

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

58^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 1° FEBBRAIO 1984

(Pomeridiana)

Presidenza del vice presidente TEDESCO TATÒ,
indi del vice presidente DE GIUSEPPE

INDICE

CASSA DEPOSITI E PRESTITI E ISTITU- TI DI PREVIDENZA		Proroga del termine per la presentazione delle relazioni sui disegni di legge nn. 213, 236, 243, 289, 235:
Votazione per la nomina di quattro mem- bri effettivi e quattro membri supplenti della Commissione di vigilanza <i>Pag. 11 e passim</i>		PRESIDENTE <i>Pag. 13 e passim</i>
CONGEDI E MISSIONI 3		MORANDI (PCI) 14
CORTE DEI CONTI		PACINI (DC), <i>relatore</i> 14
Trasmissione di relazioni sulla gestione fi- nanziaria di enti 8		PAVAN (DC), <i>f.f. relatore</i> 17
DEBITO PUBBLICO		PETRARA (PCI) 14
Votazione per la nomina di tre commissa- ri di vigilanza 11 e <i>passim</i>		VALITUTTI (PLI), <i>f.f. relatore</i> 16
DISEGNI DI LEGGE		VASSALLI (PSI), <i>f.f. relatore</i> 17
Annunzio di presentazione 3		VETTORI (DC), <i>relatore</i> 14
Approvazione da parte di Commissioni per- manenti 6		Trasmissione dalla Camera dei deputati . 3
Assegnazione 4		Deliberazione sulle conclusioni adottate dal- la 1^a Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, terzo comma, del Regola- mento:
Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 419:		« Conversione in legge del decreto-legge 25 gennaio 1984, n. 5, concernente istitu- zione del sistema di tesoreria unica per enti ed organismi pubblici » (463):
PRESIDENTE 12		PRESIDENTE 12, 13
NEPI (DC) 12		DE SABBATA (PCI) 12
Cancellazione dall'ordine del giorno . . . 4		SAPORITO (DC), <i>relatore</i> 12
		Approvazione:
		« Ratifica ed esecuzione della Convenzione sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, con Protocollo e due Dichia-

razioni comuni, adottata a Roma il 19 giugno 1980 » (234) (Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento):

FIRET, sottosegretario di Stato per gli affari esteri Pag. 8
TAVIANI (DC), relatore 8

« Ratifica ed esecuzione degli Accordi tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania aggiuntivi alla Convenzione europea di estradizione del 13 dicembre 1957 e alla Convenzione europea di assistenza giudiziaria in materia penale del 20 aprile 1959, firmati a Roma il 24 ottobre 1979 » (237) (Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento):

FIRET, sottosegretario di Stato per gli affari esteri 9
TAVIANI (DC), relatore 9

« Adesione alla Convenzione relativa alla Società EURODIF per lo sfruttamento pacifico dell'energia nucleare, firmata a Parigi il 20 marzo 1980, con allegato e Scambio di Note, effettuato a Parigi ed a Roma il 22 agosto 1980 ed il 15 gennaio 1981, e loro esecuzione » (238) (Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento):

FIRET, sottosegretario di Stato per gli affari esteri 10
TAVIANI (DC), f.f. relatore 10

« Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica della Convenzione internazionale del 25 agosto 1924 per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, come emendata dal Protocollo del 23 febbraio 1968, aperto alla firma a Bruxelles il 21 dicembre 1979 » (171):

FIRET, sottosegretario di Stato per gli affari esteri 11
TAVIANI (DC), relatore 10

« Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica della Convenzione internazionale del 25 agosto 1924 per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, aperto alla firma a Bruxelles il 23 febbraio 1968 » (172):

FIRET, sottosegretario di Stato per gli affari esteri 11
TAVIANI (DC), relatore 11

« Eliminazione del termine stabilito dall'articolo 3 della legge 1° dicembre 1977, n. 907, ai fini della concessione del distintivo d'onore di "Volontario della libertà" » (283) (Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento):

PARRINO (PSDI), f.f. relatore 13
SIGNORI, sottosegretario di Stato per la difesa 13

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Ulteriore rinnovo della delega al Governo prevista dall'articolo 10 della legge 16 aprile 1973, n. 171, e dall'articolo 2 della legge 10 marzo 1980, n. 56, in materia di salvaguardia della laguna di Venezia » (233) (Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento):

ANGELIN (PCI) Pag. 16
* CIAMPAGLIA, sottosegretario di Stato per la marina mercantile 15
* TOMELLERI (DC), relatore 15

« Elaborazione del piano generale dei trasporti » (343) (Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento):

BASTIANINI (PLI) 26
BRUGGER (Misto-SVP) 39 e passim
COLOMBO Vittorino (V.) (DC) 27
FONTANARI (Misto-SVP) 25
KESSLER (DC) 41
* LIBERTINI (PCI) 20, 39
* MASCIADRI (PSI) 43
MITROTTI (MSI-DN) 44
PAGANI Maurizio (PSDI) 17
* SIGNORILE, ministro dei trasporti 33, 40
SPANO Roberto (PSI), relatore 31, 41

DOMANDE DI AUTORIZZAZIONE A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Deferimento 7

GOVERNO

Richieste di parere per nomine in enti pubblici 6
Trasmissione di documenti 7

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 47, 48
Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni 47

INVERSIONE DELL'ORDINE DEL GIORNO

PRESIDENTE 8

ISTITUTO DI EMISSIONE E CIRCOLAZIONE DEI BIGLIETTI DI BANCA

Votazione per la nomina di tre commissari di vigilanza 11 e passim

ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI GIOVEDÌ 2 FEBBRAIO 1984 58

N. B. — L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore.

Presidenza del vice presidente TEDESCO TATÒ

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 16,30).

Si dia lettura del processo verbale.

COLOMBO VITTORINO (V.), *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 26 gennaio.

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Baldi, Damagio, De Cataldo, Foschi, Giugni, Loi, Maravalle, Panigazzi, Prandini, Quaranta, Tanga, Ulianich, Valiante, Vecchi, Vella e Vernaschi.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Giust, Cavaliere e Vecchietti, a Strasburgo per attività del Consiglio d'Europa.

**Disegni di legge,
trasmissione dalla Camera dei deputati**

PRESIDENTE. In data 30 gennaio 1984 il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

C. 1105. — « Conferimenti ai fondi di dotazione degli enti di gestione delle partecipazioni statali » (473) (Approvato dalla 5ª Commissione permanente della Camera dei deputati);

C. 208 — Deputato Zoso. — « Istituzione della scuola di chitarra presso i conservatori di musica » (474) (Approvato dalla 8ª Commissione permanente della Camera dei deputati).

**Disegni di legge,
annunzio di presentazione**

PRESIDENTE. In data 30 gennaio 1984, è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro dei lavori pubblici:

« Norme in materia di espropriazione per pubblica utilità » (475).

In data 31 gennaio 1984, sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato:

« Assegnazione alla Comunità europea del carbone e dell'acciaio di entrate supplementari al bilancio operativo per il 1981 » (476);

« Proroga del sistema multilaterale di sovvenzioni al carbone da coke ed al coke destinati alla siderurgia della Comunità europea per il quinquennio 1979-1983 » (477);

dal Ministro delle finanze:

« Deroga all'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 21 agosto 1945, n. 518, per la concessione di medaglia d'oro al valor militare alla Bandiera della Guardia di finanza » (478);

dal Ministro dei lavori pubblici:

« Modifiche ed integrazioni alla legge 27 luglio 1978, n. 392, concernente disciplina delle locazioni di immobili urbani » (479).

Sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno:

« Modifiche ed integrazioni alla legge 14 maggio 1981, n. 219, e successive modificazioni, per la ricostruzione e lo sviluppo dei territori colpiti dagli eventi sismici del novembre 1980 e del febbraio 1981 » (482);

dal Ministro dei lavori pubblici:

« Norme per la formazione di programmi organici di aree urbanizzate e di interventi di edilizia abitativa » (483);

dal Ministro dell'interno:

« Nuove modalità di contabilizzazione dei versamenti effettuati ai sensi della legge 26 luglio 1965, n. 966, per i servizi resi dai vigili del fuoco » (484).

Sono stati inoltre presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa dei senatori:

MARGHERI, ANTONIAZZI, CALICE, BONAZZI, MAFFIOLETTI, BAIARDI, CONSOLI, FELICETTI, PETRARA, URBANI e VOLPONI. — « Norme per la riforma della GEPI S.p.a. e nuova disciplina dell'intervento pubblico per il risanamento di aziende industriali in crisi » (480);

SCAVAROLI, BOZZELLO VEROLE, MASCIADRI, e SPANO Roberto. — « Norme per l'aggiornamento dell'albo dei costruttori » (481).

Disegni di legge, cancellazione dall'ordine del giorno

PRESIDENTE. Il Presidente del Consiglio dei Ministri, con lettera in data 31 gennaio 1984, ha chiesto che il disegno di legge: « Modificazioni ed integrazioni della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina dell'auto-transporto di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci

su strada » (393), presentato al Senato il 19 dicembre 1983, sia restituito al Governo per essere trasferito alla Camera dei deputati.

Detto disegno di legge è stato pertanto restituito al Governo per essere presentato alla Camera dei deputati.

Disegni di legge, assegnazione

PRESIDENTE. I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

— in sede deliberante:

alla 4ª Commissione permanente (Difesa):

« Modifiche alla legge 18 dicembre 1964, n. 1414, sul reclutamento degli ufficiali dell'Esercito, quale modificata dalla legge 30 luglio 1973, n. 489 » (309), previo parere della 1ª Commissione;

JERVOLINO RUSSO ed altri. — « Conferimento per meriti eccezionali all'ingegner Luigi Stipa del grado di generale ispettore del Genio aeronautico - ruolo ingegneri » (358), previ parere della 1ª e della 5ª Commissione.

Il seguente disegno di legge è stato deferito

— in sede redigente:

alla 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

OSSICINI ed altri. — « Ordinamento della professionale di psicologo » (317), previ pareri della 1ª, della 2ª e della 7ª Commissione.

In data 30 gennaio 1984, il seguente disegno di legge è stato deferito

— in sede referente:

alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Conversione in legge del decreto-legge 25 gennaio 1984, n. 5, concernente istituzione

del sistema di tesoreria unica per enti ed organismi pubblici » (463), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

La 1ª Commissione permanente, udito il parere della 6ª Commissione, riferirà all'Assemblea nella seduta del 1º febbraio 1984, ai sensi dell'articolo 78, terzo comma, del Regolamento, sulla sussistenza dei presupposti richiesti dall'articolo 77, secondo comma, della Costituzione.

I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

— in sede referente:

alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

PAVAN ed altri. — « Modifica delle norme circa il conseguimento del diritto e della misura dell'indennità premio di servizio INADEL » (361), previo parere della 5ª Commissione;

SAPORITO ed altri. — « Norme concernenti la liquidazione del soppresso Istituto nazionale "Giuseppe Kirner" » (362), previ pareri della 5ª, della 6ª, della 7ª e della 12ª Commissione;

SANTALCO ed altri. — « Posizione e trattamento dei dipendenti dello Stato e degli enti pubblici chiamati a funzioni pubbliche elettive in seno alle unità sanitarie locali » (363), previ pareri della 5ª e della 12ª Commissione;

SCEVAROLLI ed altri. — « Sulla qualità della vita per le persone anziane » (401), previ pareri della 5ª, della 6ª, della 11ª e della 12ª Commissione;

COLOMBO VITTORINO (V.) ed altri. — « Istituzione in Verona di una sezione staccata del Tribunale amministrativo regionale per il Veneto » (404), previo parere della 2ª Commissione;

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia):

MARINUCCI MARIANI ed altri. — « Cognome della famiglia » (151), previo parere della 1ª Commissione;

« Procedimento per riconoscere e rendere esecutive in Italia le sentenze arbitrali straniere in conformità con la Convenzione di New York del 10 giugno 1958 » (315), previ pareri della 1ª e della 3ª Commissione;

FILETTI. — « Modifica delle norme concernenti i casi di scioglimento e di cessazione degli effetti civili del matrimonio e nuova disciplina dei conseguenti rapporti obbligatori e previdenziali » (388), previo parere della 1ª Commissione;

alla 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

FIMOGNARI ed altri. — « Disposizioni sulle cose mobili di proprietà privata da considerarsi, per motivi artistici, storici o ambientali, di pertinenza di un edificio o di una località; modifiche alla legge 1º giugno 1939, n. 1089 » (337), previ pareri della 1ª e della 2ª Commissione;

ARGAN ed altri. — « Nuove norme per la conservazione e la valorizzazione dei beni culturali e ambientali e per la riforma dell'organizzazione della tutela » (348), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 3ª, della 5ª, della 6ª, della 8ª e della 10ª Commissione;

FERRARA Nicola ed altri. — « Modifica alla legge 20 maggio 1982, n. 270, riguardante la sistemazione del personale docente precario della scuola materna, elementare, secondaria di primo e secondo grado ed artistica » (537), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

SPANO Roberto. — « Trattamento giuridico ed economico degli accudienti dell'Azienda »

da autonoma delle ferrovie dello Stato » (431), previ pareri della 1ª, della 5ª, dell'11ª e della 12ª Commissione;

alla 9ª Commissione permanente (Agricoltura):

VENTURI ed altri. — « Modifiche e integrazioni alla legge 5 luglio 1928, n. 1760, recante provvedimenti per l'ordinamento del credito agrario » (369), previo parere della 1ª, della 2ª, della 5ª e della 6ª Commissione;

alla 11ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

« Ulteriore proroga dello sgravio degli oneri sociali in favore delle aziende industriali ubicate nel Mezzogiorno » (390), previ pareri della 1ª, della 5ª, della 6ª e della 10ª Commissione;

alla 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

BOMPIANI ed altri. — « Norme per una più efficace prevenzione degli *handicaps* e per l'assistenza e integrazione sociale delle persone handicappate » (270), previ pareri della 1ª, della 4ª, della 5ª, della 6ª, della 7ª, della 8ª e della 11ª Commissione;

FIMOGNARI ed altri. — « Modifiche ed integrazioni all'allegato 2 e agli articoli 17, 18 e 21 del decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 1979, n. 761, sullo stato giuridico del personale delle unità sanitarie locali, riguardanti ufficiali sanitari, medici igienisti e farmacisti ospedalieri » (365), previo parere della 1ª e della 5ª Commissione;

alle Commissioni permanenti riunite 2ª (Giustizia) e 6ª (Finanze e tesoro):

BERLANDA ed altri. — « Delega al Governo per l'attuazione della direttiva comunitaria n. 77/80 per il riordino di talune disposizioni in materia creditizia » (387), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione e della Giunta per gli affari delle Comunità europee.

Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti

PRESIDENTE. Nella seduta del 26 gennaio 1984, la 2ª Commissione permanente (Giustizia) ha approvato il seguente disegno di legge: « Modifiche all'arresto obbligatorio e facoltativo in flagranza » (259), *con il seguente nuovo titolo:* « Modifiche all'arresto obbligatorio e facoltativo in flagranza. Giudizio direttissimo davanti al pretore ».

Nelle sedute di ieri, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

4ª Commissione permanente (Difesa):

PASTORINO ed altri. — « Adeguamento degli organici degli ufficiali dell'Arma dei carabinieri » (143);

6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Modifica all'articolo 9 della legge 11 dicembre 1975, n. 627, concernente reclutamento dei sottufficiali del Corpo della guardia di finanza » (291).

Governo, richieste di parere per nomine in enti pubblici

PRESIDENTE. Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste ha inviato, ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, le richieste di parere parlamentare sulle proposte di nomina dell'avvocato Nicola Rotolo e del geometra Vincenzo D'Urso, rispettivamente, a Presidente e Vice Presidente della Cassa per la formazione della proprietà contadina di Roma (nn. 15 e 16).

Tali richieste, ai sensi dell'articolo 139-bis del Regolamento, sono state deferite alla 9ª Commissione permanente (Agricoltura).

Governo, trasmissione di documenti

PRESIDENTE. Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato ha inviato, ai sensi dell'articolo 9 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la comunicazione concernente la nomina dell'ingegner Corrado Corvi a membro del Consiglio di amministrazione del Comitato nazionale per la ricerca e lo sviluppo dell'energia nucleare e delle energie alternative (ENEA).

Tale comunicazione è stata trasmessa, per competenza, alla 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo).

Il Ministro per la funzione pubblica, con lettera in data 27 gennaio 1984, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 16, primo comma, della legge 29 marzo 1983, n. 93, la relazione sull'ipotesi di accordo sindacale siglato il 4 gennaio 1984 per il rinnovo contrattuale, relativo al periodo 1º gennaio 1982 - 31 dicembre 1984, per il personale dell'Azienda nazionale autonoma delle strade, con allegati copia dell'ipotesi di accordo stesso nonché copia dei codici di autoregolamentazione del diritto di sciopero presentati dal comitato di coordinamento delle federazioni unitarie CISL-CGIL-UIL e dall'AND ANAS-DIRSTAT.

La documentazione anzidetta sarà trasmessa alla 8ª Commissione permanente.

Il Presidente del Consiglio dei ministri — per conto del Garante dell'attuazione della legge 5 agosto 1981, n. 416 — ha trasmesso, con lettera in data 28 gennaio 1984, una nota con allegati gli atti prodotti da amministrazioni dello Stato, regioni, comuni ed enti pubblici, concernenti le erogazioni pubblicitarie effettuate nel corso dell'esercizio finanziario 1982 (*Documento LXVII, n. 1-bis*).

Detto documento sarà deferito alla 1ª Commissione permanente.

Il Ministro degli affari esteri, con lettera in data 30 gennaio 1984, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, secondo comma, della legge 13 luglio 1965, n. 871, la relazione

sull'attività delle Comunità europee per l'anno 1983 (*Doc. XIX, n. 1*), nonché, ai sensi dell'articolo 4 della decisione del Consiglio delle Comunità europee n. 74/120/CEE del 18 febbraio 1974, modificata dalla decisione n. 75/787/CEE del 18 dicembre 1975, la relazione annuale sulla situazione economica nella Comunità (1983) e orientamenti di politica economica per l'anno 1984 (*Doc. XIX-bis, n. 1*).

Il Ministro della difesa, con lettera in data 30 gennaio 1984, ha trasmesso copia del verbale della riunione del 20 dicembre 1983 del Comitato per l'attuazione della legge 16 febbraio 1977, n. 38, concernente l'ammodernamento dei mezzi dell'Aeronautica militare.

Il verbale anzidetto sarà inviato alla 4ª Commissione permanente.

Domande di autorizzazione a procedere in giudizio, deferimento

PRESIDENTE. Le seguenti domande di autorizzazione a procedere in giudizio sono state deferite all'esame della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari:

contro il senatore Giuseppe Guarascio, per il reato di cui all'articolo 610, primo periodo, del codice penale (violenza privata) (*Doc. IV, n. 15*);

contro il senatore Giorgio Pisanò, per il reato di diffamazione a mezzo stampa (*Doc. IV, n. 16*);

contro il senatore Giorgio Pisanò, per il reato di diffamazione a mezzo stampa (*Doc. IV, n. 17*);

contro il senatore Riccardo Monaco, per il reato di cui agli articoli 110, 112, numero 1, del codice penale e all'articolo 19, terzo e quinto comma, della legge 22 maggio 1978, n. 194 (concorso nella violazione di norme per la tutela sociale della maternità e sull'interruzione volontaria della gravidanza) e per il reato di cui agli articoli 110 e 640, numero 1, del codice penale (concorso nel reato di truffa) (*Doc. IV, n. 18*);

contro il senatore Giorgio Pisanò, per il reato di diffamazione aggravata (*Doc. IV, n. 19*);

contro il senatore Giorgio Pisanò, per il reato di cui all'articolo 116 del regio decreto 21 dicembre 1933, n. 1736 (emissione di assegni a vuoto) (*Doc. IV, n. 20*);

contro il senatore Giorgio Pisanò, per il reato di calunnia (*Doc. IV, n. 21*);

contro il senatore Michele Marchio, per i reati di cui all'articolo 393 del codice penale (esercizio arbitrario delle proprie ragioni con violenza alle persone) e agli articoli 646 e 61, numero 11 del codice penale (appropriazione indebita, aggravata) (*Doc. IV, n. 22*);

contro il senatore Giorgio Pisanò, per il reato di estorsione continuata ed aggravata (*Doc. IV, n. 23*).

Corte dei conti, trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti

PRESIDENTE. Il Presidente della Corte dei conti, con lettera in data 23 gennaio 1984, ha trasmesso, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria dell'Opera nazionale di assistenza per il personale dei servizi antincendi e della protezione civile, per gli esercizi dal 1969 al 1982 (*Doc. XV, n. 14*).

Tale documento sarà inviato alla 1ª Commissione permanente.

Inversione dell'ordine del giorno

PRESIDENTE. Signori colleghi, l'ordine del giorno prevede la trattazione di alcuni provvedimenti di ratifica di accordi internazionali, alcuni dei quali facenti parte dell'elenco dei disegni di legge da discutere con la procedura abbreviata prevista dall'articolo 81, terzo comma, del Regolamento.

Per un più ordinato procedere dei nostri lavori, dispongo, ai sensi dell'articolo 56, terzo comma, del Regolamento l'in-

versione dell'ordine del giorno nel senso di procedere subito alla discussione dei disegni di legge di ratifica di accordi internazionali nn. 234, 237, 238, 171 e 172, iscritti al terzo e quarto punto dell'ordine del giorno stesso.

Approvazione del disegno di legge:

« Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, con protocollo e due dichiarazioni comuni, adottata a Roma il 19 giugno 1980 (234) (Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione della Convenzione sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, con Protocollo e due Dichiarazioni comuni, adottata a Roma il 19 giugno 1980 », per il quale è stata approvata dall'Assemblea nella seduta del 14 dicembre 1983 la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore.

TAVIANI, *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

FIORET, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Sollecito l'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, con Protocollo e due Dichiarazioni comuni, adottata a Roma il 19 giugno 1980.

E approvato.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 29 della Convenzione stessa.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

Approvazione del disegno di legge:

« **Ratifica ed esecuzione degli Accordi tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania aggiuntivi alla Convenzione europea di estradizione del 13 dicembre 1957 e alla Convenzione europea di assistenza giudiziaria in materia penale del 20 aprile 1959, firmati a Roma il 24 ottobre 1979** » (237) (*Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione degli accordi tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania aggiuntivi alla Convenzione europea di estradizione del 13 dicembre 1957 e alla Convenzione europea di assistenza giudiziaria in materia penale del 20 aprile 1959, firmati a Roma il 24 ottobre 1979 », per il quale è stata approvata dall'Assemblea nella seduta del 14 dicembre 1983 la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore.

TAVIANI, *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta, facendo notare che l'unanimità della Commissione era favorevole.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

FIORET, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Non ho nulla da aggiungere.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania aggiuntivo alla Convenzione europea di estradizione del 13 dicembre 1957 ed inteso a facilitarne l'applicazione, e l'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania aggiuntivo alla Convenzione europea di assistenza giudiziaria in materia penale del 20 aprile 1959 ed inteso a facilitarne l'applicazione, entrambi firmati a Roma il 24 ottobre 1979.

