando le aliquote dell'imposta di fabbricazione in termini tali da assorbire l'enorme fetta di mercato detenuta oggi dal contrabbando e da suscitare, attraverso una efficace presenza industriale del settore, interessanti correnti di esportazione.

(3-03874) « ACHILLI, COLOMBO VITTORINO, BODRATO, MAROCCO, BRESSANI, SALVI, BALLARDINI, ERMINERO, ANSELMI TINA, DE MEO, LENOCI, COMPAGNA, ZANIBELLI, SANGALLI, VAGHI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri del turismo e spettacolo e del lavoro e previdenza sociale per sapere qual è stata la condotta dei Ministeri competenti di fronte all'azione discriminatoria del dottor Antonio Ghiringhelli, sovrintendente a La Scala di Milano, nei confronti di artisti italiani e stranieri di indubbio valore ed in particolare per sapere se non intendono condurre una inchiesta amministrativa per la discriminazione razziale operata contro il tenore lirico-drammatico Nathan Boyd.

(3-03875) « MALFATTI, MALAGUGINI, RAICICH, JACAZZI, FLAMIGNI, ARZILLI, MAULINI, LAVAGNOLI, TERRAROLI, LUBERTI ».

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

* * *