È approvato.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data agli Accordi di cui all'articolo precedente a decorrere dalla loro entrata in vigore in conformità agli articoli XIV e XVII degli stessi.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

Approvazione del disegno di legge:

« **Adesione alla Convenzione relativa alla Società EURODIF per lo sfruttamento pacifico dell'energia nucleare, firmata a Parigi il 20 marzo 1980, con allegato e Scambio di Note, effettuato a Parigi ed a Roma il 22 agosto 1980 ed il 15 gennaio 1981, e loro esecuzione** » (238) (*Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Adesione alla Convenzione relativa alla Società EURODIF per lo sfruttamento pacifico dell'energia nucleare, firmata a Parigi il 20

marzo 1980, con allegato e Scambio di Note, effettuato a Parigi ed a Roma il 22 agosto 1980 ed il 15 gennaio 1981, e loro esecuzione», per il quale è stata approvata dall'Assemblea nella seduta del 14 dicembre 1983 la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore.

TAVIANI, *f.f. relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

FIORET, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Il Governo è d'accordo con il relatore.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire alla Convenzione tra il Regno del Belgio, la Repubblica francese ed il Regno di Spagna relativa alla società Eurodif, firmata a Parigi il 20 marzo 1980, con Allegato e Scambio di Note per la partecipazione da parte dell'Italia a detta Convenzione, effettuato a Parigi ed a Roma il 22 agosto 1980 ed il 15 gennaio 1981.

E approvato.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data agli atti internazionali di cui all'articolo precedente a decorrere dalla data di cui al numero 2 della Nota del 15 gennaio 1981.

E approvato.

Art. 3.

È accordata la garanzia dello Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi ai prestiti che la Società Eurodif ha

già stipulato o che stipulerà per la realizzazione degli impianti di Tricastin, limitatamente alla parte imputabile proporzionalmente alla partecipazione italiana diretta o indiretta dello Stato o di azionisti pubblici e, comunque, non superiori al 16,25 per cento del totale di 4,3 miliardi di franchi francesi.

Agli oneri derivanti dall'eventuale operatività della garanzia assunta dallo Stato con la presente legge sarà provveduto — in considerazione della natura degli oneri stessi — mediante corrispondente prelevamento dal fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine iscritto nello stato di previsione del Ministero del tesoro.

E approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

E approvato.

Approvazione del disegno di legge:

« **Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica della Convenzione internazionale del 25 agosto 1924 per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, come emendata dal Protocollo del 23 febbraio 1968, aperto alla firma a Bruxelles il 21 dicembre 1979** » (171).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « **Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica della Convenzione internazionale del 25 agosto 1924 per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, come emendata dal Protocollo del 23 febbraio 1968, aperto alla firma a Bruxelles il 21 dicembre 1979** ».

Non essendovi iscritti a parlare nella discussione generale, ha facoltà di parlare il relatore.

TAVIANI, *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

FIORET, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Sollecito l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare il Protocollo di modifica della Convenzione internazionale del 25 agosto 1924 per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, come emendata dal Protocollo del 23 febbraio 1968, aperto alla firma a Bruxelles il 21 dicembre 1979.

È approvato.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data al Protocollo di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo VIII del Protocollo stesso.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

Approvazione del disegno di legge:

« Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica della Convenzione internazionale del 25 agosto 1924 per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, aperto alla firma a Bruxelles il 23 febbraio 1968 » (172).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica della Convenzione internazionale del 25 agosto 1924 per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, aperto alla firma a Bruxelles il 23 febbraio 1968 ».

Non essendovi iscritti a parlare nella discussione generale, ha facoltà di parlare il relatore.

TAVIANI, *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

FIORET, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Concordo con il relatore.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare il Protocollo di modifica della Convenzione internazionale del 25 agosto 1924 per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, aperto alla firma a Bruxelles il 23 febbraio 1968.

È approvato.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data al Protocollo di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 13 (2) del Protocollo stesso.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

Votazioni per la nomina dei senatori membri di tre Commissioni di vigilanza (Istituto di emissione, Debito pubblico e Cassa depositi e prestiti).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le votazioni a scrutinio segreto per la nomina di tre commissari di vigilanza sull'Istituto di emissione e sulla circolazione dei bi-

glietti di banca, la nomina di tre commissari di vigilanza al debito pubblico e la nomina di quattro membri effettivi e quattro membri supplenti della Commissione di vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli Istituti di previdenza, che avverranno, come di consueto, per schede, con le modalità previste dall'articolo 25, comma primo, del Regolamento.

Per le prime due elezioni ciascun senatore potrà votare per due nominativi, mentre per la terza elezione ciascun senatore potrà votare per tre nominativi, quanto all'elezione dei titolari, e per tre nominativi, quanto all'elezione dei supplenti.

Dovendosi procedere allo spoglio contemporaneo di più schede, in applicazione del comma secondo dell'articolo 11 del Regolamento, chiamo a far parte delle tre commissioni di scrutinio i seguenti senatori: per la commissione di vigilanza sull'Istituto di emissione: Papalia, Boggio; per la commissione di vigilanza al debito pubblico: De Nicola, Sclavi; per la commissione di vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti: Alberti, Franza. Le tre votazioni all'ordine del giorno avverranno in un'unica tornata e le urne resteranno aperte.

Dichiaro aperte le tre votazioni a scrutinio segreto.

(Seguono le votazioni).

(Le urne restano aperte).

Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 419.

NEPI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NEPI. A nome della 6ª Commissione permanente, chiedo, a norma dell'articolo 77, secondo comma, del Regolamento, che sia concessa l'autorizzazione a svolgere nella seduta di domani mattina la relazione orale sul disegno di legge n. 419, concernente la conversione in legge del decreto-legge 28 dicembre 1983, n. 734, recante modificazioni

al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi, avendo la Commissione concluso questa mattina l'esame in sede referente del suddetto disegno di legge.

PRESIDENTE. Non facendosi osservazioni, la richiesta avanzata dal senatore Nepi si intende accolta.

Deliberazione sulle conclusioni adottate dalla 1ª Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, terzo comma, del Regolamento, in ordine al disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 25 gennaio 1984, n. 5, concernente istituzione del sistema di tesoreria unica per enti ed organismi pubblici » (463).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la deliberazione sulle conclusioni adottate dalla 1ª Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, terzo comma, del Regolamento, in ordine al disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 25 gennaio 1984, n. 5, concernente istituzione del sistema di tesoreria unica per enti ed organismi pubblici ».

Ha facoltà di parlare il relatore.

SAPORITO, *relatore*. Sul disegno di legge n. 463 la 1ª Commissione ha espresso a maggioranza parere favorevole sui presupposti di necessità e di urgenza. Nello stesso senso si è espressa a maggioranza la 6ª Commissione. Invito quindi l'Assemblea a pronunciarsi per la sussistenza dei presupposti richiesti dall'articolo 77 della Costituzione in ordine al decreto-legge 25 gennaio 1984, n. 5.

DE SABBATA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE SABBATA. Signor Presidente, signori colleghi, desidero confermare il voto contrario, già espresso in Commissione dal Gruppo comunista, in base alla semplice considerazione che non vi è alcuna urgenza, nè straordinaria nè d'altro tipo, che possa giu-

stificare il ricorso al decreto-legge. Si tratta di norme di unificazione del sistema di tesoreria che possono, al massimo, determinare una acquisizione di interessi periodici allo Stato. Non potendo quindi considerare questa una condizione di urgenza, il voto del nostro Gruppo è contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voti le conclusioni della 1ª Commissione permanente in ordine alla sussistenza dei presupposti di necessità e di urgenza richiesti dall'articolo 77, secondo comma, della Costituzione, per il disegno di legge n. 463.

Sono approvate.

Riprendiamo l'esame dei disegni di legge, con la procedura abbreviata prevista dall'articolo 81, terzo comma, del Regolamento. Avverto i colleghi che, per ragioni attinenti alla sua attività di Governo, l'onorevole sottosegretario Signori ha chiesto alla Presidenza di anticipare la discussione del disegno di legge n. 283.

Non essendovi osservazioni, così resta stabilito.

Approvazione del disegno di legge:

« Eliminazione del termine stabilito dall'articolo 3 della legge 1° dicembre 1977, n. 907, ai fini della concessione del distintivo d'onore di "Volontario della Libertà" » (283) (Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Eliminazione del termine stabilito dall'articolo 3 della legge 1° dicembre 1977, n. 907, ai fini della concessione del distintivo d'onore di "Volontario della Libertà" », d'iniziativa dei senatori Cengarle, Giust e Santalco, per il quale è stata approvata dall'Assemblea nella seduta del 14 dicembre 1983 la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore.

PARRINO, *f.f. relatore*. Signor Presidente, mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

SIGNORI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Signor Presidente, si tratta di un disegno di legge analogo a quello già approvato dal Senato nella passata legislatura. Tale provvedimento tende ad eliminare sperequazioni abbastanza ingiuste in questo settore. Il Governo sollecita pertanto il Senato ad approvare il disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico:

Articolo unico.

Le domande per la concessione del distintivo d'onore dei « Volontari della Libertà » possono essere presentate dai soggetti di cui all'articolo 1 della legge 1° dicembre 1977, n. 907, con le modalità dalla stessa previste senza limiti temporali.

Conseguentemente è abrogato l'articolo 3 della predetta legge 1° dicembre 1977, n. 907.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico.

È approvato.

Proroga del termine per la presentazione della relazione sul disegno di legge n. 213.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Leggequadro per l'artigianato », di iniziativa dei senatori Scevarolli, Fabbri, Spano Roberto, Sellitti, Buffoni, Cimino, Castiglione, Della Briotta, Frasca, Orciari, Spano Ottavio, Vella, Bozzello Verole, Cassola, Covatta, De Caltano, De Martino, Di Nicola, Finocchiaro, Garibaldi, Giugni, Greco, Marinucci Mariani, Masciadri, Monsellato, Muratore, Novellini, Panigazzi, Scamarcio, Segreto, Trotta e Vas-

salli, per il quale è stata approvata dall'Assemblea nella seduta del 14 dicembre 1983 la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore.

VETTORI, *relatore*. Signor Presidente, a nome della 10ª Commissione, che ha testè esaminato la materia, sono incaricato di chiedere formalmente, ai sensi dell'articolo 44, terzo comma, del Regolamento, una proroga dei termini massimi stabiliti dal Regolamento, nella misura di due mesi, per la presentazione della relazione sul disegno di legge n. 213.

PETRARA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PETRARA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Gruppo comunista è contrario a questa richiesta che viene avanzata dal relatore Vettori, perchè già in Commissione, che ha testè ultimato i suoi lavori, ha posto una serie di questioni che cercherò in breve di illustrare. Intanto, voglio subito dire che la Commissione si è ampiamente soffermata su questa proposta e ha discusso a lungo se fosse opportuno chiedere all'Aula una proroga. Come è noto, il Senato sa benissimo di aver concesso la procedura d'urgenza ai sensi dell'articolo 81 del Regolamento su un disegno di legge presentato dal senatore Scevarolli e da altri senatori ed è anche noto che questo disegno di legge, come altri presentati da parte nostra e da parte del Gruppo della Democrazia cristiana, riproduce integralmente il testo n. 1679, approvato dal Senato nella scorsa legislatura. Un testo che riteniamo valido ancora oggi e su cui è possibile, visto che non è stato possibile in sede di Commissione, avere qui in Aula un confronto e quindi dare agli artigiani uno strumento valido per poter fare decollare un settore che riteniamo importante. In sostanza, siamo contrari alla richiesta del relatore di un aggiornamento della di-

scussione e vogliamo si discuta adesso di questo testo.

PRESIDENTE. Metto ai voti la richiesta di proroga per la presentazione della relazione sul disegno di legge n. 213.

E approvata.

MORANDI. Chiediamo la controprova.

PRESIDENTE. Ordino la chiusura delle porte. Procediamo alla controprova mediante procedimento elettronico. Secondo il giudizio dei senatori segretari, non era presente in Aula al momento della precedente votazione il senatore Fontanari. Di conseguenza lo invito a non prendere parte alla votazione di controprova.

E approvata.

Proroga del termine per la presentazione della relazione sul disegno di legge n. 236.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme sull'esplorazione e la coltivazione delle risorse minerali dei fondi marini », per il quale è stata approvata dall'Assemblea nella seduta del 14 dicembre 1983 la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore.

PACINI, *relatore*. Poichè ritengo che non sia possibile iniziare in Aula il dibattito su questo disegno di legge, chiedo, ai sensi dell'articolo 44, terzo comma, del Regolamento, la proroga di due mesi per la presentazione della relazione sul disegno di legge n. 236.

PRESIDENTE. Metto ai voti la richiesta di proroga per la presentazione della relazione sul disegno di legge n. 236.

E approvata.

Approvazione, con modificazioni, del disegno di legge:

« **Ulteriore rinnovo della delega al Governo prevista dall'articolo 10 della legge 16 aprile 1973, n. 171, e dall'articolo 2 della legge 10 marzo 1980, n. 56, in materia di salvaguardia della laguna di Venezia** » (233) (*Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ulteriore rinnovo della delega al Governo prevista dall'articolo 10 della legge 16 aprile 1973, n. 171, e dall'articolo 2 della legge 10 marzo 1980, n. 56, in materia di salvaguardia della laguna di Venezia », per il quale è stata approvata dall'Assemblea, nella seduta del 14 dicembre 1983, la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore.

* TOMELLERI, *relatore*. Signor Presidente mi rimetto alla relazione scritta e, col suo permesso, darei subito conto dell'emendamento che tende a sostituire le parole: « sentita una Commissione parlamentare composta da dieci senatori e dieci deputati, nominati dai Presidenti delle rispettive Assemblee » con: « sentito il parere delle competenti Commissioni permanenti della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica, che si pronunciano nel termine stabilito dai rispettivi Regolamenti ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo che invito a esprimere anche il parere sull'emendamento 1.1 testè illustrato dal relatore.

* CIAMPIGLIA, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Concordo con quanto detto dal relatore. Vorrei solo informare doverosamente l'Assemblea che il gruppo di lavoro esistente presso il Ministro della marina mercantile ha completato il suo compito ed ha preparato un articolato che è stato trasmesso alla Presidenza del Consi-

glio dei ministri ed ai Dicasteri dei lavori pubblici, dei trasporti e della sanità. È stato altresì chiesto il parere del Consiglio sanitario nazionale e dell'Istituto di ricerca sulle acque, conformemente a quanto previsto nell'ordine del giorno presentato alla Camera dei deputati in occasione del rinnovo della delega nel 1980.

Per quanto riguarda l'emendamento proposto dal relatore, il Governo si dichiara d'accordo.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico:

Articolo unico.

La delega conferita al Governo con il sesto comma dell'articolo 10 della legge 16 aprile 1973, n. 171, e con l'articolo 2 della legge 10 marzo 1980, n. 56, è ulteriormente rinnovata per la durata di sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Su questo articolo è stato presentato il seguente emendamento, già illustrato dal relatore:

Aggiungere in fine il seguente comma:

« Nell'articolo 10, comma sesto, della richiamata legge 16 aprile 1973, n. 171, alle parole: "sentita una Commissione parlamentare composta di dieci senatori e dieci deputati, nominati dai Presidenti delle rispettive Assemblee", sono sostituite le seguenti: "sentito il parere delle competenti Commissioni permanenti della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica, che si pronunciano nei termini stabiliti dai rispettivi Regolamenti" ».

1.1

LA COMMISSIONE

Lo metto ai voti.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

ANGELIN. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELIN. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, nella relazione è già stato ricordato che sono passati dieci anni da quando il Governo ha ricevuto la delega per emanare norme concernenti la determinazione delle caratteristiche degli organi di propulsione meccanica ai fini di limitare le emanazioni inquinanti nella laguna veneta. La materia trattata con questa delega è certamente delicata ma il tempo trascorso non è breve, tanto più se si considera che la legge n. 171 del 1973 stabiliva una delega per un periodo di due anni. Molto più tardi, nel 1980, quel termine è stato prorogato di altri due anni con la legge n. 56 del 1980.

Voglio ricordare, inoltre, che il provvedimento portato oggi all'attenzione dell'Assemblea per un'ulteriore proroga della delega era già stato presentato lo scorso anno, proprio in questo periodo, ed approvato con un voto favorevole nonostante le osservazioni critiche espresse dalla nostra parte politica che non voglio ripetere ma che desidero richiamare ricordando quei nostri interventi. Il Governo allora assicurò che i sei mesi di proroga richiesti sarebbero stati sufficienti per completare la normativa stabilita dalla legge n. 171 del 1973 in questa materia. Essendo passato oltre un anno era nostro convincimento — l'abbiamo espresso anche in Commissione — che il lavoro fosse stato completato e si trattasse di ripristinare una delega al Governo perchè provvedesse a rendere pubblici e presentare al Parlamento e agli enti interessati questi provvedimenti. L'annuncio del Sottosegretario di Stato in questo momento ci conforta in tale valutazione in quanto egli ha dichiarato pochi istanti fa che l'elaborato è nella fase conclusiva, e di questo siamo contenti.

Oggi, a nome del Gruppo comunista, confermo il voto favorevole alla proroga di sei mesi richiesta dal Governo, ritenendo che si

tratti dell'ultima proroga, e la nostra richiesta di avere elementi informativi avanzata qualche giorno addietro in Commissione ci sembra abbia avuto una prima risposta positiva con le dichiarazioni del Sottosegretario.

Ci riserviamo, per quello che ci compete, anche una valutazione di merito. Vedremo l'elaborato che sarà presentato al Parlamento, oltre che agli altri organi competenti; occorre provvedere ad introdurre misure efficienti, tecnicamente praticabili volte alla riduzione, nell'area della laguna veneta, dell'inquinamento dovuto ai motori marini.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico, nel testo emendato.

È approvato.

Proroga del termine per la presentazione della relazione sul disegno di legge n. 243

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Rideeterminazione delle funzioni previste per i primi dirigenti dei servizi di ragioneria del Ministero della pubblica istruzione », per il quale è stata approvata dall'Assemblea nella seduta del 14 dicembre 1983, la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore.

VALITUTTI, *f.f. relatore*. Signor Presidente, a nome della 7ª Commissione chiedo, ai sensi dell'articolo 44, terzo comma, del Regolamento la proroga di due mesi per la presentazione della relazione sul disegno di legge n. 243.

PRESIDENTE. Metto ai voti la richiesta di proroga del termine per la presentazione della relazione sul disegno di legge n. 243.

È approvata.

Proroga del termine per la presentazione della relazione sul disegno di legge n. 289

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Delega al Governo per la riforma dello stato giuridico ed economico dei segretari comunali e provinciali », d'iniziativa dei senatori Pavan, Murmura, Mancino, Saporito, Bonifacio e De Cinque, per il quale è stata approvata dall'Assemblea nella seduta del 14 dicembre 1983 la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore.

PAVAN, *f.f. relatore*. Signor Presidente, a nome della 1ª Commissione che non ha affrontato il problema entro i termini di urgenza che erano stati concessi, chiedo, ai sensi dell'articolo 44, terzo comma, del Regolamento, la proroga di due mesi per la presentazione della relazione sul disegno di legge n. 289.

Vorrei però precisare che il disegno di legge è stato assegnato alla Commissione solamente il 24 gennaio 1984, quindi vi era l'impossibilità materiale di affrontarne l'esame.

PRESIDENTE. Il senatore Pavan ha fatto dunque valere anche un motivo di forza maggiore per chiedere la proroga, a norma di Regolamento, dei termini per il disegno di legge in esame.

Metto quindi ai voti la richiesta di proroga per la presentazione della relazione sul disegno di legge n. 289.

È approvata.

Proroga del termine per la presentazione della relazione sul disegno di legge n. 235

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme di attuazione della Convenzione per la prevenzione e la repressione dei reati contro le persone internazionalmente protette, compresi gli agenti diplomatici, adottata a New York il 14 dicembre 1973 », per il qua-

le è stata approvata dall'Assemblea nella seduta del 14 dicembre 1983 la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore.

VASSALLI, *f.f. relatore*. Signor Presidente, a nome della 2ª Commissione, che ha esaminato questo problema nella seduta del 19 gennaio scorso, debbo chiedere, ai sensi dell'articolo 44, terzo comma, del Regolamento, una proroga, possibilmente di due mesi, per la presentazione della relazione sul disegno di legge n. 235 che appare assai complesso, soprattutto in relazione alle disposizioni procedurali

PRESIDENTE. Metto ai voti la richiesta di proroga per la presentazione della relazione sul disegno di legge n. 235.

È approvata.

Discussione ed approvazione, con modificazioni, del disegno di legge:**« Elaborazione del piano generale dei trasporti » (343)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Elaborazione del piano generale dei trasporti ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Maurizio Pagani. Ne ha facoltà.

PAGANI MAURIZIO. Signor Presidente, signor Ministro, signori colleghi, quando nell'ottobre scorso, praticamente all'inizio del proprio mandato, il ministro Signorile espone all'8ª Commissione permanente del Senato le linee di indirizzo governativo della politica dei trasporti, che prevedevano, come asse portante di riferimento generale, la predisposizione del piano generale dei trasporti, il Gruppo socialdemocratico si riconobbe in tali indicazioni e sollecitò il Ministro a predisporre con la maggiore celebrità possibile il disegno di legge relativo.

Il nostro convincimento sulla necessità a sull'urgenza di tale strumento non è mutato

e diamo atto al ministro Signorile della sua tempestività, cui peraltro ha corrisposto una analoga sollecitudine da parte del Senato e dell'8^a Commissione in particolare.

Il piano generale dei trasporti, così come lo intendiamo noi e come lo intende il Governo, deve costituire un quadro di riferimento generale delle esigenze nazionali e internazionali, legate al settore e svincolate da interessi particolari e campanilistici di categorie e di regioni. Di un tale strumento vi è estremo bisogno, anzitutto per recuperare e rendere produttivi gli investimenti che sono stati fatti in misura ingentissima negli ultimi anni nel campo delle comunicazioni e inserirli, quindi, nel contesto europeo e internazionale dei trasporti, da cui l'Italia sta progressivamente per essere emarginata.

Vorrei a questo proposito fare un esempio, parlando delle autostrade; un esempio noto a tutti, in quanto rappresenta la struttura più diffusa sul nostro territorio. In questo settore l'Italia è indubbiamente il paese europeo che ha maggiormente investito; ciononostante viene « bypassata » dai flussi di traffico (Europa, Asia e Africa), perdendo così il suo ruolo storico di ponte di collegamento tra l'area europea e quella afro-asiatica.

Senza volere in questa sede approfondire il fenomeno con un'analisi, non è difficile riconoscere in alcuni punti di rottura del nostro sistema di trasporti — e non solo con riferimento al carattere strutturale — le ragioni di tale recessione. Si è costruita — sempre per rimanere nel campo autostradale — la rete interna migliore e più ramificata d'Europa, ma si è trascurato di collegarla con l'Europa stessa. Infatti, non si è collegato il Frejus con la Francia, non si è completato il sistema delle autostrade valdostane (strozzando quindi il traffico dei valichi del Monte Bianco e del San Bernardo), non si è completata la Voltri-Sempione — in realtà si tratta della Voltri-Gottardo — interrompendo il flusso proveniente da tutto il centro Europa verso la Liguria, non si sono collegate le autostrade del Friuli e del Veneto orientale con l'Austria e l'Europa orientale, lasciando al solo

e congestionato Brennero la funzione di condone ombelicale con il Nord-Europa.

È vero che adesso, seppure in ritardo, ci si sta muovendo in questa direzione, ma sarebbe illusorio pensare di « ravvenare » i flussi di traffico persi solo limitandosi a completare le strutture; occorre, soprattutto, migliorare i servizi. Mi chiedo che significato abbia, ad esempio, aprire il sistema autostradale con l'Europa, quando poi i traffici debbono subire l'impatto con il nostro sistema doganale — anche perverso e antiquato per certi aspetti — e con la obsolescenza, la impraticabile onerosità dei servizi e delle tariffe portuali, con l'assoluta mancanza di una sistema di interporti, di punti di rottura del traffico. Mi limito a queste considerazioni, senza affrontare il problema ferroviario, nel quale siamo assolutamente al di fuori di ogni competitività.

Siamo però convinti che lo stato di cose che oggi lamentiamo non derivi tanto dalla mancanza di strutture, quanto dalla mancanza di un loro coordinamento organico e soprattutto dalla mancanza dei supporti e dei servizi necessari alla loro piena utilizzazione.

Quando si parla di intermodalità, che è la categoria portante di ogni sistema di trasporti, si parla soprattutto di servizi ed è in particolare su questo campo che il piano generale dei trasporti dovrà misurarsi.

È urgente ed indispensabile che lo Stato dia a se stesso, alle regioni ed agli operatori nazionali ed internazionali un quadro di riferimento al quale coordinare le loro iniziative ed i loro investimenti. In altro modo non solo non avremo mai un efficiente sistema di trasporti, ma continueremo a sperperare, con iniziative episodiche, settoriali e di limitata visione territoriale, ingenti capitali pubblici e privati.

Non può lasciarci indifferenti il sistema intermodale di merci e di interporti che sta nascendo in chiave esclusivamente regionale e privata e che rischia di far trovare lo Stato di fronte ad una realtà consolidata e non più modificabile.

Così non è tollerabile che la scelta dell'alternativa di traforo ferroviario di base tra Gottardo e Spluga sia gestita dalla re-

gione Lombardia sulla base di prospettive di sviluppo solo regionali e senza riferimento ad un quadro nazionale che, in questo caso, non è solo di politica dei trasporti ma di più generale sviluppo e riequilibrio economico.

Vorrei ancora evidenziare, in questa sede, la preoccupazione che una pur benemerita iniziativa di quattro regioni, la Lombardia, il Veneto, l'Emilia ed il Piemonte, abbia ormai in fase di avanzata elaborazione un piano di navigabilità della Valle Padana ed addirittura il gruppo IRI-Italstat abbia creato la società Idrovie per la costruzione, gestione ed esercizio dei canali navigabili, assolutamente — almeno per quanto mi consta — all'insaputa ufficiale del Governo e del Parlamento. Non siamo certo, per tradizione e vocazione culturale e politica, dei dirigenti o dei fautori dell'accentramento statale, ma pur nel quadro e nella considerazione delle materie delegate alle regioni non riteniamo giusto e produttivo, ai fini dell'interesse nazionale, che simili iniziative possano svilupparsi fino a tal punto senza che ci sia un quadro di riferimento nazionale ed internazionale o, se vogliamo, in assenza o al di fuori di una politica e di una strategia dei trasporti.

Ecco, quindi, alcune delle motivazioni che spingono il Gruppo socialdemocratico a sostenere pienamente e con grande convinzione l'iniziativa governativa per il piano generale dei trasporti inteso come progetto di sviluppo e recupero, sul piano nazionale ed internazionale, di un ruolo primario dell'Italia in questo settore cui, anche storicamente, sono legate le sue più profonde vocazioni e potenzialità.

Non vi sono, tuttavia, solo ragioni di prospettiva e di sviluppo a rendere urgente il piano, vi sono anche ragioni immediate di bilancio, di contenimento e di riqualificazione della spesa pubblica.

La spesa consolidata nel settore pubblico per i trasporti è dell'ordine del 12 per cento della spesa complessiva dello Stato: la spesa consolidata nazionale, cioè pubblica e privata, la possiamo ritenere dell'ordine dei 150.000 miliardi. Si tratta di cifre imponenti che ci debbono preoccupare e sulle quali occorre anzitutto fare chiarezza per cono-

scere, almeno, che valenza produttiva abbiano. Ecco, quindi, un altro compito che affidiamo al piano generale dei trasporti.

Vorrei fare, infine, alcune considerazioni sul testo del disegno di legge che la 8ª Commissione ha attentamente esaminato, discusso e, in parte, modificato. Si tratta di una legge delega che è un segno di grande fiducia ma anche una attribuzione di grande responsabilità al Governo e a chi la dovrà gestire; per contro è anche un segno di grande maturità e di serietà del Parlamento che riconosce nello strumento amministrativo lo strumento più idoneo di una seria programmazione, senza però venire meno al suo ruolo centrale e propulsivo di controllo e di raccordo con le linee della politica generale.

Si delega il Governo, ma molto opportunamente nella legge si prevedono controlli e pareri nelle fasi intermedie di elaborazione. Su due punti del disegno di legge il Gruppo socialdemocratico ha espresso obiezioni in Commissione, obiezioni che ritiene doveroso ribadire in Aula, sia pure a titolo di raccomandazione in quanto le ragioni portate dal Governo sono state ritenute sufficienti.

Si tratta dei tempi di elaborazione e della composizione degli organi operativi. Per quanto riguarda i tempi di elaborazione riteniamo che, pur con lo slittamento dell'originario termine del 31 dicembre 1984 alla data di un anno dopo l'approvazione della legge, il tempo concesso non sia adeguato alla mole di lavoro necessaria. Accettiamo, comunque, tale termine come un segno di volontà per una celere conclusione dei lavori, raccomandando però che la fretta non faccia aggio sulla concretezza, sulla serietà e sull'approfondimento dei lavori stessi. Abbiamo inoltre ravvisato l'opportunità che gli operatori del settore siano chiamati direttamente a collaborare in sede tecnica alla elaborazione del piano. Ci fu obiettato, in sede di Commissione, dal Ministro, che la molteplicità delle categorie interessate e delle stesse organizzazioni rappresentative sarebbe stata un ostacolo al buon proseguimento dei lavori.

Questa preoccupazione esiste, lo riconosciamo, ma nel contempo non pensiamo che

un piano elaborato senza l'apporto delle categorie interessate potrebbe essere un buon piano e produrre gli effetti voluti.

Richiediamo quindi al Ministro un preciso impegno affinché, sia pure in termini non istituzionalizzati, gli operatori e le categorie interessate siano consultati non solamente in maniera formale, ma in modo continuo e con spirito costruttivo.

Sull'importo di spesa, pur rilevante, di lire 25 miliardi, non intendiamo esprimerci in questa sede, perchè gli studi sono difficilmente valutabili a priori. Dipenderà dal modo e dalla serietà in cui saranno condotti. L'importo — ripeto — è considerevole e l'affidiamo alla gestione del Governo con un'unica raccomandazione: vengano chiamate a collaborare le migliori organizzazioni che esistono in Italia, evitando di concentrare troppo gli incarichi in base a criteri di opportunità o prendendo come elemento di giudizio la potenzialità economica dei gruppi finanziari che stanno dietro ai gruppi di studio.

Ci sono altri nomi, per intenderci, oltre a quelli che normalmente vengono considerati. L'occasione tra l'altro può essere anche uno stimolo all'incremento della professionalità specifica in questo campo e non dobbiamo sprecarla ricorrendo sempre ai soliti nomi già predeterminati.

Signor Ministro, ribadisco ancora, per parte del Gruppo socialdemocratico, l'adesione convinta al provvedimento proposto dal Governo, non nascondendomi le difficoltà che lei incontrerà. La fiducia del Parlamento aumenta la responsabilità del Governo di dare al paese uno strumento che non sia la semplice riproposizione di studi già fatti o la rimasticatura di letteratura destinata a finire negli archivi. Tanto meno vorremmo che fosse un'elencazione di lacune, di lamentele o di opere da proporre a futura memoria.

Noi ci aspettiamo uno strumento operativo che indichi finalità e strategie per attuare questi obiettivi. Certamente su queste basi in futuro potranno anche essere reperiti i mezzi necessari per il loro finanziamento.

Vorremmo che finalmente vi fosse uno strumento che dia a noi e alla nazione non solo la consapevolezza che si deve spendere, ma anche la consapevolezza per che cosa si deve spendere. (*Applausi dal centro-sinistra e dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Libertini. Ne ha facoltà.

* **LIBERTINI.** Signor Presidente, colleghi, il Gruppo comunista voterà, come ha già fatto in Commissione, a favore di questo disegno di legge. Consideriamo infatti tale disegno di legge il risultato di una lunga lotta nostra, cioè di noi comunisti, e di un arco di forze riformatrici; lotta che è passata attraverso la Conferenza dei trasporti del 1978, che appunto decise che si sarebbe dovuto predisporre questo piano, e che è passata attraverso una serie di momenti successivi anche in quest'Aula.

Questo nostro atteggiamento, che giunge al voto favorevole di un disegno di legge presentato da un Governo contro il quale siamo schierati politicamente, dimostra anche la natura dell'opposizione dei comunisti. Non abbiamo alcuna esitazione a votare a favore di questo disegno di legge. È chiaro che se, ad esempio, venisse in quest'Aula tra qualche settimana il disegno di legge sul condono edilizio il nostro atteggiamento sarebbe diverso: non solo non esprimeremmo un voto a favore nè ci asterremmo, ma condurremmo — lo voglio preannunciare — una battaglia assai dura usando tutti i mezzi che il Regolamento ci offre. La nostra, cioè, è una forza politica che giudica il Governo dai suoi atti concreti, al di là dello schieramento politico. Ed oggi ci troviamo dinanzi ad un atto concreto positivo che giudichiamo come tale.

Nel disegno di legge che originariamente il Governo presentò alle Camere vi era qualcosa che suscitò le nostre riserve, ma siamo lieti di constatare oggi che l'azione unanime dell'8ª Commissione e del suo presidente, il collega Spano, ha portato a degli emendamenti che, pur mantenendo al disegno di legge sulle procedure per la formazione del piano il suo carattere giusto — nel senso che non è ammissibile che il piano si fac-

cia per legge poichè sarebbe un irrigidimento assurdo anche di previsioni statistiche — ha significato un ritorno al Parlamento il quale deve avere il potere di esercitare le sue facoltà nei momenti decisivi della formazione e dell'attuazione del piano che costituisce uno strumento di grandissimo rilievo. E non ha senso che il Parlamento che dovrebbe dare il parere perfino sulla nomina del presidente di un porto non intervenga poi nella formazione della strategia dei trasporti.

L'accoglimento di questi emendamenti, dunque, ci porta a votare tranquillamente a favore di un disegno di legge che ci auguriamo soltanto, signor Ministro, venga attuato correttamente nel senso che siano mantenuti i termini e le scadenze che in esso sono fissati.

Detto questo, vorrei sottoporre all'attenzione in particolare del Ministro ma anche dei colleghi alcune considerazioni. Il fatto che oggi il Senato e spero molto presto la Camera dei deputati diano il via a questo disegno di legge e quindi alla formulazione del piano dei trasporti getta una luce diversa su una quantità di questioni che in questo settore sono al nostro esame. Si tratta di questioni che riguardano la competenza del Ministro dei trasporti ma anche quella di altri settori del Governo. Il piano decennale della viabilità, ad esempio, dovrebbe essere varato entro qualche tempo, anche se vi è un grave ritardo del Governo. Ma è ammissibile deliberare sul piano decennale della viabilità prescindendo dal piano generale dei trasporti? In tal modo l'elaborazione del piano dei trasporti risulterebbe essere unicamente una finzione, un fatto formale. E si tratta solo dell'esempio più clamoroso. Da tutto ciò discende il fatto che noi cogliamo l'occasione del voto di questo disegno di legge — che, ripeto, consideriamo un traguardo raggiunto grazie non solo alla nostra lotta ma all'azione generale delle forze riformatrici e di cui diamo atto volentieri al ministro Signorile — per porre una serie di questioni che riguardano il coordinamento tra la formazione del piano generale dei trasporti e altri interventi settoriali.

Sarò molto breve poichè è inutile spendere parole a vuoto ma è necessario fissare dei punti fermi. La prima questione è quella cui ho accennato a titolo di esempio. Il Gruppo comunista ritiene che a questo punto il piano decennale della viabilità vada coordinato all'interno del piano generale dei trasporti. Infatti — ed ecco il secondo punto — ciò che ci attendiamo è che si giunga ad un piano generale dei trasporti che abbia al suo centro l'idea della costruzione di un sistema dei trasporti integrato, cioè di un sistema dei trasporti in cui ciascun mezzo — dall'automobile e perfino dal veicolo a due ruote fino all'aeroplano — sia usato per ciò che può dare. Non si tratta di dare un segno ideologico a questo o a quel mezzo di trasporto, poichè i mezzi di trasporti sono, per definizione, neutri: il problema è che essi siano usati nell'insieme e siano indirizzati a un'ottimizzazione delle risorse e a un incremento della produttività, sapendo che qui ci giochiamo una partita che è assai più importante di quella strumentale sul costo del lavoro. Se noi potessimo considerare in un modello econometrico l'incidenza del funzionamento del sistema dei trasporti integrato e la miserabile discussione che è in corso sui decimali del costo del lavoro, vedremmo che tale discussione è strumentale, che è rivolta ad umiliare il sindacato e che non ha alcun rilievo dal punto di vista economico; vedremmo che queste invece sono le questioni decisive per lo sviluppo economico del paese.

Dunque il piano generale dei trasporti non deve essere un libro dei sogni, ma un documento che definisca una volta per tutte una linea di sviluppo che va nella direzione di un sistema dei trasporti integrato, intermodale, basato sulla definizione dei grandi bacini di traffico e dei grandi flussi di traffico (origine e destinazione). Deve esservi un raccordo tra i vari mezzi di trasporto ed un raccordo tra piano decennale di viabilità e piano generale dei trasporti.

Naturalmente non da oggi noi sosteniamo — e nella redazione del piano a ciò si arriverà, anche partendo da modelli di indagine scientifica — che evidentemente le ferrovie devono avere un ruolo molto maggiore, un

ruolo di grande importanza. Infatti, in Italia abbiamo questo squilibrio fondamentale a cui negli anni passati si è cercato di porre rimedio dapprima con la legge n. 503, poi con il piano integrativo delle ferrovie dello Stato e infine con la definizione del piano poliennale. Credo quindi che sia necessario raccordare questa logica di piani di investimento settoriali che riguardano le ferrovie con una logica più generale; e da questo punto di vista voglio dire che non ci si può limitare ad incollare piani di investimento già decisi dentro il piano generale dei trasporti. Noi vorremmo anche, sulla base di una allocazione complessiva delle risorse pubbliche e private, decidere che con il piano generale dei trasporti si compia uno sforzo maggiore in direzione dello sviluppo del sistema ferroviario rispetto a quello che è previsto nei piani attuali. Qui vi è materia di raccordo! Infatti il piano integrativo delle ferrovie dello Stato è partito adesso, sono partiti ora gli appalti; tutti sappiamo che i gravi ritardi, dovuti alle negligenze dei Governi che si sono succeduti dal 1979 in poi hanno portato al fatto che il piano integrativo terminerà soltanto nel 1988-1989; che le commesse di materiale rotabile comprese in questo piano finiranno nel 1985: quindi vi sarà un triennio in cui le commesse di materiale rotabile non vi saranno, con problemi gravi nella produzione e nell'ammodernamento. Vi è allora il problema di una legge che faccia da ponte tra il piano integrativo e il piano poliennale, una legge che dovrà avere una dotazione di partenza di almeno 5.000 miliardi per corrispondere alle necessità.

Vi è poi il problema dell'attuazione del piano integrativo. Mi consenta il signor Ministro, in un discorso che è cordiale e costruttivo, una battuta polemica. È un po' amaro che si discuta oggi della formazione del piano generale dei trasporti, nel momento in cui, da poche settimane, il Parlamento, compreso questo ramo, ha deciso di tagliare i finanziamenti al piano integrativo delle ferrovie dello Stato: vi è un taglio di mille miliardi quest'anno e ciò significa interruzione di opere essenziali, come il passante di Torino, il passante di Milano, l'ultimo tratto

della direttissima fino a Firenze e lo scalo merci del Sempione (di Domodossola).

Abbiamo dunque bisogno, se non vogliamo fare un libro di sogni, di raccordare le disposizioni immediate con le scelte del piano generale dei trasporti. Ho ascoltato il Ministro in Commissione, conosco i suoi orientamenti, so che il suo orizzonte programmatico è piuttosto ampio: tuttavia occorre raccordarlo con le misure immediate; non ha senso bloccare i cantieri e parlare di un futuro che non verrà mai.

Ebbene questo aspetto che riguarda le ferrovie va visto con molta attenzione nel piano: non solo perchè le ferrovie devono avere un grande ruolo, ma perchè occorre garantire l'attuazione integrale del piano integrativo, occorre realizzare una legge ponte per il materiale rotabile, occorre raccordare gli obiettivi del piano poliennale (i materiali che sono stati già trasmessi) con gli obiettivi generali del piano dei trasporti.

Staremo molto attenti a che il Governo risolva in modo corretto questo nodo: definizione di un sistema integrato dei trasporti, raccordo tra piano della viabilità e piani di settore, aggiustamento del tiro dal punto di vista finanziario per una pronta attuazione del piano integrativo, per la legge ponte del materiale rotabile e per la riconduzione degli obiettivi del piano poliennale delle ferrovie dentro un quadro più complessivo.

Una seconda questione che si pone, che non ha avuto molto rilievo ma che secondo noi è essenziale nel piano generale dei trasporti, che pone probabilmente dei problemi di coordinamento, come il piano della viabilità li pone tra il Ministero dei trasporti e il Ministero dei lavori pubblici, è la questione del cabotaggio. Il nostro paese non ha canali (o quanto meno ne ha pochi) e ha pochissime vie navigabili; non ha la rete di canali di cui usufruiscono per ragioni storiche e idrografiche i paesi dell'Europa occidentale. Questo ci pone in una condizione di seria inferiorità perchè il trasporto via acqua è più economico rispetto al trasporto via terra. Tuttavia noi abbiamo due canali di grande importanza, il Tirreno e l'Adriatico, dei quali uno si collega con il Po, che non abbiamo mai utilizzato. Già da

tempo la Conferenza nazionale dei trasporti propose di varare un progetto finalizzato del cabotaggio che consentisse di utilizzare questi due canali naturali. Si tratta di un progetto che può avere grandissimi risvolti e implicazioni, anche su altre questioni. Ad esempio ho sentito più volte il Ministro parlare della necessità di venire ad una stretta sulla questione annosa dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina. La formula « attraversamento stabile » c'è, ma nessuno ancora sa se si potrà fare un ponte, un canale sotterraneo o se si potrà adottare qualche altra decisione e quanto quest'ultima verrà a costare.

Siamo d'accordo sul fatto che la legge del 1971 sia finalmente attuata e che il potere politico sia di fronte a studi di fattibilità che consentano una scelta per lo stretto, ma riteniamo che si debba stare attenti in quanto questo problema dello stretto di Messina ha relazione con il problema del cabotaggio. Infatti qualunque collega, anche quelli che non sono della nostra Commissione e non sono esperti in queste questioni, comprende che non ha molto senso che le merci dalla Sicilia passino attraverso lo stretto di Messina e poi si inoltrino in Calabria e in Campania dove vi sono i veri nodi e le vere strozzature, quando queste merci potrebbero essere imbarcate nei porti siciliani e raggiungere Livorno, Genova e Trieste, e sulla base di percorsi internodali avviarsi verso l'Europa continentale. Dunque un piano generale dei trasporti esige che all'interno vi sia un piano del cabotaggio e bisogna che esso sia raccordato con il piano delle ferrovie e con il piano della viabilità, in una visione armonica. Questo è un punto di fondo che noi poniamo; naturalmente ne discuteremo quando avremo il piano, ma è giusto che, nel momento in cui il Governo ha un mandato, questi problemi vengano messi in rilievo con estrema chiarezza dall'opposizione.

Un'altra questione di grande rilievo che noi cogliamo l'occasione per sottolineare pone problemi enormi di coordinamento all'interno del Governo. Come fa un piano generale dei trasporti a non porsi il problema deci-

sivo di quella che noi chiamiamo l'economia marittima? Questo concetto che si è venuto facendo strada recentemente è stato ignorato a livello istituzionale. Infatti, abbiamo un povero Ministero di gruppo C, se non di gruppo D, il Ministero della marina mercantile, privo di poteri e abbiamo la suddivisione di competenze tra un'infinità di Ministeri. Non abbiamo mai avuto una politica del mare, cioè una politica che raccordi la flotta, i cantieri, le strutture portuali, le gestioni portuali e le infrastrutture di raccordo. Tutto ciò porta il nostro paese ad una grave situazione di inferiorità. L'opinione pubblica a volte è distratta dai titoli di colore dei giornali e sembra che questa questione venga dopo altre, mentre invece costituisce un problema di grande rilievo.

L'Italia viene oggi emarginata dalla divisione internazionale del lavoro; basti pensare che delle quantità di merci che giungono in Italia ne vengono trasportate in Europa solo il 5 per cento. Siamo quindi un paese che dal punto di vista dei traffici marittimi non ha alcuna rilevanza. Si sbarcano per il triangolo industriale più merci a Rotterdam e ad Amburgo che a Genova. Il cotone che viene lavorato a Prato viene sbarcato ad Amburgo. Siamo un paese il quale, tra l'altro, ha una bilancia dei noli passiva e deve adoperare le flotte altrui per trasportare i propri prodotti. Ripeto quindi che tutto ciò ci emargina dalla divisione del lavoro in Europa. Un piano generale dei trasporti deve contenere un progetto, e ciò non è problema del Ministero dei trasporti ma del Governo, di rilancio dell'economia marittima; una strategia complessiva che passa anche attraverso i negoziati internazionali per i rapporti con i paesi emergenti. Questa è un'altra questione che vogliamo porre con molta forza nel momento in cui parte il piano generale dei trasporti: il problema di una strategia dell'economia marittima inserita all'interno di questo piano con la forza sufficiente. Questi problemi li poniamo, signor Ministro, perchè riteniamo che il piano generale dei trasporti non debba essere una esercitazione retorica ma una stringente definizione dei nodi da sciogliere.

Da ultimo desidero porre, tra i grandi problemi al centro del piano generale dei trasporti, il tema dei valichi. C'è una discussione su questo tema sganciata spesso dalle realtà concrete; abbiamo più volte posto il problema, anche in una recente conferenza svolta a Genova dal nostro partito, in cui era largamente presente il Governo, di compiere una scelta tra le grandi linee di valico. Non abbiamo esitazione a dire che nell'ordine delle priorità (perchè in questo campo non si tratta di dire che una cosa non si deve fare mai, ma di stabilire cosa va fatto prima e cosa dopo) per i grandi valichi internazionali, prescindendo per il momento dal rafforzamento in atto della ferrovia che dall'Italia conduce alla Francia attraverso Modane che è già stata decisa (il problema riguarda la sua attuazione), indichiamo tre linee che devono essere privilegiate nel piano generale trasporti: il Sempione, il Brennero e la linea che ci congiunge con l'Europa orientale passando sopra Trieste.

Il valico del Sempione è la linea di accesso più diretta al cuore dell'Europa a sostegno di un progetto di rilancio dei porti liguri. Questa linea di valico può tra l'altro valersi di tracciati già esistenti (abbiamo avanzato la proposta di una modifica, di un ammodernamento delle linee, quasi tutte in sede, che potrebbe portare ad una linea ferroviaria diretta di supporto ai porti liguri che colleghi Genova con il Sempione via Alessandria saltando cioè Torino); si tratta solo di ammodernare la linea ferroviaria che è in esercizio, di correggerne il percorso, di raddoppiare i binari e così via. Questa linea ha il grande vantaggio di collegarsi con la linea merci che gli svizzeri stanno attrezzando lungo il valico dell'Efberg; questo vorrebbe dire avere una linea veloce di scorrimento delle merci (con treni merci bloccati) da Genova fino al cuore dell'Europa attraverso la Svizzera. Ecco dunque una priorità che noi indichiamo con molta fermezza.

La seconda priorità è certamente quella del Brennero. Ho visto che i colleghi altoatesini hanno presentato un emendamento e colgo l'occasione per dire che esso ci trova concordi sulla dizione « nel territorio di competenza », senza la quale l'emendamento

sarebbe sproporzionato. Credo che i colleghi altoatesini abbiano molto a cuore questo problema e che non si tratti solo di una questione formale ma anche di contenuti. Si è svolta una grande discussione su questo tema, si sono tenuti alcuni convegni a Bolzano e se ne terranno altri: riteniamo che questa opera sia tra quelle da realizzare per prima, perchè certamente vi è un'incapacità delle ferrovie italiane a soddisfare la domanda che ci viene dalle ferrovie tedesche e da quelle austriache. Si tratta di scegliere il tipo di galleria, si può scegliere forse la variante più semplice (non entro nel merito di questo problema); ricordiamoci però che affrontare il problema della galleria del Brennero vuole dire affrontare quello delle infrastrutture ferroviarie che stanno a valle, altrimenti non risolveremmo il problema ed è su questo punto che le forze vanno concentrate. La consideriamo una grande priorità perchè questa è la linea che dal cuore della Padania ci porta verso il grande mercato tedesco.

La terza questione fu affrontata improvvisamente per la prima volta dal Parlamento in occasione del terremoto del Friuli: quell'occasione nefasta da questo punto di vista è stata fausta perchè ci ha dato modo di riflettere sui collegamenti del retroterra triestino. È stato avviato il raddoppio della Pontebbana, il grande scalo di Cervignano, l'autostrada: credo che dovremmo compiere uno sforzo per dare finalmente a Trieste, al Friuli-Venezia Giulia e al versante adriatico una linea diretta di sbocco verso i mercati dell'Europa orientale.

A questo proposito c'è sul tappeto la questione dello Spluga che sta molto a cuore ai colleghi lombardi. Noi non escludiamo nulla, ma chiunque abbia visto i progetti dello Spluga si rende conto di due cose: che si tratta di investimenti giganteschi, molto maggiori che per ciascuna delle altre linee di valico, che richiederebbero tempi molto lunghi (perchè dal momento in cui si parte si tratta di 15-18 anni, quindi di un'opera che riguarda il futuro e non il presente storico dell'Italia), ed inoltre che si tratta di un'opera che non ha contropartita, purtroppo, dall'altra parte, perchè nè gli svizzeri nè

i bavaresi sembrano interessati alla questione del traforo dello Spluga (lo hanno manifestato più volte). Dunque occorre che questa scelta sia finalmente compiuta.

Ho rapidamente tracciato un quadro di grandi scelte prioritarie anche per far intendere ciò che noi vogliamo sia il piano generale dei trasporti: non un inventario, non un catalogo e nemmeno una pubblicazione mastodontica. Noi chiediamo un libro molto agile e scorrevole in cui sia indicato il quadro delle risorse pubbliche e private che in un certo periodo temporale sono disponibili o si prevede lo siano, la loro allocazione di massima e che si compiano all'interno scelte strategiche, raccordate però — lo sottolineo — ai piani di settore e all'effettivo completamento delle opere in corso. Io dico qui con molta fermezza: oggi noi votiamo questo disegno di legge e facciamo gli auguri al ministro Signorile perchè il lavoro del piano vada avanti in modo serio, ma nello stesso tempo avvertiamo che non ci presteremo ad una situazione nella quale, per volontà non di questo o quel Ministro, fra otto mesi si discuta il libro dei sogni mentre si chiudono i cantieri sulle ferrovie. Questa sarebbe una commedia che non accetteremmo.

Un Governo che tagliasse il piano integrativo delle ferrovie non potrebbe presentarsi qui a parlare di un piano generale dei trasporti; questo significa prendere in giro se stessi, il Parlamento e la collettività nazionale.

È con questo animo e con questo spirito che — come ho annunciato — noi voteremo sia l'emendamento presentato dai colleghi altoatesini sia il disegno di legge nel suo complesso, seguiremo i lavori del piano e saremo pronti con le nostre idee e con le nostre proposte nel momento in cui il Governo porterà finalmente questo materiale all'esame del Parlamento. (*Applausi dalla estrema sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Fontanari. Ne ha facoltà.

FONTANARI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, diamo atto al

ministro Signorile ed al Governo della sensibilità dimostrata con tempestività, dopo tante remore e tanti anni di negativo ritardo, verso il tema della razionalizzazione dei trasporti mediante la predisposizione del piano generale, che deve diventare il punto di riferimento unitario della politica e dell'economia dei trasporti in Italia e lo strumento atto ad eliminare sprechi e disfunzioni, frammentarietà ed incongruenze negli interventi nel settore.

Condividiamo pertanto le valutazioni espresse nella parte introduttiva della relazione dal presidente della Commissione Spano, al quale dobbiamo riconoscere un particolare impegno per l'affinamento dell'originario testo del disegno di legge governativo. Tale apprezzamento è naturalmente diretto anche al lavoro dell'8ª Commissione, che ha contribuito ad un notevole miglioramento, e all'apporto della Commissione che è servito, con le sue autorevoli sollecitazioni, a modificare qualche punto di vista iniziale non strettamente in linea con la correttezza costituzionale.

Valutiamo positivamente la filosofia del piano e il suo significato di serio tentativo di passare da molteplici interventi nel settore, a volte addirittura contrastanti o solamente clientelari e magari negativi in un contesto di economia generale, ad una visione programmata e coordinata. In questo quadro programmatico, che ovviamente si regge essenzialmente sul lavoro dei tecnici e degli esperti chiamati a formularlo, è giusto che sia stata salvaguardata la possibilità per il Parlamento di interloquire tramite le Commissioni di merito.

Analoga valutazione positiva merita il previsto coinvolgimento delle regioni, sia a livello generale, con la presenza nel comitato dei cinque presidenti designati dalla conferenza permanente dei presidenti delle regioni, sia a livello di consultazione nel comitato dei rappresentanti delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano, quando ci siano all'ordine del giorno argomenti che le interessano direttamente.

Una grossa perplessità nasce invece dal fatto che non è stata formulata nel disegno di legge la garanzia delle competenze speci-

fiche che nel settore dei trasporti hanno certe regioni a statuto speciale (mi riferisco, in particolare, alle province autonome di Trento e Bolzano).

La Commissione affari costituzionali ha, del resto, rilevato molto decisamente tale aspetto, come è detto nel passo del parere che recita appunto: « Andrà assicurata la realizzazione di intese per quelle parti del piano che incidono sul territorio delle singole regioni a statuto speciale ».

Il decreto del Presidente della Repubblica del 22 marzo 1974, n. 381, recita all'articolo 20: « Ai fini dell'attuazione del piano urbanistico provinciale e dei piani territoriali di coordinamento, nel rispetto delle relative competenze, gli interventi di spettanza dello Stato in materia di viabilità, linee ferroviarie ed aerodromi, anche se realizzati a mezzo di aziende autonome, sono effettuati previa intesa con la provincia interessata ». Di questo non è stato tenuto conto nel disegno di legge e, pertanto, ci siamo sentiti in dovere di presentare un emendamento, all'articolo 2, che tiene conto di questa realtà e che verrà illustrato dal collega Brugger.

Ci auguriamo che il Governo e l'Assemblea riconoscano la necessità di eliminare ogni possibilità di equivoco e di evitare qualsiasi lesione delle competenze delle province autonome sancite con norme costituzionali.

Avevamo delle perplessità, inoltre, sull'impegno di spesa per il piano; tali perplessità sono state fugate dalla documentazione puntuale e chiara fornitaci dal signor Ministro che ringraziamo. *(Applausi dal centro)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Lotti. Ne ha facoltà.

LOTTI. Rinuncio ad intervenire, signor Presidente.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Bastianini. Ne ha facoltà.

BASTIANINI. Signor Presidente, la prima osservazione da fare non riguarda il merito del provvedimento, ma il fatto che, almeno in questo caso, questo ramo del Parlamento ha operato, così come ha operato il

Ministro, facendo seguire alle parole i fatti. In Commissione, infatti, il Ministro aveva preannunciato la volontà di superare le difficoltà che il suo Ministero avrebbe incontrato nello svolgere una funzione di programmazione, di coordinamento complessivo del settore attraverso un provvedimento! In tempi brevi questo provvedimento è stato sottoposto all'attenzione della Commissione; la Commissione ha lavorato — e credo che abbia lavorato bene — producendo un testo che ha raccolto l'apporto positivo delle diverse parti politiche.

Sul merito confermo in Aula quanto già detto in Commissione esprimendo, pertanto, il giudizio positivo del Gruppo liberale. Infatti, proprio l'esperienza di questi anni — in un settore che altri colleghi senatori hanno ricordato essere cruciale per la politica economica del paese — ha confermato come tendano a prevalere gli egoismi di settore o le spinte centripete rispetto ad una capacità complessiva di coordinamento. Giudichiamo opportuno che lo Stato, il Ministero, recuperino questa capacità complessiva di coordinamento, che non vuol dire umiliare il sistema delle autonomie o le responsabilità decisionali dei diversi enti e dei diversi livelli amministrativi coinvolti in questa materia, ma consentire a queste capacità di applicarsi all'interno di un disegno di riferimento che riduca i rischi di sovrapposizioni e di dispersioni di risorse.

Si tratta di una capacità di coordinamento che mi sembra sia orientata in due direzioni: da una parte nei riguardi dei soggetti centrali che tanto peso hanno nel fare politica dei trasporti (parlo delle Ferrovie dello Stato, dell'ANAS, delle grandi concessionarie di opere autostradali) e dall'altro lato nei riguardi delle iniziative regionali le quali devono, almeno per le grandi scelte, essere ricondotte ad una visione unitaria.

Non ho la competenza del collega senatore Libertini che ci ha anticipato ampie parti del piano (ma non credo sia questa la sede più opportuna per svolgere un tale tipo di discussione) più che discutere della legge; certo quelli cui ha accennato il senatore Libertini sono problemi ai quali questo piano dovrà dare risposte. E proprio l'in-

tervento del senatore Libertini, in relazione anche alle risorse non irrilevanti che questa legge mette a disposizione in un periodo concentrato per un'attività di studio, di rilevamento, di progettazione, ci convince che il Governo ha davanti due sfide. La prima riguarda la capacità di rispettare i tempi, cioè di fare in un anno un lavoro proficuo in quella direzione; la seconda riguarda la capacità di fare un piano che non sia una raccolta di studi ma una guida coerente per le decisioni successive.

Se il Ministro ed il Governo in queste due sfide useranno, per così dire, la stessa cordiale incisività usata per portare questo provvedimento in discussione e alla sua approvazione almeno al Senato, sono convinto che le vinceranno. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Masciadri. Poiché non è presente, lo dichiaro decaduto dalla facoltà di parlare.

È iscritto a parlare il senatore Vittorino Colombo (V.). Ne ha facoltà.

COLOMBO VITTORINO (V). Signor Presidente, colleghi, credo che se parlando di una legge dedicata all'elaborazione del piano generale dei trasporti, ci mettessimo, a sottolineare l'importanza dei trasporti nell'economia italiana in corso di accelerata terziarizzazione ed a portare dati, faremmo veramente qualcosa di superfluo e fuori luogo.

È certo, tuttavia, che un solo dato che ha citato il Ministro nella prima relazione informativa in Commissione, e cioè che la spesa consolidata pubblica nel settore dei trasporti ha rappresentato nel 1981 l'11,3 per cento della spesa complessiva dello Stato, è tale, da solo, da dirci il peso e il significato del settore nell'economia italiana e nell'impegno pubblico. Purtroppo, dobbiamo rilevare che negli ultimi anni mentre è aumentata notevolmente la spesa di investimento nel settore, non sono cresciuti parallelamente gli indici di efficienza, non è cresciuta la produttività del settore dei trasporti nel quadro dell'economia italiana. Credo quindi che l'esigenza di razionalizzazione e di riorganizzazione dell'intero quadro dei trasporti ne consegua direttamente e pacificamente.

Il collega Libertini ha parlato di questa legge come il risultato importante di una lotta. Egli è abituato a condurre lotte, ma in questo caso non mi sono accorto che ve ne sia stata una perchè, in data 13 ottobre, abbiamo unanimemente sollecitato in Commissione il Ministro alla presentazione del disegno di legge sul piano generale dei trasporti; il Ministro ha adempiuto a questa richiesta in termini brevissimi e, in termini altrettanto brevi, il Parlamento — almeno questo ramo — ha provveduto a discutere e portare in Aula il provvedimento.

Certo il settore dei trasporti ha bisogno di razionalizzazione e di interventi. Il primo capitolo sarebbe quello degli interventi normativi, ma si andrebbe fuori dal tema. Una volta c'era solo lo Stato che emanava norme vincolanti nel settore; ora ci sono la CEE, lo Stato, le regioni, gli enti locali e, come ha ricordato il collega Pagani, tutti gli operatori interessati al settore, che devono essere ascoltati. Ma, al di là del riordinamento normativo, tema pur interessante ma fuori luogo in questo momento, è certo che esiste il bisogno di un riordinamento nell'assetto operativo e, per realizzarlo, una visione generale, un programma, un quadro di riferimento per tutti coloro che siano chiamati a disporre o ad operare nel settore sono elementi essenziali.

Anche qui faccio riferimento a dichiarazioni del Ministro in Commissione, del resto largamente condivise, per sottolineare l'importanza dell'integrazione di tutti i sistemi di trasporto in un unico sistema. Non c'è dubbio: le ferrovie, gli aeroporti, i porti e la viabilità sono strumenti di un movimento complessivo che deve trovare il modo di articolarsi nella maniera più adeguata ed economica, perchè questa è la sola via per aumentare la produttività del sistema e per raggiungere risultati economici soddisfacenti.

Parlavo prima dei problemi delle norme; non sarebbe male ricordare il codice della strada, che è fermo da molto tempo, le leggi di regolamentazione dell'autotrasporto, le leggi di riforma delle ferrovie e tanti altri provvedimenti di carattere particolare che sono alla nostra attenzione. Ma non è questa

la sede opportuna. Il disegno di legge è dedicato alla « Elaborazione del Piano generale dei trasporti ». È strano ricordare che di piano generale dei trasporti si è parlato per la prima volta nell'agosto del 1974. Nella legge n. 377 si legiferava in ordine al piano poliennale di sviluppo delle ferrovie dello Stato, affermando che quel piano doveva essere coordinato con il piano generale dei trasporti, da definire in sede di programma economico nazionale, nel contesto delle misure intese a superare gli squilibri settoriali e territoriali del paese ».

Era l'epoca della programmazione rampante, quando chi non era favorevole alla programmazione per legge era pressochè sacrilego. Evidentemente da allora tanta acqua è passata sotto i ponti: un po' ne era passata anche nel dicembre 1975, quando il Ministro del bilancio e della programmazione economica — che era allora l'onorevole Andreotti, nel governo Moro — pose il problema del piano generale dei trasporti come sintesi di tutti gli interventi pubblici e privati nel settore e quando, pochi giorni dopo, il CIPE deliberò di istituire un apposito sottocomitato per elaborare il piano generale dei trasporti. Senonchè nel febbraio del 1976 — dal dicembre 1975 erano passati due mesi scarsi — intervenne la crisi di Governo, il primo maggio ci fu lo scioglimento delle Camere. Non si è più parlato di piano generale dei trasporti fino al 1981, in occasione della legge n. 17 sul piano integrativo delle ferrovie. Allora se ne riparlò un po' umilmente, un po' più modestamente, limitandosi a dire che il nuovo piano di sviluppo della rete ferroviaria deve essere definito nell'ambito dell'elaborazione del piano generale dei trasporti. Non si fa più riferimento al piano economico generale, ma in compenso — le regioni sono diventate ormai qualcosa di significativo e di importante — si dice che il nuovo piano poliennale deve essere elaborato di intesa con le regioni. Ma di che tipo di piano si tratta?

Dicevo prima che non siamo più ai tempi della programmazione rampante e della programmazione per legge. Su questo punto mi sembra che, sia in questa sede che in Commissione, si siano dichiarati tutti ampiamente d'accordo. Anche dal testo governati-

vo del provvedimento, sia pure con qualche puntata in altra direzione, emerge chiaramente il disegno di un piano generale dei trasporti concepito come atto amministrativo, come atto del Governo, che quindi impegna le amministrazioni dello Stato, mentre non può impegnare nè il legislatore nazionale nè il legislatore regionale. In effetti, anche sulla scorta del parere della 1ª Commissione, una delle modifiche introdotte dall'8ª Commissione e proposta oggi in Assemblea prevede la rielaborazione dell'articolo 1 del provvedimento al nostro esame. Infatti, non era possibile affermare che a un piano approvato dal Consiglio dei ministri fossero obbligati ad attenersi le leggi nazionali, regionali o delle province autonome che fossero state successivamente approvate.

Evidentemente, pertanto, il piano di cui stiamo parlando non è una legge ma un quadro di riferimento che, se da una parte è impegnativo per il Governo, dall'altra costituisce indubbiamente termine di paragone e, se vogliamo, anche di sfida per tutti i legislatori, a cominciare dal legislatore nazionale. Tuttavia — data l'importanza di un documento di questo genere — che deve costituire non solo un programma di lavoro del Ministero dei trasporti, ma un programma di lavoro dello Stato nel settore dei trasporti, cui è interessato in modo particolare il Ministero dei trasporti ma anche, come è stato già osservato, numerosi altri Ministeri e settori dell'amministrazione, regioni ed enti locali — era quasi doveroso che anche nell'elaborazione del piano fosse in qualche modo coinvolto il Parlamento. L'altra parte, era importante e significativo prevedere l'elaborazione del piano da parte di un apposito comitato, nel quale tutti i Ministeri interessati sono presenti, nel quale figurano i rappresentanti delle regioni, nel quale anche le regioni non presenti possono intervenire ogni volta che ritengano di essere in qualche modo interessate agli argomenti in discussione e ferme restando le rispettive competenze. Infatti il testo elaborato dalla Commissione non parla più di una direzione unitaria della politica e degli interventi nel settore dei trasporti, ma parla correttamente di indirizzo unitario della politica dei tra-

sporti nonchè di coordinamento ed armonizzazione dell'esercizio delle competenze nell'attuazione degli interventi amministrativi. Sono fatte salve le competenze; ho visto l'emendamento del senatore Brugger e non ho alcuna difficoltà a votarlo e a dichiarare l'accordo della Democrazia cristiana; ma ritengo che già nel testo della Commissione le prerogative specifiche erano assolutamente salvaguardate. Ben venga comunque un emendamento che sia ulteriormente esplicativo nel senso che compito del Governo è il coordinamento e l'indirizzo, ove non abbia potere di intervento diretto. Questo mi pare che emerga chiaro dal nuovo testo dell'articolo 1.

Non sto ad esaminare le modalità di formazione del piano, delle quali i colleghi sono a conoscenza. Semmai vorrei fare una modesta osservazione, signor Ministro. All'articolo 2 si precisa che lo schema elaborato dal Comitato interministeriale e proposto dal Ministro dei trasporti, sulla base dei lavori del Comitato, previo esame del CIPE è trasmesso al Parlamento per l'acquisizione del parere delle Commissioni competenti. Il testo del Governo parlava di deliberazione del CIPE; qui si parla di esame del CIPE. Non ho proposto emendamenti e non intendo proporre: ritengo che al Parlamento sarà sottoposto lo schema predisposto dal Ministro, accompagnato dalla deliberazione e dalle osservazioni che il CIPE intendesse formulare

in proposito. Credo che questa debba essere l'interpretazione corretta.

Non mi fermo sul resto dell'articolato, anche perchè mi pare che la formulazione della Commissione sia soddisfacente.

Non sono venuto a conoscenza di quella documentazione dettagliata, di cui ha parlato il Ministro e a cui ha accennato il collega Fontanari, in ordine al finanziamento del piano nel limite di 25 miliardi di cui all'articolo 5; se il Ministro potesse cortesemente fornirci, anche sommariamente, qualche indicazione, gli sarei vivamente grato.

Mi auguro veramente anch'io, insieme con il collega Libertini, mentro do atto che i colleghi comunisti sono stati d'accordo nella sostanza e hanno contribuito al miglioramento del testo, che il piano, una volta elaborato, non costituisca un libro dei sogni, ma possa essere il punto di partenza per una visione generale nella quale il Ministro dei trasporti viene ad assumere una funzione più importante, anche se evidentemente non esclusiva. Si tratta di una funzione d'iniziativa, che richiede sì la partecipazione di tutte le altre amministrazioni interessate, ma al Ministero dei trasporti affida la presidenza del Comitato, la predisposizione dello schema, la promozione degli aggiornamenti, oltre che i riferimenti annuali al Parlamento secondo le modifiche apportate dalla Commissione all'articolo 4, che a mio giudizio sono altamente positive.

Presidenza del vice presidente DE GIUSEPPE

(Segue COLOMBO VITTORINO (V.)). Non entrero' in questa sede nell'esame di argomenti specifici; mi auguro che lo si possa fare in un futuro con ampiezza ed esprimo anzi qualche preoccupazione perchè l'emissione del parere da parte delle Commissioni a norma del Regolamento, come è detto nel testo della legge, deve avvenire in tempi notevolmente ristretti che mal si confanno all'esame di un documento che sarà certamente (per quanto lo si voglia semplifi-

care ed essenzializzare) ponderoso e complesso. Non entrero' — dicevo — nell'esame dei particolari. Non è questa la sede per contraddire il senatore Libertini nel discutere se veramente il Sempione viene prima del Brennero, anche se io esprimerei un parere diverso in ordine alla priorità dei valichi.

Mi auguro che possiamo perlomeno in Commissione, secondo quanto previsto dal disegno di legge, ritrovarci tra poco più di un anno ad esaminare il contenuto del pia-

no e dare l'avvio ad un'azione coordinata e complessiva nel settore, della quale si avverte una notevole necessità. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Chiusura di votazioni

PRESIDENTE. Dichiaro chiuse le votazioni a scrutinio segreto per la nomina dei membri di tre commissioni di vigilanza (Istituto di emissione, Debito pubblico, Cassa depositi e prestiti).

Invito i senatori segretari a procedere alla numerazione dei voti e i senatori scrutatori a recarsi nella sala Pannini per procedere allo spoglio delle schede. Sono senatori scrutatori per la Commissione di vigilanza Istituto di emissione, il senatore Papalia e il senatore Boggio, per la Commissione di vigilanza Debito pubblico, il senatore De Nicola e il senatore Sclavi, per la Commissione di vigilanza Cassa depositi e prestiti, il senatore Cartia e il senatore Bellafiore.

Hanno preso parte alle votazioni i senatori:

Abis, Accili, Alberti, Alfani, Alici, Aliverti, Angelin, Angeloni, Antoniazzi, Argan, Avelone,

Baiardi, Barsacchi, Bastianini, Battello, Bellafiore, Beorchia, Berlanda, Berlinguer, Biglia, Bisso, Boggio, Bollini, Bombardieri, Bompiani, Bonazzi, Bonifacio, Bozzello Verole, Brugger, Buffoni, Butini,

Cali, Campus, Canetti, Cannata, Carmeno, Carollo, Cartia, Cascia, Cassola, Castelli, Cavazzuti, Ceccatelli, Cengarle, Cerami, Cheri, Chiarante, Chiaromonte, Cimino, Codazzi, Colella, Colombo Vittorino (V.), Condorelli, Consoli, Cossutta, Covatta, Crocetta, Cuminetti,

D'Amelio, De Cinque, Degan, De Giuseppe, Degola, De Martino, De Sabbata, De Toffol, Di Corato, Di Lembo, Di Nicola, D'Onofrio,

Fabbi, Fallucchi, Fanfani, Fassino, Felicetti, Ferrara Maurizio, Ferrara Nicola Antonio, Ferrara Salute, Ferrari-Aggradi, Filetti, Fimognari, Finocchiaro, Fiocchi, Fiori, Flamigni, Fontana, Fontanari, Franza, Frasca,

Garibaldi, Genovese, Gherbez, Giacchè, Giacometti, Gianotti, Gioino, Girardi, Giura Longo, Giustinelli, Gozzini, Gradari, Grassi Bertazzi, Greco, Grossi, Gualtieri, Guarascio, Iannone, Imbriaco,

Jervolino Russo,

Kessler,

La Valle, Leopizzi, Libertini, Loprieno, Lotti,

Maffioletti, Mancino, Marchio, Margheri, Margheriti, Martini, Martorelli, Mascagni, Mascaro, Masciadri, Meoli, Mezzapesa, Miana, Milani Armelino, Milani Eliseo, Mondo, Monsellato, Montalbano, Morandi, Murmura, Nepi, Nespolo, Novellini,

Ongaro Basaglia, Orciari, Ossicini,

Pacini, Pagani Antonino, Pagani Maurizio, Palumbo, Papalia, Parrino, Pasquini, Pastorino, Patriarca, Pavan, Petrarra, Petrilli, Pieralli, Pingitore, Pinto Biagio, Pinto Michele, Pintus, Pistolese, Pollastrelli, Pollidoro, Polini, Postal, Pozzo, Procacci,

Ranalli, Rasimelli, Rebecchini, Ricci, Riggio, Riva Dino, Riva Massimo Andrea, Romei Carlo, Romei Roberto, Rossanda, Rossi, Ruffino, Russo,

Salvato. Salvi, Santalco, Santonastaso, Saporito, Scardaccione, Scevarolli, Solavi, Sega, Sellitti, Signori, Spano Ottavio, Spano Roberto, Spitella, Stefani,

Tambroni Armaroli, Tarabini, Taramelli, Taviani, Tomelleri, Toros, Torri, Trotta, Urbani,

Valenza, Valitutti, Valori, Vassalli, Venanzetti, Venturi, Vettori, Viola, Visconti, Vitale, Volponi,

Zaccagnini, Zito.

Sono in congedo i senatori:

Baldi, Damagio, De Cataldo, Foschi, Giugni, Loi, Maravalle, Panigazzi, Prandini, Quaranta, Tanga, Ulianich, Valiani, Vecchi, Vella, Vernaschi.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori:

Giust, Cavaliere e Vecchietti.

Ripresa della discussione

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore.

SPANO ROBERTO, *relatore*. I colleghi che sono intervenuti lo hanno fatto, giustamente, con sufficiente sintesi ma con estrema chiarezza, il che, credo, è più efficace della prolissità per sottolineare l'importanza politica del provvedimento che abbiamo di fronte.

Innanzitutto il fatto che si sia realizzata con questo provvedimento, così in Commissione come in Aula, una convergenza unanime dei Gruppi parlamentari è significativo di una volontà politica che nasce da una constatazione oggettiva della situazione del sistema dei trasporti nel nostro paese. Ha ragione Libertini quando dice che i sistemi di trasporto sono neutri. Al di là delle differenze ideologiche e politiche — che pure esistono e su cui ci confronteremo successivamente all'approvazione del piano generale dei trasporti — la questione primaria e prevalente, che giace davanti alle forze politiche, alle organizzazioni sindacali e all'opinione pubblica da anni, è quella di raccogliere la disponibilità e l'impegno del Governo alla elaborazione del piano.

Detto questo, credo che la decisione con la quale, realizzando questa convergenza che è politica, l'8ª Commissione, e quindi l'Aula, si appresta a dare sollecitamente consenso al Governo perchè operi bene ed utilizzi appieno l'anno che la legge mette a disposizione per l'elaborazione del piano non nasce dal nulla; nasce non solo da iniziative di lotta sindacale ma anche da quello che è stato fatto, a mio giudizio, in modo non sempre coordinato e organico con risposte parziali alla politica dei trasporti del nostro paese. Si può dire, senza temere di essere mal interpretati, che una politica dei trasporti degna di questo nome nel nostro

paese non c'è da tempo e non per un'inerzia da parte del Parlamento e del Governo nell'operare con provvedimenti a sostegno di una politica più moderna dei trasporti, ma perchè sono stati decisi provvedimenti settoriali che non sempre erano coerenti ad un disegno generale organico che fosse un momento complessivo di indirizzo e di programmazione della politica dei trasporti. Il punto centrale del provvedimento è proprio questo: al di là delle diverse competenze che dividono l'azione del Governo in questo settore, si vuole mettere l'Esecutivo, tutte le amministrazioni cui si fa riferimento per competenza nella politica dei trasporti e lo stesso Parlamento di fronte ad un quadro generale rispetto al quale i provvedimenti più specifici non siano oggetto di confronto spicciolo, ma siano invece un momento di verifica della coerenza rispetto al disegno generale. Mi pare che questo vada sottolineato senza enfasi e vada colto come elemento di novità che può costituire — dico può perchè non siamo certi che questo avvenga — un salto di qualità nel concepire una moderna politica dei trasporti degna di un paese che si vuole ancora collocare tra i paesi industriali avanzati. Non vi è dubbio infatti che se da una parte abbiamo, sul piano della politica economica del paese, il problema di ridare efficienza e competitività alle imprese industriali, agricole e dei servizi in termini di certezza rispetto agli obiettivi generali di una programmazione economica, dall'altra, dobbiamo ridare efficienza e competitività alle infrastrutture che sono determinanti ai fini dello sviluppo economico. Fra queste infrastrutture non vi è dubbio che vi è quella relativa al sistema dei trasporti che si è sviluppata in modo intenso ma disordinato e squilibrato.

Il collega Libertini si riferiva, mi è sembrato di cogliere prima, esemplificando, alla nostra capacità di programmare, di attuare una politica dei trasporti anche su acqua. Non vi è dubbio che noi non disponiamo di strutture naturali adatte, quali canali e fiumi, ma il discorso già è diverso per i fiumi. Non vi è dubbio, però, che abbiamo due grandi canali navigabili (impropriamente li chiamo così): l'Adriatico e il Tirreno.

Una politica di trasporto delle merci che non colga anche queste opportunità, e quindi un potenziamento del trasporto su acqua, è una politica miope, che non fa i conti con la realtà che il nostro paese ha davanti a sé. Quindi abbiamo un problema di integrazione e un problema di riequilibrio della politica dei trasporti.

Oggi gli operatori del settore del trasporto merci, che avviene per l'80 per cento su strada, sono i primi a chiedere che la situazione sia riequilibrata. Negli incontri che nei mesi precedenti, in qualità di presidente della Commissione trasporti del Senato, ho avuto — e credo che il Ministro abbia fatto analoga esperienza — mi ha colpito il fatto che da parte delle stesse organizzazioni del settore, che per anni hanno sostenuto la necessità di provvedimenti specifici a sostegno dell'autotrasporto su strada, oggi si sostenga soprattutto l'esigenza non più rinviabile che si dia effettivamente avvio ad una politica complessiva del trasporto che riequilibri il trasporto merci distribuendolo su altri sistemi e non più caricando il sistema su strada. Questo perchè loro stessi denunciano che il 50 per cento dei viaggi su strada avviene senza carico e non vi è dubbio che vi è una loro mancanza di programmazione, ma vi è soprattutto una mancanza di programmazione del sistema complessivo dei trasporti. Quindi abbiamo il problema del trasporto su strada, su ferrovia, fluviale, su acqua, aereo. È un compito indubbiamente che può spaventare, ma io credo che non si parta da zero, che sia da utilizzare al meglio quello che è già stato fatto e quello che si deve fare. Però non vi è dubbio che è un compito che restituisce qualità, secondo me, e vera efficacia di indirizzo e di programmazione all'Esecutivo, allo Stato nel suo complesso rispetto anche alle altre amministrazioni.

In questo quadro, quindi, l'aver noi voluto dare sollecita risposta all'esigenza rappresentata dal Governo è stato un atto di responsabilità, rispondente ai nostri impegni e ai nostri doveri come Parlamento. C'è da augurarsi che la Camera sia nelle condizioni di fare altrettanto perchè credo che non vi sia ulteriore tempo da perdere.

Da parte di qualcuno, ad esempio anche nella discussione in Commissione, si è paventato che con questo provvedimento si voglia togliere al Parlamento l'occasione e la condizione di discutere e di decidere la politica dei trasporti. Credo che non vi sia niente di più errato, anzi, proprio questo provvedimento, nella misura in cui raggiungerà il risultato dell'elaborazione di un piano generale dei trasporti, restituirà occasioni veramente degne di una discussione politica sul sistema dei trasporti nel nostro paese rispetto a discussioni episodiche, parziali e sostanzialmente riduttive della capacità di orientamento, di indirizzo e di decisione del Parlamento. Quindi dobbiamo, anche sotto questo aspetto, essere confortati da una rivalutazione del ruolo del Parlamento per quanto riguarda questo settore.

Non voglio usare molta più enfasi di quella che è necessaria: credo che sia un appuntamento al quale attendiamo il Governo — i colleghi lo hanno sottolineato nei loro interventi — nel senso di rispettare i tempi e soprattutto lo spirito che deve guidare la elaborazione di un piano generale dei trasporti che metta il paese nelle condizioni di poter disporre di una infrastruttura moderna, di andare con coraggio a soluzioni innovative nel sistema dei trasporti, sostanzialmente ad un'inversione di tendenza rispetto a quello che è avvenuto in questi anni. E in questi anni, a mio giudizio, è avvenuto un processo rivoluzionario rispetto a quello che era il sistema dei trasporti nel nostro paese negli anni '50, nel senso che potremmo avere un sistema autostradale, complessivamente un sistema viario, indubbiamente all'altezza delle esigenze e dei bisogni se ci fosse un equilibrio con gli altri sistemi di trasporto. Così non è proprio perchè lo squilibrio è determinante nell'utilizzazione dei vari sistemi.

È quindi questo un compito, a mio giudizio, politico che credo noi dobbiamo favorire, un compito che dobbiamo sostenere, quando sarà il momento, anche in sede di discussione di bilancio e di legge finanziaria dello Stato, perchè una politica dei trasporti moderna e adeguata alle esigenze di un paese economicamente sviluppato non può

essere ridotta a dichiarazioni vuote, senza un sostegno finanziario adeguato.

Naturalmente vi è anche il problema di recuperare una parte delle risorse messe a disposizione di questo settore in termini di recupero degli sprechi, delle duplicazioni, delle non utilizzazioni, ma solo attraverso un'opera di programmazione, di indirizzo complessivo, è possibile perseguire tale obiettivo.

Ringrazio i colleghi intervenuti nel dibattito. Le osservazioni qui fatte sono state oggettivamente ridotte, perchè nel lavoro della Commissione, come ho cercato di dire nella relazione, si è tentato, d'accordo con il Governo, di giungere ad una stesura del provvedimento che non ne modificasse nella sostanza l'obiettivo fondamentale, ma lo rendesse, nella formulazione, più aderente alla esigenza di chiarezza e di efficacia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Ministro dei trasporti.

* **SIGNORILE**, *ministro dei trasporti*. La ringrazio, signor Presidente, e ringrazio i senatori intervenuti che hanno espresso giudizi e dato un contributo di merito su un atto che anch'io considero importante, un atto che induce Governo e Parlamento a operare in modo meno disaggregato, meno dispersivo, meno chiuso nelle singole competenze parlamentari e nelle singole amministrazioni dell'Esecutivo.

Non mitizzo mai nulla, non appartengo alla categoria di coloro che si ubriacano di programmazione, ma ritengo che comparti dell'economia nazionale che hanno un'incidenza così diretta non solo sull'equilibrio attuale dei processi economici, ma soprattutto sulla qualità del loro divenire, debbano evitare quei ritardi e quelle divergenze nei modi di approccio, come prima li ho definiti, che sono pericolosi per tutti e che portano all'incremento dei costi complessivi e all'inefficienza del nostro sistema produttivo.

Ho già detto in altra occasione che ci troviamo di fronte alla necessità di interpretare il sistema dei trasporti attraverso una duplice lettura. Il senatore Colombo giustamente diceva: non ripetiamo il concetto di terzia-

rizzazione, però dobbiamo dire almeno che i trasporti costituiscono quel tipo di servizio prodotto attraverso un legame talmente stretto con le attività produttive da incidere direttamente sul costo finale dell'unità di prodotto. Il senatore Libertini faceva un riferimento al costo del lavoro che accetto e non solo per il giudizio che politicamente egli esprimeva. Se teniamo conto del fatto che nei vari settori merceologici l'incidenza del costo del trasporto sul prodotto finito varia dall'8 al 22 per cento, ci rendiamo conto di quale potente elemento di incidenza sia tale costo sulla complessiva competitività del nostro sistema produttivo e quindi sulla necessità di intervenire dato che anche i decimali ridotti producono significativi effetti.

Talvolta ho l'impressione che il nostro modo di affrontare le relazioni industriali sia un po' « paleoindustriale », cioè non tenga conto dei caratteri assai più complessi e sofisticati che assume il costo del prodotto finito, che non è solo il risultato di una somma abbastanza tradizionale di addendi, i fattori di produzione, poichè tali fattori di produzione debbono, a loro volta, essere disaggregati in modo più complesso e realistico. E tale realismo probabilmente rende molti dei problemi sui quali ci affanniamo più o meno drammatici, a seconda del modo in cui possono essere considerati.

Il secondo modo di lettura è relativo al discorso sulla formidabile incidenza che i trasporti hanno sull'insediamento urbano. Si pensi alla concentrazione in poche aree metropolitane di una tale massa di costi che derivano dal trasporto (più del 60 per cento è sostanzialmente concentrato in 5 aree metropolitane) per capire che si tratta di un'altra delle grandi questioni attraverso le quali dobbiamo leggere il risanamento del tessuto del nostro paese anche come tessuto sociale e non soltanto come tessuto produttivo.

Il problema, quindi, diventa di enorme importanza. La quantità di spesa pubblica non basta soltanto a definire il processo complessivo.

Il senatore Spano parlava prima del rapporto nel trasporto merci tra ferrovie e strada: l'80 per cento su strada significa che a

quell'11 per cento di spesa pubblica dobbiamo aggiungere una formidabile presenza di investimenti privati, di capitale privato, di spesa privata (uso tre concetti che sono naturalmente diversi l'uno dall'altro). Quando parlo del 1981-82, secondo, diciamo, un criterio che poi, ad una disaggregazione ulteriore, può dare luogo a qualche critica, ma che serve come indicazione di massima, di quasi 125.000 miliardi, che è il calcolo complessivo della spesa che nel paese avviene nel comparto trasporti, questo, che è poco meno di un terzo del PIL, fa toccare con mano la gravità del problema di cui stiamo parlando e quale « gatta da pelare » ci prendiamo nel momento in cui parliamo di riorganizzazione e di ripresa di efficienza nel settore dei trasporti.

Tale settore, ripeto, non è, a questo punto, un settore ma diventa uno dei fattori fondamentali del processo di sviluppo economico e lo qualifica fortemente, sia per i fattori di efficienza che introduce, sia per l'indotto che viene a determinare sul sistema industriale, sia per la diversa qualità che il processo di sviluppo delle aree metropolitane, complessivamente, e di insediamento abitativo e residenziale che a tutto questo è collegato.

Non entrerò nel merito, i colleghi hanno colto perfettamente la questione e la sua importanza. Cercherò di dare soltanto alcune brevi risposte ai problemi così come mi sono stati posti. Tuttavia prima di dare queste brevi risposte volevo fornire un altro dato. Si tratta di un dato reale, non di un dato stimato, che è abbastanza interessante e ci fa capire ancora meglio di cosa stiamo parlando: i costi di distribuzione.

I costi di distribuzione, tenendo conto che oggi ci troviamo con una utilizzazione della unità di vettore stradale che è cinque volte quella ferroviaria — e questo ci può far capire quindi la proiezione di questi costi nel traffico complessivo delle merci in questo paese — sono oggi i seguenti: nell'ambito urbano la distribuzione costa 1.325 lire a tonnellata chilometro. È un costo molto alto che, tuttavia, può essere, in un certo qual modo, giustificato nell'ambito urbano. L'autotrasporto su strada a breve-media distanza costa 350 lire a tonnellata chilometro. L'auto-

trasporto a lunga distanza costa 120 lire a tonnellata chilometro; il cabotaggio, giustamente caro al senatore Libertini, costa 60 lire a tonnellata chilometro e la ferrovia costa 35 lire a tonnellata chilometro.

Mi rendo conto che le ferrovie non possono essere sostitutive di un sistema di distribuzione e di trasporto che (finalmente lo abbiamo capito) è intermodale e questo non perchè ci siamo infatuati dell'intermodalità ma perchè la flessibilità del sistema di trasporto è la traduzione, secondo una categoria ed un concetto economico complessivo, del differente uso dei diversi modi e, quindi, l'economicità del trasporto deve essere misurata secondo i vettori ed i tempi che consentono alla merce, in questo caso, ed anche al passeggero di fare un determinato percorso.

Tuttavia il fatto che sia molto meno del 20 per cento — oggi le ferrovie nel traffico merci pesano il 9 per cento — la parte che concorre a questo trasporto complessivo e il fatto che concorra la parte che costa poi 35 lire a chilometro, cioè la più economica, ci fanno capire le conseguenze della mancata razionalizzazione e di una impostazione che non ha mai letto in termini economici il problema dei trasporti e non ha mai tradotto in termini concreti l'intermodalità. Dico questo, poichè mi sembra il punto di passaggio fondamentale, altrimenti questo sarebbe davvero un « libro dei sogni » in formazione. Non è un « libro dei sogni » e non lo sarà », non soltanto perchè c'è un impegno del Ministro che dice che non deve essere un « libro dei sogni » ma perchè non si tratta di definire in maniera napoleonica soltanto le grandi infrastrutture e le grandi linee che tracciano l'assetto territoriale di questo paese e la sua armatura di trasporto.

Si tratta di definire, attraverso una concatenazione di progetti operativi, che trovano la loro dignità nel piano, ma che sono pur sempre progetti operativi, un modo, una lettura finalmente economica intermodale di uno dei momenti essenziali dell'attività economica di questo paese e la maniera attraverso la quale la qualità della vita viene ad essere vissuta e definita. In questo senso il passo in avanti, anche in ter-

mini di cultura economica, è molto grosso. Passiamo da una visione prevalentemente territorialistica del piano dei trasporti a una visione finalmente economica e produttiva del piano stesso. Passiamo da una valutazione degli investimenti visti come investimenti delle infrastrutture a una somma di investimenti che legano l'armatura territoriale alla qualità dei vettori che questa armatura utilizza.

Il piano ponte delle ferrovie — di cui non parlerò ed a cui ha accennato il senatore Libertini — deve essere necessariamente orientato su materiale rotabile, proprio perchè abbiamo ormai avviato con il piano integrativo il grande disegno infrastrutturale e dobbiamo a questo punto recuperare, alle attività di questo nostro paese, e soprattutto alla sua industria che è capace di far questo, la qualità e l'efficienza del servizio e quindi la sua resa in termini di produttività e di competitività.

Siamo ad un passaggio importante, non dirò altro su questo. Credo che i senatori, nell'approvare questo piano generale dei trasporti (diciamo, con maggior precisione, questa metodologia di piano generale dei trasporti), facciano un atto meritorio, al quale dovrà rispondere il lavoro, non soltanto del Governo, ma dell'insieme di energie e di forze culturali e tecniche che saranno rivolte a questo tipo di attività.

Quindi fornisco la prima risposta al senatore Pagani: non si tratta di elaborare un piano chiuso nelle amministrazioni, nè di realizzare un piano affidato solamente alla partecipazione, pur importante e necessaria, dei centri di studio. Si tratta di aprirsi agli operatori e di leggere quanto di esperienza da essi ci può venire in modo corretto. Credo di aver già detto, in altra sede, che ho formato, presso il Ministero dei trasporti, un osservatorio sui trasporti che comprende il quadro complessivo delle categorie economico-sociali che partecipano all'attività trasportistica. In questo senso la mia risposta è non soltanto un impegno, ma l'indicazione di uno stato di fatto che già da oggi mi consente di dire che partecipa a questo processo di lavorazione l'insieme di coloro che sono operatori in questo settore e che gli incarichi di

studi e progettazione saranno assolutamente limitati e molto legati alle finalità preprogettuali e progettuali del piano.

Voglio dire al senatore Colombo che non è stata colpa del Ministro se non ha ricevuto il testo. Il Ministro ha dato copia alla Commissione trasporti di questa ipotesi di preprogettualità e di progettualità, cui faceva riferimento il senatore Fontanari, e lo ringrazio, per giustificare il piano di spesa che avevamo proposto. Può darsi che ci sia stato un caso di omonimia, perchè ho visto che un testo è stato inviato al senatore Vittorino Colombo della Lombardia. Però, da questo punto di vista, noi abbiamo cercato di essere molto precisi, proprio perchè vorrei che si accendessero le luci sulla gestione di questo piano generale dei trasporti e sulle somme chieste al Parlamento. Vorrei anche che questa fosse veramente un'occasione da non mancare, come il senatore Pagani giustamente richiama, per ridare slancio e vitalità alla capacità di produzione culturale e tecnica in questo settore.

Il senatore Libertini mi ha fatto in un certo senso gli auguri e lo ringrazio. Infatti gli auguri ce li dobbiamo fare tutti, perchè sarà poi la Commissione a dover entrare nel merito delle questioni. Facendomi gli auguri mi ha dato alcuni segnali che voglio leggere, anche per rispondere a lui.

Il primo problema è quello del rapporto tra i diversi piani di spesa già in corso e il piano dei trasporti. Sono anch'io del parere che non si possa andare secondo binari paralleli e incomunicabili. Bisogna trovare però il modo di non fermarsi nell'attesa. Personalmente, per quanto riguarda il piano ponte delle ferrovie, l'ho pensato proprio in questa chiave, allo scopo di stabilire una certa coerenza tra il piano integrativo, il piano poliennale, il piano dei trasporti in essere, di coprire quello spazio di uno o due anni di attività e compiere quelle scelte — sarà naturalmente la Commissione a decidere — su cui tutte le forze politiche troveranno una intesa e che non potranno quindi essere in alcun modo lesive della strategia complessiva del piano dei trasporti, ma che contemporaneamente, non ci lasceranno il tempo di girare i pollici in attesa che l'evento si veri-

fichi. Infatti proprio la concezione che ho del piano — che non vedo come un libro dei sogni, ma come forte inteliatura di riferimenti tecnici e di strategia, naturalmente espressi attraverso il piano in cui si incardina l'attività dell'amministrazione e in cui assumono giustificazione reciproca e significato i diversi piani di spesa — mi porta a dire che il piano per progetti significa anche capacità da parte del Governo e del Parlamento di tradurre questa impostazione metodologica nei progetti concreti. Personalmente, ritengo che bisognerebbe sollecitare l'amministrazione competente a fare in modo che il piano decennale possa essere letto attraverso dei progetti che siano come tali, non dico scorporabili, ma utilizzabili in una fase intermedia, in una fase di avvicinamento al punto complessivo da governare e da gestire.

Credo che dovremmo uscire da una vecchia idea, da una vecchia visione — ma ne siamo già fuori — in cui il piano poliennale era una sorta di indistinto mostro in cui tutto confluiva e in attesa del quale bisognava stare con il fiato sospeso. No, il piano poliennale è il punto di arrivo, il punto complessivo di un'azione che costantemente l'amministrazione centrale e le autonomie locali portano avanti, governando qualcosa che avviene intorno a noi e sotto di noi ogni giorno. Infatti, non è che il sistema dei trasporti attenda che noi gli spieghiamo che cosa deve fare: opera intanto per suo conto, per cui va in un certo senso definito quello che deve essere fatto, ma va anche governato il presente perchè non diventi contraddittorio con le finalità strategiche che ci poniamo.

La seconda indicazione riguarda il problema del finanziamento che abbiamo già discusso in Commissione. Non voglio entrare nel merito del problema del finanziamento del piano integrativo: ritengo che in sede di assestamento di bilancio si possa fare un passo avanti in questa direzione, prevedendo anche meccanismi di indebitamento dell'azienda nei confronti del mercato finanziario internazionale. Sono reduce da un ottimo successo di un recente prestito dell'azienda ferroviaria: non deve mancare il flusso

finanziario se giustificato da un'efficienza di spesa e da una finalità chiara, limpida e cristallina della sua utilizzazione. Comunque, da questo punto di vista, ho l'impressione — non dico che possiamo stare tranquilli — che si possa fare abbastanza bene anche perchè, sostanzialmente, sto verificando l'efficienza di spesa dell'amministrazione dell'azienda e posso assicurare che, dopo i primi ritardi e le prime incertezze nell'impostazione del piano integrativo, questo sta cominciando a marciare secondo ritmi un po' più soddisfacenti, comunque tali da rispondere alla domanda.

Un altro problema è quello del passaggio da una visione puramente ferroviaria e stradale ad una visione realmente integrata, nella quale la componente mare è molto importante. Sono anch'io convinto che il cabotaggio è una delle strade che dobbiamo percorrere. Vorrei far presente all'Assemblea che, per quanto mi riguarda, l'azienda ferroviaria ha posto in essere una serie di contatti con le compagnie che esercitano il cabotaggio, o comunque si muovono come attività marinare, proprio per cominciare ad avviare quel necessario momento di collaborazione tra sistema ferroviario e sistema di cabotaggio senza il quale non vi sono economie e quindi non vi è convenienza. La vera questione, però, rimane sempre quella del trasporto sul vettore singolo che di per sé non presenta molti problemi: il grande problema si pone al momento in cui c'è lo smistamento, cioè la movimentazione e la manipolazione delle merci. Ed è lì che dobbiamo essere presenti, è lì che il piano si giustifica, è lì che problemi come quelli degli interporti diventano fondamentali, tali da richiedere gravi e pesanti scelte. È infatti impensabile l'individuazione — per dirla molto chiara — dell'interporto con la dimensione municipale o provinciale e con la dimensione che faticosamente sarà regionale. A mio avviso, dovremo andare verso una valutazione ancora più ristretta e ancora più efficiente del sistema interportuale che è la vera carta sulla quale noi giochiamo un recupero di efficienza economica del sistema. Mi pare che alcuni senatori siano andati qualche tempo fa a vedere il porto di

Le Fos. Ebbene, cari amici, è noto a tutti che il governo del canale del Rodano, che è il governo di una parte importante del traffico del nord Europa, del porto di Amburgo, viene fatto dalle sponde del Mediterraneo. Siamo ormai in una fase in cui la grande movimentazione di traffico non conosce contiguità spaziale, conosce integrazioni funzionali. Non si tratta più di sistemare i porti l'uno accanto all'altro, in una visione spaziale, da dogana, che poteva andar bene diversi anni fa. Il concetto di porto tradizionale cede il passo al concetto di porto-territorio, di porto-regione: la lettura del processo di movimentazione che dobbiamo fare è assai più complessa, talchè, per una sorta di quei paradossi della storia che qualche volta vanno male, ma qualche altra volta vanno bene, l'Italia viene ad essere enormemente valorizzata da tale concetto. Il senatore Spano parlava prima dei due canali del Tirreno e dell'Adriatico. Può sembrare una battuta: non lo è perchè il livello di utilizzazione di questi mari è molto alto rispetto ad altri bacini della stessa area mediterranea, ma questi due mari sono davvero canali perchè possono essere movimentati e governati nei loro flussi di traffico per centinaia e centinaia di chilometri a nord e a sud e quindi possono diventare realmente strumenti economici importanti.

Il discorso dei valichi riguarda un grosso aspetto politico: non è questo, io credo, il momento di parlare delle loro priorità, ma voglio dire che si tratta di un problema attraverso il quale passano anche le scelte che andremo a fare sul piano internazionale e della cooperazione, nelle sue linee prioritarie. È uno dei passaggi — per questo rilevo la sua importanza — attraverso il quale realizzare quel disegno di fare dell'Italia un sistema attrezzato che nel cuore del Mediterraneo consenta il miglioramento dei traffici tra l'Europa, il Medio Oriente e l'Africa del nord. È una delle grandi carte che ci giochiamo e che già abbiamo cominciato a scoprire a livello comunitario, tornando ad essere dei grandi protagonisti per quanto riguarda la politica dei trasporti europea.

Nei prossimi giorni incontrerò a Roma il Ministro dei trasporti francese proprio per

avviare un discorso di cooperazione ferroviaria e trasportistica con quel paese, con i tedeschi e così via. Questo tema, dunque, vede l'Italia protagonista dopo un lungo periodo nel quale — ripeto — una non piena utilizzazione delle nostre risorse ci aveva collocato, mi è sembrato, un po' ai margini.

Voglio dire quindi al senatore Colombo che da questo punto di vista le sue indicazioni e preoccupazioni sono da me condivise e voglio rassicurarlo sul fatto che il CIPE non può essere un organo accessorio: esame del CIPE significa decisione del CIPE anche perchè non conosco alcun organo collegiale che si lascia espropriare dei suoi poteri di decisione. Comunque devo dire formalmente, perchè risulti agli atti, che questo è il significato che il testo del disegno di legge viene ad avere.

Voglio concludere ringraziando il senatore Bastianini per il suo intervento, per le dichiarazioni e i consigli ed anche per la sollecitazione a fare in modo che questa griglia programmatica non sia soltanto una indicazione di massima e che i tempi siano quelli che io considero giusti e necessari.

Al senatore Fontanari devo dire che anch'io ritengo che tutto quello che può essere fatto per dissipare sospetti, dubbi o idee di marginalità debba trovare il Governo — e lo trova — favorevole. Ho l'impressione però che noi dovremo essere precisi nell'indicare che le intese con le province di Trento e Bolzano riguardano decisioni che attengono a quei territori.

Vorrei pregare il relatore di valutare attentamente l'emendamento presentato che, se risponde — ha ragione il senatore Colombo — ad una esigenza che a me pare avevamo già colto in Commissione, se può servire ad aiutare davvero, trova il massimo di apertura e disponibilità. Però deve essere ben chiaro questo aspetto: ritengo giusto che vi sia l'intesa, ma solo su questioni attinenti ai territori di Bolzano e di Trento. Questo è molto importante, perchè altrimenti potremmo trovarci di fronte a situazioni che in qualche maniera comportano un processo di paralisi complessiva soprattutto del sistema dei traffici in una parte strategi-

camente ed economicamente importante come l'Italia nord-orientale.

Ultimissima considerazione: svolgiamo questa discussione e ci avviamo, io spero, ad approvare questo piano generale dei trasporti in un momento di grossa tensione nel settore degli autotrasporti. Personalmente ritengo — ma credo che anche le posizioni della categoria degli autotrasportatori siano lì a testimoniarlo — che da parte del Governo e da parte del Ministero dei trasporti, in particolare, sia stato fatto molto, quanto era possibile e giusto affinché si giungesse ad un'intesa. Voglio assicurare all'Assemblea — perchè mi sono arrivati alcuni segnali e alcune richieste in questo senso, affinché non vi siano in un secondo tempo delle interrogazioni — che è intenzione del Governo, e mia, non assistere a braccia conserte alla dichiarazione di fermo. Ritengo che vi siano ancora le condizioni per tentare un accordo che in qualche maniera riduca i disagi.

Ho l'impressione che da parte dell'utenza si sia un po' calcata la mano nelle settimane passate, ma intendo convocare nei prossimi giorni le parti ed avanzare una proposta che spero possa avere l'effetto di sdrammatizzare i problemi di questo settore cruciale della nostra economia. Devo sottolineare che di queste difficoltà ci si accorge soltanto quando gli autocarri si fermano e le merci non arrivano nelle città. Prima si sottovalutano i problemi poi improvvisamente, diventano drammatici. Sono del parere che essi vadano risolti prima e per questo sottolineo in quest'Aula, affinché l'attualità non sia estranea alla discussione che stiamo facendo, che si cercherà di affrontare e di risolvere tempestivamente questi problemi.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli nel testo proposto dalla Commissione. Poichè è stato presentato un emendamento all'articolo 2 il cui eventuale accoglimento potrebbe avere incidenza sulla formulazione dell'articolo 1, ritengo opportuno accantonare momentaneamente tale articolo.

Passiamo pertanto all'esame dell'articolo 2:

Art. 2.

Per la elaborazione del piano generale dei trasporti di cui al precedente articolo 1, è costituito, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, un Comitato composto dal Ministro dei trasporti, che lo presiede, e dai Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, della difesa, dei lavori pubblici, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, della marina mercantile, del turismo e dello spettacolo, dal Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, dal Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, nonché da cinque Presidenti delle regioni designati dalla Conferenza permanente dei Presidenti delle regioni.

Alle riunioni del Comitato possono partecipare i Presidenti delle regioni e delle provincie autonome di Trento e di Bolzano, che siano interessate agli argomenti indicati nell'ordine del giorno.

Ai lavori del Comitato possono partecipare i sottosegretari di Stato su delega dei Ministri e gli assessori competenti su delega dei Presidenti delle regioni.

Entro otto mesi dall'entrata in vigore della presente legge il Comitato conclude i suoi lavori sulla base dei quali il Ministro dei trasporti predispone lo schema del piano generale dei trasporti.

Lo schema del piano, previo esame del CIPE, è trasmesso al Parlamento per l'acquisizione del parere delle competenti Commissioni permanenti che si pronunciano nei termini fissati dai Regolamenti parlamentari.

Il piano generale dei trasporti è approvato dal Consiglio dei ministri ed adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

Su questo articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Dopo il secondo comma, inserire il seguente:

« A norma dell'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381, il piano di cui al precedente articolo 1 e le modifiche di cui al secondo

comma dell'articolo 4 della presente legge sono predisposti nel territorio di competenza, d'intesa con le provincie autonome di Trento e di Bolzano ».

2.1 BRUGGER, FONTANARI, KESSLER, MITTERDORFER

Invito i presentatori ad illustrarlo.

BRUGGER. Signor Presidente, non credo che sia necessaria una dettagliata illustrazione di questo emendamento dopo aver già sentito il parere positivo del collega Libertini e anche del collega Vittorino Colombo, e una presa di posizione anticipata dal signor Ministro. Inoltre la maggior parte degli argomenti sono stati già illustrati nell'intervento svolto durante la discussione generale dal mio collega Fontanari. Vorrei solamente ribadire che con questa proposta di emendamento, derivata da una precisa disposizione di una norma di attuazione dello statuto della regione a statuto speciale Trentino-Alto Adige, e parzialmente anche predisposta dal collega Kessler, anch'esso firmatario di questo emendamento (per essere più chiaro il testo deve essere riportato in questo modo nel testo della legge stessa), non si modifica nulla nella questione delle competenze; ci troviamo in sede di competenza primaria e perciò quest'intesa prevista dalle norme di attuazione si ripete, per organicità, anche in questo disegno di legge. Nessun altro obiettivo vuole raggiungere questa proposta di emendamento. Voglio ribadire che essa è stata presentata d'accordo anche con i colleghi della provincia di Trento, così che abbiamo raggiunto un accordo unanime per quanto riguarda la regione Trentino-Alto Adige con l'indicazione della relativa competenza nel settore del trasporto e delle comunicazioni, sempre però sul proprio territorio. Noi non chiediamo altro che l'intesa nei programmi di grandi linee di comunicazione riguardanti il territorio delle due provincie, e non per tutto il piano che il Governo ci presenterà.

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunciarsi sull'emendamento in esame.

SPANO ROBERTO, *relatore*. Signor Presidente, capisco le motivazioni e le esigenze che hanno animato i presentatori nel proporre questo emendamento ma dico francamente, senza ripetere una discussione approfondita che c'è stata in Commissione, che ritengo che il riferimento all'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica n. 381 del 1974 vada meglio precisato, altrimenti si riferisce al piano nel suo complesso e agli aggiornamenti che prevede l'articolo 4, il che non mi pare giustificabile ed accettabile. Propongo invece, per essere concreto, che l'emendamento sia riformulato in questi termini: « A norma dell'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381, il piano di cui al precedente articolo 1 e gli aggiornamenti di cui al successivo articolo 4 sono predisposti di intesa con le provincie autonome di Trento e Bolzano per quanto riguarda gli aspetti che attengono all'ambito territoriale di tali provincie ». In questo modo è chiaro che si richiede l'intesa con le provincie autonome per quanto concerne gli aspetti del piano che riguardano la territorialità che è competenza delle provincie. Nel caso della formulazione precedente dei colleghi presentatori Brugger ed altri invece, si individuerrebbe un obbligo di intesa addirittura sugli indirizzi generali del piano e sui loro aggiornamenti il che, non solo nella discussione della 8ª Commissione ma anche nel parere della 1ª Commissione affari costituzionali, non era emerso. Sono quindi favorevole all'emendamento, purchè modificato nel senso che ho appena proposto.

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* LIBERTINI. Debbo dire di avere già espresso, a nome del Gruppo comunista, il parere favorevole all'emendamento presentato dai colleghi Brugger ed altri, intendendo che questo coordinamento valesse per i territori delle provincie di Bolzano e di Trento, per cui siamo d'accordo con la formulazione più corretta che in questo momento il collega Spano ha proposto.

PRESIDENTE. Desidererei sapere dal senatore Brugger e dagli altri firmatari se, avendo ascoltato le osservazioni del relatore, ritengono di accogliere le modifiche proposte dal relatore.

BRUGGER. Accolgo le modifiche suggerite dal relatore.

PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo a pronunziarsi sull'emendamento in esame, nella nuova formulazione.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Sono favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2. 1, presentato dal senatore Brugger e da altri senatori, nel nuovo testo, che è il seguente:

Dopo il secondo comma, inserire il seguente:

« A norma dell'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381, il piano di cui al precedente articolo 1 e gli aggiornamenti di cui al successivo articolo 4 sono predisposti d'intesa con le provincie autonome di Trento e di Bolzano, per quanto riguarda gli aspetti che attengono all'ambito territoriale di tali provincie ».

2. 1 BRUGGER, FONTANARI, KESSLER,
MITTERDORFER

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 2, nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 1, precedentemente accantonato:

Art. 1.

Al fine di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonchè di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle compe-

tenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Provincie autonome di Trento e di Bolzano, il Governo della Repubblica, nel termine di un anno dalla entrata in vigore della presente legge, approva il piano generale dei trasporti, secondo le procedure previste dal successivo articolo 2.

Su questo articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Sopprimere le parole: « e delle provincie autonome di Trento e di Bolzano ».

1. 1 BRUGGER, FONTANARI, KESSLER,
MITTERDORFER

Invito i presentatori ad illustrarlo.

BRUGGER. Non insisto sull'emendamento se ci sono dubbi in materia. L'emendamento è stato proposto a titolo di coordinamento con l'emendamento approvato all'articolo 2. Mi riferisco anche a quanto ha affermato in Commissione il collega Vittorino Colombo. Egli dice che l'articolo 1 deve assicurare un indirizzo unitario, nonchè di coordinamento alla politica dei trasporti, e deve armonizzare l'esercizio delle competenze nell'attuazione dei diversi interventi dello Stato, delle regioni e delle provincie autonome. Ora, questo potere di indirizzo e di coordinamento, così come previsto qui, è un potere unilaterale del Governo verso gli enti minori, più esattamente verso le regioni a statuto ordinario, le quali hanno in queste materie di comunicazioni e trasporti, potere legislativo concorrente, mentre il coordinamento e l'armonizzazione, dei quali stiamo parlando in base all'approvato articolo 2, fra lo Stato e le provincie autonome di Trento e di Bolzano avvengono attraverso l'intesa, e dunque, per così dire, con atto bilaterale. Quindi, io ritengo che nella dizione dell'articolo 1 non entrino più le due provincie autonome di Trento e di Bolzano.

Questa è prettamente una proposta di coordinamento. Se qualcuno mi dirà: lasciamo il testo così com'è, non insisterò e

se l'approvazione dell'emendamento comporta delle difficoltà lo ritirerò, ma ritengo che questa modifica sia necessaria per ragioni di coordinamento della legge stessa.

KESSLER. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

KESSLER. Signor Presidente, interverrò molto brevemente. Sono stato un firmatario, come ha ricordato il collega Brugger, dell'emendamento all'articolo 2 che è stato approvato con la modifica o con la precisazione che il relatore — occorre dirlo — ha indicato molto opportunamente.

Francamente a me sembra che l'emendamento ora in discussione forse sia perfino eccessivo una volta che è stato approvato quello all'articolo 2. Secondo me ha fatto molto bene il Presidente a porre in votazione prima l'articolo 2 e poi l'articolo 1. Non che sia infondato quello che il collega Brugger ha ora sostenuto, ma, pur essendo ovviamente anch'io difensore delle competenze della provincia autonoma, ritengo che sia una prudenza eccessiva, perchè una volta garantito che le indicazioni di piano, quelle concrete che riguardano il territorio della regione, vengono adottate d'intesa con ciò, mi pare che complessivamente dovremmo essere soddisfatti.

Comprendo — questo lo dico anche per giustificare la discussione che si fa — che la dizione dell'articolo 1 potrebbe mettere in dubbio un certo principio che riguarda i poteri di coordinamento del Governo, problema sul quale c'è ancora grande discussione in termini generali e forse è per questo che è stato presentato l'emendamento, ma — lo ripeto — ritengo che l'emendamento sia eccessivo dopo l'articolo 2.

Vorrei dire anche una parola per tranquillizzare i colleghi, in modo particolare quelli del Veneto, benchè si tratti di un principio generale che mi pare sia stato ricordato anche in un passo del discorso del signor Ministro. La norma di attuazione che, come è noto, ha valore di legge ordinaria (ma la dottrina sostiene che forse si colloca ad un livello intermedio fra la norma co-

stituzionale e la norma ordinaria) stabilisce l'intesa, naturalmente limitata a quelli che sono gli interessi nel territorio. Comprendo la preoccupazione dei colleghi che dicono: certe linee di comunicazione, come quella del Brennero, interessano la regione Trentino-Alto Adige, ma io direi che prima di essa interessano l'Italia intera, perchè i confini amministrativi non corrispondono ai confini naturali. Naturalmente, trattandosi di lavori pubblici, c'è questa intesa.

Desidero rassicurarvi sul fatto che il sistema costituzionale, anche quello fortemente autonomistico della regione Trentino-Alto Adige, non è incompleto, legislativamente parlando, perchè le competenze legislative e, quindi, amministrative esercitate in virtù dello statuto sono pur sempre subordinate a certi limiti. Anche le competenze legislative primarie, come queste, e quindi amministrative, sono vincolate ai limiti stabiliti dallo statuto del Trentino-Alto Adige. Tra tali limiti vi è quello dell'interesse nazionale. Pertanto lasciamo da parte la questione dei poteri di coordinamento del Governo, ma non c'è dubbio che a questo proposito la legislazione è sottoposta al limite costituzionale del rispetto, oltre che degli obblighi internazionali, degli stessi interessi nazionali.

Quindi, nell'ipotesi in cui una determinata indicazione di piano venisse configurata come interesse nazionale, ciò costituisce un vincolo oggettivo, costituzionale al libero esercizio dell'autonomia legislativa e amministrativa delle regioni. Non c'è da preoccuparsi quindi, signor Ministro: il veto che qualche volta si paventa non ha ragione di essere. Ripeto, il sistema costituzionale è completo: prevede la tutela degli interessi nazionali senza con ciò conculcare le autonomie riconosciute dallo statuto.

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunciarsi sull'emendamento in esame.

SPANO ROBERTO, *relatore*. Credo che occorra esprimersi in senso contrario all'emendamento, perchè l'articolo 1 stabilisce in modo, a mio giudizio, preciso che il fine del programma è quello di assicurare un

indirizzo unitario alla politica dei trasporti e di coordinare e armonizzare l'esercizio delle competenze.

Ho detto in replica alla discussione generale che stiamo per approvare un provvedimento relativo alla elaborazione di un piano generale dei trasporti che inevitabilmente diventerà uno strumento programmatico e di indirizzo. Ha detto giustamente il collega che mi ha preceduto, per motivare il parere contrario all'emendamento proposto, che la stessa potestà di emanare norme legislative in materia di trasporti ha un limite nella Costituzione e nei principi dell'ordinamento giuridico dello Stato, ma è previsto espressamente dall'articolo 4 dello statuto speciale per il Trentino-Alto Adige che ciò deve avvenire nel rispetto degli interessi nazionali nonchè delle norme fondamentali poste dalle riforme economiche e sociali della Repubblica.

Mi pare quindi che, per chiarezza di formulazione del disposto dell'articolo 1 e per gli obiettivi che esso delinea, non si possa accettare l'emendamento proposto.

PRESIDENTE. Senatore Brugger, udite le dichiarazioni del relatore, insiste per la votazione dell'emendamento?

BRUGGER. Vi sarebbero alcune cose da correggere tra quelle dette dal relatore: molte affermazioni infatti non mi convincono. Tuttavia poichè l'emendamento « non vale la candela », lo ritiro.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 1.

E approvato.

Passiamo all'esame degli articoli successivi:

Art. 3.

Le funzioni istruttorie ai fini dell'approntamento del piano sono svolte da una apposita Segreteria tecnica istituita presso il Ministero dei trasporti, per il funzionamento della quale il Comitato di cui al precedente articolo 2 si avvale, entro il limite complessivo di cinquanta unità, di un contingente di

personale stabilito con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, dei lavori pubblici e della marina mercantile.

Il predetto contingente è composto, mediante apposito comando, da dipendenti dei Ministeri di cui al primo comma e di altre Amministrazioni dello Stato, nonchè, ove occorra, da personale degli enti pubblici. Fanno altresì parte del contingente non più di quindici esperti assunti con contratto a termine per prestazioni professionali di elevata qualificazione con scadenza non oltre il 31 dicembre 1984, con le modalità di cui agli articoli 3 e 4 del decreto-legge 24 luglio 1973, n. 428, convertito nella legge 4 agosto 1973, n. 497.

Con proprio decreto il Ministro dei trasporti, di intesa con i Ministri indicati al primo comma, determina il contingente, ivi compresi gli esperti di cui al precedente comma, nomina il capo della Segreteria tecnica e ne disciplina l'organizzazione e l'attività interna. La Segreteria tecnica è soppressa dopo l'approvazione del piano da parte del Consiglio dei ministri.

I progetti e i contratti nonchè le convenzioni per l'esecuzione di lavori, provviste e forniture, inerenti all'approntamento del Piano e fino all'importo complessivo di lire 500 milioni, qualunque sia il modo con il quale si sia proceduto all'aggiudicazione, sono approvati dalla competente amministrazione, senza l'obbligo dei preventivi pareri richiesti dalle norme vigenti.

Per gli affari di cui al precedente comma di importo superiore a 500 milioni di lire è prescritto, in sostituzione dei pareri richiesti dalle norme vigenti, il conforme parere di un comitato, presieduto dal Ministro dei trasporti o da un sottosegretario di Stato da lui delegato, e composto, su designazione delle rispettive Amministrazioni di appartenenza, da un magistrato del Consiglio di Stato, da un magistrato della Corte dei conti, da un avvocato dello Stato e da un funzionario della Ragioneria generale dello Stato.

I relativi provvedimenti sono inviati alla Corte dei conti per il controllo successivo.

E approvato.

Art. 4.

In sede di discussione del bilancio di previsione e della legge finanziaria, il Ministro dei trasporti riferisce al Parlamento circa lo stato di attuazione del piano generale dei trasporti.

Il CIPE, su proposta del Ministro dei trasporti, sentite le Regioni interessate, provvede, con cadenza almeno triennale, ad aggiornare il piano.

Gli aggiornamenti del piano, trasmessi al Parlamento per l'acquisizione del parere delle competenti Commissioni permanenti, le quali si pronunciano nei termini fissati dai Regolamenti parlamentari, sono successivamente approvati dal Consiglio dei ministri e adottati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

È approvato.

Art. 5.

All'onere relativo alla predisposizione e alla redazione dell'intero Piano, entro il limite di 25 miliardi, si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 501 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno 1984.

All'uopo la predetta somma sarà versata all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnata ad apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per lo stesso anno 1984.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le necessarie variazioni di bilancio.

È approvato.

Art. 6.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

MASCIADRI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* MASCIADRI. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, esprimo il voto favorevole del Gruppo socialista e mi corre l'obbligo di illustrare, seppure in sintesi, le ragioni che ci portano a questa determinazione.

L'integrazione tra i vari modi di trasporto è problema internazionale e credo mondiale. Si tratta di coordinare il trasporto stradale con quello marittimo, con quello ferroviario, con quello aereo, così come emerso dal dibattito. È un problema che ha tormentato altre nazioni non solo europee, ma anche l'America.

L'impressione che tutti hanno espresso nei loro interventi è che si è marciato a scomparti isolati, indipendenti, senza neppure una ricerca di coordinazione. Questo non è accaduto solo tra i vari Ministeri, lavori pubblici, marina mercantile (che sarebbe assai meglio chiamare Ministero del mare), trasporti, telecomunicazioni, ma all'interno dei vari Ministeri. Avviene così che la marina mercantile vede assegnati al Ministero dei lavori pubblici i lavori per le opere marittime, per cui si intrecciano pianificazioni, conflitti di competenza e non si comprende chi pianifica, chi programma, chi esegue e come esegue. Si ha la duplicazione di una strada dove si intrecciano e confondono responsabilità, compiti, funzioni del Ministero dei lavori pubblici con quelli del Ministero dei trasporti nella sua direzione generale della motorizzazione.

Sciogliere questi nodi è determinante; ognuno deve assolvere le proprie funzioni per evitare sprechi di energie e lo strumento può essere la legge che stiamo per approvare.

Tuttavia anche all'interno dei vari Ministeri alcune cose sono da chiarire. Occorre assegnare un ruolo ad ogni tipo di trasporto e ricercare l'armonia. Aeroporti: da classificare tenendo conto dei bacini di traffico, non duplicazioni di aeroporti, alcuni dei quali inutili o utili per pochi voli, aperti per due o quattro voli giornalieri, quando

altri mezzi di trasporto farebbero risparmiare grandi investimenti, enormi spese di manutenzione, spreco di dipendenti mal utilizzati. Ferrovie: esse vanno potenziate fissando alcuni criteri fondamentali quali quello di una funzione maggiore in fatto di trasporto merci, oltre che passeggeri e pendolari, sollevando la strada dal trasporto delle merci (non a caso siamo l'ultima nazione rispetto al trasporto delle merci su ferrovia). Vi è poi il grave problema delle ferrovie concesse, per buona parte agonizzanti, faticanti, per le quali è bene trovare una soluzione o nel passaggio alle ferrovie dello Stato o nella concessione alle regioni dopo la ristrutturazione oppure in servizi alternativi.

È emerso nel dibattito il problema delle strade, superstrade, autostrade, i cui costi sono elevatissimi, la cui rete è tra le migliori in Europa ma che non va espansa ogni oltre limite a danno di altri modi di trasporto.

Vi sono poi i piani regionali dei trasporti che non sempre si integrano tra loro. L'unità di Italia è già stata raggiunta il secolo scorso e quindi una integrazione è indispensabile; sarà un argomento da trattarsi nel corso della predisposizione del piano. Senza ciò si ha la situazione attuale che tutti hanno registrato: la Commissione di merito lavorerà sempre per esaminare, sanare situazioni *a posteriori*, per adottare provvedimenti che presi a sè, estraniati da una visione generale complessiva, sono giusti, ma che, se visti in un'ottica generale, determinano sovrapposizioni, duplicazioni, per cui si hanno aree servite assai di più di altre, talvolta a seconda delle pressioni, e aree prive di servizi indispensabili. Si determinano disarmonie, incongruenze per mancanza di una visione generale, che vanno eliminate, tali anche da permettere l'esistenza di porti che non hanno al loro servizio infrastrutture stradali, ferroviarie, o aeree sufficienti a reggere all'urto della realtà, tanto da favorire altri porti mediterranei e non mediterranei.

La ricerca di queste armonie non è facile, me ne rendo conto. Non è interessato un solo Ministero, ma più Ministeri gelosi delle loro prerogative che discendono da un pas-

sato ormai lontano. Ma, si sa, è difficile far sorgere un « organismo ministero » con alcune funzioni e quasi impossibile poi farlo scomparire.

Le ricerche pertanto di coordinamento, di armonizzazione si impongono con due finalità: evitare sprechi di mezzi e dare servizi complessivamente più efficienti. Tutto questo deve proporre un piano nazionale dei trasporti, ma dalla teoria occorre passare alla pratica, che mettiamo appunto in movimento ora, cioè uno studio serio, non un libro dei sogni come si è detto qui, sulla base di notizie, dati, parametri, constatazioni tecnico-scientifiche, che tengano conto di un mondo sempre più complesso che ha bisogno appunto di armonizzazione.

Se il piano raggiungerà questi scopi, obbligherà tutti noi a profonde riflessioni, a ripensamenti circa quello che abbiamo fatto, convincendoci che lo sforzo in un solo settore in un momento come questo non ottimizza, non risolve la situazione, se non è integrato con altri sforzi. È un problema di sinergia. Sarà un modo anche per scoraggiare gelosie di maniera, circa la maggiore o minore importanza di certi tipi di trasporti, fissando limiti e responsabilità.

Per queste ragioni confermo il voto favorevole del Gruppo socialista.

MITROTTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MITROTTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, devo esprimere il voto favorevole del Gruppo del Movimento sociale italiano-Destra nazionale al disegno di legge n. 343. La nostra posizione vuol significare un'apertura di credito nei confronti di un Governo che ha mostrato di volersi muovere sul piano di antiche proposte del Movimento sociale italiano-Destra nazionale.

I rilievi sistematici che, nel corso dei vari dibattiti in questa Aula, abbiamo mosso dai nostri banchi, hanno teso sempre a focalizzare problemi e prospettive che risultano la matrice del disegno di legge governativo.

Nel dicembre del 1980, quando da un lato lamentavamo l'assenza di un'indagine conoscitiva sulla situazione del settore dei trasporti e quando valutavamo il disegno di legge n. 994 (la legge quadro del pubblico trasporto), qualificavamo quest'ultimo provvedimento come un brandello della più vasta riforma del settore dei trasporti, che tristemente ci avviavamo con quella procedura a concretizzare: quasi una eterogeneità dei fini di questo disegno più ampio di coordinamento.

A quel provvedimento parziale ne seguirono altri, come quello del credito agevolato per il trasporto in conto terzi. Anche quest'ultimo provvedimento fu da noi criticato, mentre ribadivamo la necessità di inquadrare in un'architettura unica l'indirizzo che il settore dei trasporti doveva avere all'interno della politica economica dello Stato. Ditemmo allora che quasi visivamente si coglieva la filamentazione di norme a volte incongrue, a volte inintelligibili, a volte tra loro stridenti, che finivano col viaggiare al seguito di provvedimenti parziali e che sempre si dimostravano preclusive dell'impostazione complessiva corretta di un piano generale quale noi auspicavamo.

Oggi, di fronte alla proposta governativa, di fronte all'individuazione di una struttura destinata a presiedere la realizzazione di un piano inteso — così come ha detto il Ministro — come una forte intelaiatura di riferimenti tecnici, noi esprimiamo il nostro assenso alla proposta stessa, anche se mi preme fare un distinguo sul piano delle convinzioni di parte.

Siamo pienamente d'accordo sul momento metodologico che la proposta governativa esprime; siamo un po' meno convinti dell'altro momento, quello operativo, per le perplessità che sono leggibili anche all'interno delle dichiarazioni e fra le dichiarazioni del Ministro. Vi sono difficoltà di finanziamenti che certo non possono essere risolte con l'auspicio espresso di interventi di capitali extranazionali, così come vi è il problema, non di secondo momento, delle integrazioni funzionali che fino ad oggi hanno costituito la palla al piede financo di iniziative parziali.

Vi sono poi le preesistenze, quelle contro le quali siamo sistematicamente insorti, che, diciamo e temiamo, forse saranno destinate a rallentare se non a inficiare i contenuti del piano stesso.

Di fronte a questa prospettiva, quindi, non siamo del parere di riscontrare nella proposta governativa i toni lucidi che si rilevano dalla relazione di presentazione del disegno di legge quando si esalta la proposta come sforzo culturale oltre che politico. A tal proposito devo lamentare che proprio l'impegno culturale è stato messo a dura prova nella fase pregressa, fallita, quella di realizzazione di una programmazione all'interno della quale inserire la maglia del piano per i trasporti. Prendiamo atto della mancanza di fede dell'attuale Ministro nei confronti dei momenti programmatori e forse saremmo tentati, sulla scorta delle esperienze sin qui condotte, di associarci all'assenza di credito verso formulazioni programmatiche ad ampio spettro. Ma direi che la distanza che dà il valore di sforzo culturale al disegno di legge proposto è quella che può essere segnata dall'isolamento che si coglie tra questa proposta di piano specifico per i trasporti e l'aggancio mancato con un piano di riferimento generale. Di certo si potrà dire che si è scelta la tecnica della costruzione inversa, ossia si tenterà di risalire al coordinamento programmatico attraverso una collazione di varie politiche di settore.

Noi diciamo che lo scenario macroeconomico che dovrebbe tradurre il progetto programmatico globale non potrà mai accettare incongruenze e diversità non correlabili ai fini di questa programmazione generale. Ed è questo un motivo che tende a spegnere il luccichio di talune luci che si sono volute accendere su questa proposta di legge.

Abbiamo perso — dobbiamo confessarlo — talune occasioni nelle quali non abbiamo saputo dimostrare la capacità di percorrere vie pur percorribili e oggi si trasferisce il discorso legislativo all'interno di un ambito che, parzializzando un impegno più vasto — che ha segnato il fallimento dei tentativi avviati — non potrà eludere la necessità di uno sforzo maggiore proprio in relazione all'assenza di questo vasto quadro pro-

grammatorio. Ma, ripeto, il nostro assenso di oggi vuol essere un'apertura di credito perchè comunque il disegno di legge segna un momento diverso nell'azione dell'attuale Governo rispetto a quella dei Governi che lo hanno preceduto: esprime la novità importante di voler tentare di impostare comunque una politica dei trasporti nel nostro paese.

Il senatore Masciadri si è riferito all'attuale situazione ed ha radiografato i mali che interconnettono gli aspetti del settore dei trasporti, mali che quest'Aula del Parlamento ha avuto occasione di approfondire con apposite indagini delle relative Commissioni. Mi auguro che questo lavoro sia utilizzabile da parte del comitato che sarà chiamato alla stesura della bozza di piano e mi auguro altresì che quello sia un momento eminentemente tecnico così come ha voluto classificarlo il Ministro quando ha definito il piano « una forte intelaiatura di riferimenti tecnici ».

Nutriamo qualche perplessità perchè in situazioni analoghe, quando abbiamo disposto per legge la creazione di altri comitati, quando abbiamo coinvolto le autonomie regionali, difficilmente si è riusciti a creare un sistema osmotico, capace di equilibrare le attese e a volte le pretese regionali con le linee generali di indirizzo che erano chiamate invece a rendere congruenti tra loro le attese di tutte le regioni. Mi auguro che la coloritura politica del comitato ceda il passo ad un impegno tecnico qualificato che privilegi, con criteri tecnici, scelte capaci di far effettuare un salto qualitativo al sistema dei trasporti nazionali. E questa attesa di una seria programmazione del settore dei trasporti — ribadiamo — deve necessariamente passare attraverso lo strumento di un atto amministrativo generale, si chiami o non si chiami programmazione. In questa attesa, in questa ottica, noi confermiamo il voto favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso

È approvato.

Risultati di votazioni

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto per la nomina di tre commissari di vigilanza sull'Istituto di emissione e sulla circolazione dei biglietti di banca:

Senatori votanti	215
Schede bianche	10

Hanno ottenuto voti i senatori:

Finocchiaro	106
Rubbi	94
Pintus	84
Postal	1
Sega	1
Enriques Agnoletti	1

Proclamo pertanto eletti i senatori Finocchiaro, Rubbi e Pintus.

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto per la nomina di tre commissari di vigilanza sull'amministrazione del Debito pubblico:

Senatori votanti	215
Schede bianche	10
Schede nulle	1

Hanno ottenuto voti i senatori:

Finocchiaro	109
Tarabini	94
Sega	85
Sellitti	1
Pintus	1

Proclamo pertanto eletti i senatore Finocchiaro, Tarabini e Sega.

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto per la nomina di quattro commissari effettivi e di quattro supplenti della Commissione di vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli istituti di previdenza:

Senatori votanti	215
Schede bianche	10
Schede nulle	1

Hanno ottenuto voti come membri effettivi i senatori:

Panigazzi	108
Colella	95
Pavan	93
Bonazzi	85

Hanno ottenuto voti come membri supplenti i senatori:

Berlanda	84
Gioino	84
Fiocchi	83
Rossi	80
Voti dispersi	5

Proclamo pertanto eletti membri effettivi i senatori Panigazzi, Colella, Pavan e Bonazzi e membri supplenti i senatori Berlanda, Gioino, Fiocchi e Rossi.

Interrogazioni, annunzio di risposte scritte

PRESIDENTE. Il Governo ha inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte saranno pubblicate nel fascicolo n. 12.

Interpellanze, annunzio

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio della interpellanza pervenuta alla Presidenza.

COLOMBO VITTORINO (V.), segretario:

URBANI, MARGHERI, BAIARDI, CONSO-
LI, FELICETTI, PETRARA, POLLIDORO,
VOLPONI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere le ragioni che lo hanno indotto ad eludere di fatto gli incontri con le Confederazioni sindacali (settore energia) su singoli rilevanti aspetti della politica energetica e sullo stesso piano energetico nazionale nel suo complesso, incontri che sono stati richiesti a più riprese dal momento della costituzione dell'attuale Governo.

Gli interpellanti considerano incomprensibile, in particolare, che il Ministro non abbia risposto — anche di recente — alla richiesta d'incontro avanzata dal settore energia delle Confederazioni sindacali per esporre al Governo il proprio punto di vista sulla politica del settore elettromeccanico in rapporto alla politica energetica del Governo, sia alla luce delle affermazioni — peraltro generiche e vaghe — fatte dal Ministro in diverse sedi circa la sua intenzione di elaborare un nuovo piano per il settore, sia soprattutto alla luce della sua intenzione — che appare invece concreta — di andare ad una conclusione rapida dell'accordo Bastogi-Merlin Gerin per la collocazione della Magrini, che — qualora avvenga senza precise garanzie circa la sistemazione in termini industrialmente validi di tutte le aziende del gruppo Magrini e senza che siano attentamente valutate le pretese di una predeterminata suddivisione del mercato interno, in particolare nei settori delle commesse Enel di trasmissione elettrica e di commesse delle Ferrovie dello Stato di sottostazioni elettriche — rischia di risolversi in una operazione di pura cessione ad una azienda francese di capacità produttive e di tecnologie avanzate nazionali, senza alcuna contropartita ai fini di un reale potenziamento e rilancio del settore elettromeccanico nazionale, che può aversi solo nell'ambito di una integrazione, sia pure elastica, di tutte le forze e le competenze esistenti nel Paese e con presenza determinante del gruppo pubblico decisivo del settore, in particolare nel GIE.

Gli interpellanti chiedono, pertanto, al Ministro se — al di là del necessario dibattito che sugli argomenti sopra citati deve aver luogo nelle sedi istituzionali, in modi non formali perchè il Governo abbia indirizzi precisi su scelte e decisioni concrete — non ritenga indispensabile che, su questioni di tanto rilievo, si addivenga alla ripresa di confronti specifici anche con le Confederazioni sindacali nazionali (settore energia), evitando di rafforzare l'impressione che si intenda metterle di fronte a fatti compiuti, in assenza delle opportune consultazioni

(2 - 00097)

Interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

COLOMBO VITTORINO (V.), segretario:

MITROTTI. — *Ai Ministri senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile e per gli affari regionali, ai Ministri dei lavori pubblici, dei beni culturali e ambientali e dell'interno ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — (Già 2 - 00018)

(3 - 00283)

CAROLLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Premesso che il Governo italiano, per dichiarazione della Presidenza del Consiglio, accoglie ed organizza a Roma, anche a mezzo dei competenti uffici del Ministero degli affari esteri, la 1ª sessione delle Commissioni congiunte Brandt e Palme dell'Internazionale socialista;

considerato che i due autorevoli esponenti del socialismo tedesco e svedese sono promotori della politica di disarmo unilaterale dell'Europa occidentale secondo la proposta dell'URSS, ma in contrasto con i Governi ed i popoli europei che vogliono la pace vera a mezzo del disarmo generale dei due blocchi e non di uno solo;

tenuto conto che parteciperanno ai lavori della suddetta 1ª sessione delle Commissioni congiunte dell'Internazionale socialista due autorevoli esponenti dell'internazionalismo comunista e del KGB sovietico, e cioè Arbatrov e Milsteine,

si chiede al Presidente del Consiglio di voler informare tempestivamente il Parlamento italiano dell'esito dei lavori delle Commissioni congiunte dato che, pur essendo esse organismi dell'Internazionale socialista cui spetta evidentemente ogni responsabilità di decisioni che non possono automaticamente coinvolgere il Governo italiano, è pur

sempre vero che il Governo italiano, giusta dichiarazioni dello stesso Presidente del Consiglio, non è estraneo all'organizzazione di questa 1ª sessione dei lavori delle suddette Commissioni Brandt e Palme.

(3 - 00284)

OSSICINI, LOPRIENO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere:

se nel piano di risanamento della cooperativa NOVA, in via Tiburtina 770, Roma (sottoposta a legge Prodi), approvato dal CIPI, siano stati inseriti i rogiti notarili dei 47 alloggi costruiti a Fiano Romano in piano di zona 167;

perchè il commissario straordinario della cooperativa NOVA, geometra Gastone Tacconi, dopo la delibera del comune di Fiano Romano sulla tabella di cessione degli alloggi, giusta convenzione stipulata il 20 maggio 1980 tra la cooperativa e il comune (articolo 10), anzichè provvedere quale debito d'ufficio al rogito notarile, che tra l'altro comportava un introito ulteriore per la cooperativa, con vantaggio per i creditori, scioglieva invece i contratti in questione, invitando gli abitanti di Fiano Romano, via Palmiro Togliatti 6, 8 e 10, a rilasciare gli immobili nel più breve tempo, non curando gli aspetti sociali del problema;

se il Ministro non ritenga di intervenire, quale autorità vigilante, per l'esatto adempimento della delibera comunale del 26 ottobre 1983, restituendo la casa a chi ha già legittimamente versato svariati milioni e non ha altro alloggio disponibile.

(3 - 00285)

COVI. — *Al Ministro del bilancio e della programmazione economica.* — Per conoscere in base a quale criterio siano stati esclusi dal FIO 1983 tutti e tre i progetti costituenti il più ampio progetto della infrastruttura ferroviaria per collegare Milano all'aeroporto della Malpensa, e ciò malgrado i tre progetti avessero ciascuno le caratteristiche di tre grandi lotti funzionali (di cui

uno, il tratto stazione Milano Garibaldi-Bacula, di competenza della Regione Lombardia, e gli altri due, il tratto Bacula-Bovisa-Saronno delle Ferrovie Nord e il tratto Saronno-Malpensa, di competenza del Ministero dei trasporti), cioè di indipendenza dalla realizzazione degli altri due e di capacità di produrre autonomamente risultati di servizio e di redditività economica propri.

Per conoscere, inoltre, in particolare, se ci si renda conto che l'esclusione dal FIO 1983 del progetto per la realizzazione del primo lotto funzionale Bacula-Bovisa-Saronno ritarda, da un lato, l'ammodernamento del sistema delle Ferrovie Nord Milano, al quale sono interessate grandi masse di operai ed impiegati affluenti giornalmente a Milano per il loro lavoro, e, dall'altro lato, la realizzazione del passante ferroviario, con grave danno dell'attuazione del piano trasporti interno della città di Milano e del piano di ammodernamento di tutto il sistema ferroviario lombardo, con i riflessi dannosi che ne derivano al traffico internazionale di viaggiatori e merci da e verso il Nord-Europa.

(3 - 00286)

COVI GUALTIERI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere:

sulla base di quali criteri siano stati ripartiti i fondi del FIO per il 1983 e se siano state pienamente seguite le procedure previste dalla legge per detta ripartizione;

se risulti vero, come è apparso su organi di stampa, che il Ministero del bilancio abbia con proprio decreto modificato l'organizzazione del nucleo di valutazione degli investimenti predeterminato dalla legge n. 130 del 26 aprile 1983 e se tale innovazione sia giuridicamente ammissibile e comunque non prefiguri la rinuncia o l'attuazione di quei criteri obiettivi di valutazione degli investimenti, sotto il profilo della loro concreta spendibilità e della loro efficacia, che avevano presieduto originariamente all'idea stessa della costituzione di un fondo di investimenti presso il Ministero del bilancio e della programmazione economica;

se risulti vero, a tale proposito, che il CIPE avrebbe deliberato di accantonare una parte dello stanziamento a favore di progetti non ancora disponibili e se tale procedura non abbia danneggiato richieste provenienti da Regioni e da altre pubbliche amministrazioni pienamente corredate degli elementi necessari per una loro valutazione.

(3 - 00287)

DE CATALDO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere le valutazioni del Governo in ordine al contenuto delle affermazioni di un componente del Consiglio superiore della Magistratura, il quale, in un articolo pubblicato dal quotidiano « la Repubblica » il 10 gennaio 1984, ha rivolto gravi accuse all'indirizzo di una Commissione parlamentare bicamerale, del Ministro di grazia e giustizia, del procuratore generale della Suprema corte e della stessa Presidenza del Consiglio, per supposte negligenze e favoritismi nell'assolvimento di delicati doveri funzionali.

Si chiede, in particolare, di conoscere se, al di là dei profili di rilevanza penale, non si ritenga opportuno investire lo stesso organo di autogoverno della Magistratura al fine di stabilire se l'estensore dell'articolo parli a titolo personale o esprima le opinioni dell'organo di cui fa parte, se le sue iniziative, già più volte ampiamente reclamate da vari organi di stampa, siano del tutto compatibili con le funzioni demandate al Consiglio superiore della Magistratura e se le polemiche che dette iniziative sono inevitabilmente destinate a suscitare valgano ad accrescere il prestigio dell'Ordine giudiziario.

(3 - 00288)

DELLA BRIOTTA, GARIBALDI, BUFFONI, SCEVAROLLI. — *Al Ministro senza portafoglio per l'ecologia.* — Premesso:

che il Governo della Confederazione elvetica ha individuato, fra i siti in cui depositare le scorie radioattive provenienti dalle centrali nucleari svizzere, anche la Valle Mesolcina, appartenente al Cantone

dei Grigioni, ma situata nel bacino imbrifero del fiume Ticino, le cui acque defluiscono poi verso l'Italia;

che circa sei anni fa la proposta di collocare le scorie radioattive nella Valle Canaria, nell'alto Ticino, a nord di Airolo, fu accantonata proprio per l'opposizione italiana;

che qualora la proposta oggi in fase di esame nella Confederazione, e che già ha avuto il parere favorevole del Gran Consiglio grigionese, fosse definitivamente accettata ne deriverebbero rischi enormi, al cui confronto la catastrofe di Seveso potrebbe essere considerata un piccolo incidente,

gli interroganti chiedono se questo problema è stato esaminato in sede tecnica da parte delle competenti autorità italiane, quali sono le valutazioni emerse, se si ritiene corretta l'impostazione data dalle autorità elvetiche di collocare le scorie radioattive in un bacino dove scorrono acque assoggettate a un regime internazionale e quali iniziative sono state intraprese per tutelare gli interessi del nostro Paese e in particolare della Lombardia.

(3 - 00289)

SEGA. — *Al Ministro delle finanze.* — Premesso:

che la legge n. 528 del 2 agosto 1982 prevede che le spese di gestione delle ricevitorie del lotto siano rimborsate totalmente dall'Amministrazione dello Stato;

che l'Amministrazione vieta ai ricevitori di trattenere le suddette spese di gestione;

che a seguito di questo atteggiamento i ricevitori sono creditori di oltre un anno di spese già anticipate con il proprio stipendio;

che l'Amministrazione finanziaria non riesce in tempi ragionevoli (per carenza di personale e insufficienza di fondi) a congruagliare le somme anticipate dai ricevitori,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti urgenti il Ministro intenda adottare per porre fine a tale insostenibile situazione, che sta provocando l'exasperazione dei gestori delle ricevitorie del lotto di tutta Italia

(3 - 00290)

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

VELLA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso:

che l'ANAS ha finanziato il progetto per la realizzazione del lotto funzionale Piedimoggio-Terria, tratto della superstrada Civitavecchia-Viterbo-Orte-Terni-Rieti;

che nel novembre del 1983 è stata di nuovo espletata la gara per l'appalto dei lavori per una sola parte del suddetto lotto a causa della maggiorazione dei costi dovuti al notevole ritardo dell'appalto;

che, a seguito di un ricorso presentato da alcuni proprietari avverso il progetto della Rieti-Terni, il TAR del Lazio, con propria ordinanza, ha provveduto recentemente a respingere la richiesta di sospensione dei provvedimenti impugnati;

che ciononostante non si è ancora proceduto alla consegna dei lavori determinando, tra le altre gravi conseguenze negative, il mancato inserimento nei programmi per il 1984 della Regione Lazio di ulteriori finanziamenti;

che la struttura viaria è inserita nei programmi nazionali e regionali e riconosciuta **indispensabile** per la ripresa produttiva e **il rilancio economico** delle zone interne,

l'interrogante chiede al Ministro di conoscere con urgenza quali sono i motivi dei ritardi sinora registrati e se intende assumere idonee iniziative per assicurare lo immediato inizio dei lavori e per garantire gli ulteriori necessari finanziamenti per il completamento della tratta Rieti-Terni.

(4 - 00517)

CANETTI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se non ritiene opportuno, in fase di applicazione della legge 3 marzo 1983, n. 65 (« Miglioramenti economici a favore del personale dell'Amministrazione penitenziaria »), provvedere a stabilire con precisione quali sono le categorie che beneficiano dei miglioramenti.

Si rileva, infatti, che determinate categorie (cappellani, insegnanti delle scuole elementare e media, medici incaricati, eccetera)

non hanno beneficiato dei miglioramenti, con evidente discriminazione. Neppure la circolare n. 2942/5392 del 26 marzo 1983 del Ministero ha chiarito la situazione.

Si impone probabilmente un'interpretazione autentica della legge 3 marzo 1983, n. 65, nel senso di comprendere anche i dipendenti che sono obbligati ad una presenza negli istituti di pena per lunghi periodi giornalieri (i cappellani, ad esempio, hanno obbligo di presenza per almeno tre ore giornaliere; gli insegnanti, naturalmente, per più ore).

(4 - 00518)

MARTORELLI. — *Ai Ministri dell'interno e dei beni culturali e ambientali.* — Premesso:

che il Consiglio comunale di Cosenza ha recentemente fatto voti perchè il monastero di Santa Chiara, importante monumento della città, debitamente restaurato, venga destinato ad ospitare la sezione della Biblioteca nazionale di Napoli, istituita in Cosenza con decreto ministeriale, e la Biblioteca civica;

che, tuttavia, il Ministero dell'interno sollecita perchè nello stesso immobile trovi ospitalità una nuova caserma dei carabinieri;

che, recentemente, una ispezione condotta dal Ministero dei beni culturali e ambientali ha accertato l'impossibilità della coesistenza nello stesso antico edificio dei due uffici,

l'interrogante chiede di conoscere se non ritengano di assecondare il voto del Consiglio comunale di Cosenza, che peraltro si è uniformato ad una opinione già a suo tempo espressa dall'onorevole Vernola, Ministro dei beni culturali e ambientali del precedente Governo, sul presupposto che la caserma dei carabinieri può ben trovare ospitalità in un altro edificio del centro storico.

(4 - 00519)

CANETTI. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Premesso:

che con decreto ministeriale 7 gennaio 1980 (« Modalità per l'iscrizione nel registro pescatori e disciplina della pesca sportiva e

di quella subacquea ») si stabiliva la non iscrizione nel detto registro di quanti non esercitano la pesca marittima quale attività esclusiva o prevalente;

che, in base al provvedimento, diverse Capitanerie di porto provvidero a cancellare dal registro anche quanti, già iscritti, non erano in possesso dei requisiti richiesti dal decreto in oggetto;

che tali decisioni provocarono una serie di ricorsi (al Ministero e ai TAR);

che dette cancellazioni riguardavano solo i lavoratori dipendenti e non quelli autonomi e i professionisti, con evidente discriminazione;

che la Capitaneria di Imperia cancellò i lavoratori portuali iscritti nel registro dei pescatori;

che tale misura si rivela oggi, in periodo di dura crisi del lavoro portuale, con pochissime giornate lavorative al mese, con il ritardo del pagamento dei salari, con il mancato pagamento degli arretrati di molti mesi, relativi al cosiddetto « salario garantito », particolarmente punitiva,

si chiede al Ministro se non ritiene opportuno rivedere alcune norme del decreto 7 gennaio 1980, nel senso di permettere l'esercizio della pesca, magari limitato nel tempo, a quei lavoratori portuali che, stante l'attuale situazione del lavoro portuale, potrebbero avere nella pesca l'attività lavorativa « prevalente », e valutare, intanto, l'opportunità di reinscrivere quanti furono, a suo tempo, cancellati dai registri.

(4 - 00520)

MITROTTI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e delle finanze.* — Premesso:

che l'impresa di pulizia Sprint, di Lorenzo Di Sabato, nonostante condizioni economiche apparentemente poco floride, detiene l'appalto di pulizia della sede zonale dell'INPS, dell'Ospedale civile di Andria, degli uffici della Pretura di Trani, oltre ad altri appalti nella città di Matera;

che tale camaleontica impresa presenta una irregolare situazione contributiva;

che al titolare, signor Di Sabato, risulta concessa una sorta di compensazione

tra debiti contributivi e prestazioni eseguite dall'impresa di pulizia presso gli uffici della sede zonale di Andria dell'INPS;

che per tale impresa esiste una procedura di ingiunzione da parte dell'INAIL per oltre 50 milioni;

che per « comodità » di pagamento la Sprint usufruisce di un accertamento contributivo presso la sede zonale dell'INPS nel cui territorio esercita la propria attività,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti urgenti si intendano adottare per eliminare le situazioni lamentate e perseguire le responsabilità sottese a comportamenti e decisioni di affidabilità di inaudita gravità.

(4 - 00521)

GARIBALDI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno e delle finanze.* — Premesso:

che l'attività di prevenzione e repressione del traffico illecito di stupefacenti, sia per gli aspetti interni che per quelli internazionali, trova il suo punto di riferimento e di coordinamento nel Servizio centrale antidroga, costituito in attuazione dell'articolo 7 della legge n. 685 del 22 dicembre 1975 e dell'articolo 35 della legge n. 121 del 1º aprile 1981, organo tecnico interforze, in cui sono presenti la Polizia di Stato, l'Arma dei carabinieri e la Guardia di finanza, al quale competono, a livello centrale, la direzione ed il coordinamento dell'azione antidroga;

che tale organo adempie la funzione di centralizzazione di cui all'articolo 35 della Convenzione unica sugli stupefacenti di New York del 1961, per la partecipazione alle azioni di lotta contro la produzione ed il traffico di droga in ambito internazionale;

che detto organismo ha consistentemente contribuito ai risultati conseguiti in questi ultimi tre anni nel settore della repressione e che si sono compendati, per l'ultimo triennio, nel sequestro di 22.500 chilogrammi di droga e nella denuncia, per i reati di traffico e spaccio, di 37.635 persone;

che le direttrici principali lungo le quali ha operato ed opera il Servizio centrale

antidroga sono: la centralizzazione delle informazioni ed il coordinamento operativo; la collaborazione internazionale, sia a livello Interpol che intergovernativo; l'addestramento del personale e la formazione dei quadri; lo studio delle problematiche giuridiche e legislative e la collaborazione con gli altri enti che si occupano dei problemi della droga;

che le iniziative promosse ed i risultati conseguiti dal predetto ufficio, specie sul piano internazionale, sono di indubbio interesse ed hanno dato luogo anche ad un riconoscimento formale da parte della Commissione stupefacenti dell'ONU, che è il massimo organo che segue la situazione mondiale in tale settore;

che, come è emerso dalle dichiarazioni rese dal direttore del Servizio al gruppo di lavoro sulla droga della Commissione parlamentare sul fenomeno della mafia, l'apporto degli altri Corpi di polizia alla vita dell'ufficio centrale non appare del tutto corrispondente sia alle rispettive potenzialità sul piano informativo, sia all'effettivo esercizio della funzione di coordinamento, sia sul piano del contributo di personale, quantitativamente e qualitativamente,

si chiede di conoscere a quale titolo uno dei Corpi di polizia, la Guardia di finanza (vedasi « Panorama » n. 43 del 23 gennaio 1984), abbia autonomamente proposto un modello organizzativo al riguardo che non tiene conto della positiva esistenza del Servizio centrale antidroga, oltretutto trascurando di collocarlo nel « mezzo politico-decisionale » della « sicurezza pubblica », attese le connessioni con la criminalità organizzata comune e con i problemi della sicurezza nel Paese, modello organizzativo ispirato a quello statunitense che non può essere efficacemente trasferito al nostro Paese che non è Stato federale e non ha polizie municipali con competenze generali in materia di polizia giudiziaria.

(4 - 00522)

SCAMARCIO. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se è a conoscenza che la Giunta regionale di Puglia ha licenziato da poco

una ipotesi di riordino degli ospedali dell'intera regione.

In tale studio, che certamente dovrà essere messo al vaglio delle popolazioni interessate, si prevede come linea generale di politica sanitaria la soppressione di quasi 6.000 posti-letto negli ospedali pugliesi e la soppressione addirittura di interi plessi ospedalieri operanti sul territorio da oltre 30 anni.

Tra gli ospedali da sopprimere vi è quello gravitante nella USL BA-12, cioè l'ospedale di Modugno, e ciò a scapito del fabbisogno ospedaliero dei quasi 100.000 utenti di quel complesso sanitario, il tutto in presenza di una realtà che è questa: in Puglia si chiudono gli ospedali pubblici e si aprono lussuose cliniche private.

Per conoscere, quindi, quali iniziative il Ministro intende prendere a tale riguardo. (4-00523)

SCAMARCIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se non sia necessariamente e doverosamente urgente invitare il commissario di Governo alla Regione Puglia a sospendere la legge approvata dal Consiglio regionale nella seduta del 6 dicembre 1983, con la quale — senza neanche che i votanti lo sapessero — si è imposto un balzello del 5 per cento sul bollo auto.

Tale legge ha prodotto per l'ordine pubblico una turbativa che sempre più lievita anche al cospetto della « indifferenza » con cui la Giunta regionale impatta la controversia. (4-00524)

BOLDRINI, FERRARA Maurizio, GIACCHÈ. — *Al Ministro della difesa.* — Ben conoscendo quanto siano onerosi i turni di servizio nell'Arma dei carabinieri presso le varie stazioni, si chiede quali siano le misure che si intendono intraprendere ed in particolare quante caserme siano già interessate agli esperimenti in atto per collegare le stazioni più vicine con impianti citofonici, al fine di ridurre i turni di servizio, e se, più in generale, vi sia un piano nazionale che preveda l'installazione di det-

ti impianti per le strutture periferiche dell'Arma dei carabinieri e quali tempi siano previsti per la sua realizzazione. (4-00525)

CANETTI, BISSO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere:

1) se è a conoscenza che la Giunta municipale di Sanremo, con delibera n. 2069 del 30 maggio 1983, ha deciso di affidare a trattativa privata alla Publispei s.r.l., con sede in Roma, in via Muggia 10, l'organizzazione della 34ª e 35ª edizione del Festival della canzone italiana per gli anni 1984 e 1985 e che tale delibera, presa con i poteri surrogatori del Consiglio comunale previsti dall'articolo 140 del testo unico della legge comunale e provinciale 4 febbraio 1915, n. 148, non è stata successivamente portata a ratifica del Consiglio comunale di Sanremo;

2) se la delibera della Giunta municipale di Sanremo n. 2069 del 30 maggio 1983 è stata ratificata dal commissario prefettizio nominato presso il comune di Sanremo dopo che la maggioranza dei consiglieri comunali ha rassegnato le dimissioni, e, in caso affermativo i motivi che hanno presieduto a tale decisione che limita le prerogative del Consiglio comunale che sarà eletto in sostituzione di quello decaduto;

3) se non ritiene opportuno, quindi, prendere le iniziative necessarie per garantire che la decisione sull'organizzazione del Festival della canzone italiana per il 1985 possa essere ricondotta tra le prerogative del nuovo Consiglio comunale che dovrà essere eletto nei prossimi mesi;

4) se non ritiene discutibile la procedura adottata dalla Giunta municipale, composta per la gran parte da sindaco e assessori arrestati o ricercati in quanto coinvolti nelle vicende del Casinò (che hanno visto la Magistratura emettere mandati di cattura sia per corruzione quanto, per alcuni, per associazione a delinquere di stampo mafioso): infatti, detta Giunta municipale ha coinvolto il Consiglio comunale in tempi stretti in una deliberazione che comporta, oltre che oneri per il comune, delicate responsabilità, al fine di garantire il prestigio della manife-

stazione canora e quello della città di Sanremo e della Riviera dei fiori;

5) se sono, comunque, state espletate da parte degli organi preposti tutte le procedure atte a garantire la trasparenza dell'operazione.

(4 - 00526)

POLLASTRELLI, FLAMIGNI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere:

se è a conoscenza del comunicato emesso dalla segreteria provinciale del SIULP di Viterbo con il quale si denuncia il comportamento antisindacale del tenente colonnello Tammeo, comandante della polizia stradale di Viterbo, che ha impedito al vice segretario provinciale del SIULP di partecipare alla riunione regionale del sindacato, nonostante l'espressa autorizzazione del capo della polizia;

se risulta che — sempre da parte del comandante della polizia stradale di Viterbo — una disposizione del comandante del compartimento del Lazio, del 23 novembre 1983, volta a garantire una migliore utilizzazione del tempo libero da parte del personale, con la quale si stabilisce la possibilità di pernottamento fuori caserma, nel giorno di riposo settimanale, con semplice comunicazione scritta al comando e indicazione del recapito, è stata « tradotta » ad « ordine del comando » che obbliga alla richiesta di autorizzazione al comando.

Premesso:

che in una disposizione firmata dallo stesso comandante, del dicembre 1982, per l'organizzazione dei turni dei congedi ordinari, si legge, tra l'altro: « Il dipendente, prima di compilare i turni, dovrà tenere presenti tutte le proprie esigenze di famiglia e sue, eventuale periodo di ossigenazione in alta montagna, il periodo di mare, la raccolta delle nocchie e quella delle olive nonchè eventuali periodi di cure e soggiorno... »; « Questo comando non potrà permettere più di interrompere un congedo ordinario per una presunta indisposizione, per trascorrere tale periodo di indisposizione presso un tavolo verde da gioco... »; « ...e per i raccoglitori di olive (metà e metà) è consigliabile che durante il mese di novembre

chiedano solo dieci giorni di ferie, allo scopo di permettere a tutti, coltivatori diretti ed indiretti, di effettuare tale raccolta... »,

gli interroganti chiedono di conoscere se e quali iniziative il Ministro ritenga di dover assumere per l'accertamento dei fatti e per garantire il rispetto dei diritti dei lavoratori della polizia stradale di Viterbo.

(4 - 00527)

GRADARI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso:

che nell'adunanza del consiglio di amministrazione dell'ANAS del 29 novembre 1983 è stata rinviata ogni decisione riguardante la conferma in ruolo di n. 518 cantonieri in prova, con la motivazione che tali cantonieri non erano adibiti a mansioni proprie della qualifica posseduta, ma a mansioni di ufficio o comunque differenti;

che in tale occasione sono stati disposti accertamenti, come si rileva dalla comunicazione del 1° dicembre 1983, n. protocollo 15801, della direzione generale dell'ANAS ai capi compartimento;

che in data 7 gennaio 1984, con n. protocollo 136, in una comunicazione al capo compartimento di Venezia si afferma testualmente: « coloro che non hanno svolto i compiti propri della qualifica di appartenenza non potranno essere confermati in ruolo » e si invita il capo compartimento a prendere i provvedimenti consequenziali ritenuti necessari;

che inoltre:

a) in data 9 settembre 1982, n. protocollo 18701, è stato inviato, su richiesta del direttore generale dell'ANAS (fonogramma del 1° settembre 1982, n. protocollo 10901), l'organigramma aggiornato del compartimento del Veneto, con l'indicazione del numero e della qualifica del personale addetto ai singoli uffici, comprensivo anche del personale in oggetto;

b) in data 9 novembre 1982, n. protocollo 22909, sono stati inviati, su richiesta del direttore generale dell'ANAS (fonogramma del 4 novembre 1982, n. protocollo 063, della Direzione centrale personale), tre elenchi contenenti i nominativi dei capi cantonieri, cantonieri ed operai svolgenti attività

di ufficio anzichè secondo la propria qualifica;

c) tutto il personale in oggetto ha superato con esito positivo i sei mesi di prova già nel 1982;

d) la Direzione generale dell'ANAS è stata sempre informata circa le reali mansioni svolte dal personale che ora non si vorrebbe immettere in ruolo e nulla ha ritenuto di obiettare, come si evince anche da una comunicazione di servizio del 9 luglio 1982, a firma del dirigente del compartimento, relativa a parte del personale in oggetto,

tutto ciò premesso, l'interrogante chiede di sapere:

1) quali provvedimenti si ritiene di dover prendere, a seguito di quanto osservato dalla Procura generale della Corte dei conti, per porre termine ad una obiettiva situazione di contraddittorietà e per far sì che ai lavoratori incolpevoli venga data certezza dei loro diritti;

2) se sussistono elementi per doverosi interventi presso eventuali responsabili.

(4 - 00528)

PASQUINI, TEDESCO TATÒ. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei beni culturali e ambientali e del bilancio e della programmazione economica.* — Visto che il Ministero del bilancio ed il CIPE, sui 53 progetti speciali presentati dal Ministero dei beni culturali, da finanziare nell'ambito del FIO, hanno deciso di approvare solo due, concentrando su di essi tutti i finanziamenti destinati al settore;

considerato come tale incomprensibile decisione metta in evidenza una grave sottovalutazione dei valori del patrimonio storico-culturale del Paese anche come grande risorsa ai fini economico-sociali;

constatato che, per quanto riguarda anche la sola provincia di Arezzo, già esclusa dai finanziamenti del primo biennio 1982-83, la decisione del CIPE comporterebbe la forzata rinuncia all'avvio dei cinque progetti speciali elaborati dalla Soprintendenza ai beni culturali e riguardanti i comuni di Cortona, Poppi, Chiusi della Verna, Castiglion Fiorentino e Lucignano in ognuno dei quali

sono di rilevante interesse il ripristino di palazzi e castelli, il restauro di opere e monumenti, il riordino di musei e biblioteche, tutte opere di grande valore artistico-culturale e turistico-ambientale;

ricordato come in questi progetti non è incluso quello che riguarda l'ormai annoso e improcrastinabile problema della garanzia di salvaguardia e di completo restauro della grande opera di Piero nella chiesa di San Francesco in Arezzo, per il quale più di una volta gli interroganti hanno interessato e richiesto un intervento del Ministero;

considerato, altresì, che tutto ciò fa parte del brusco e immotivato ridimensionamento dell'insieme dei progetti, già parzialmente finanziati o da finanziare, che riguardano comuni e province dell'intera regione Toscana,

gli interroganti chiedono di sapere:

1) quali valutazioni culturali, politiche ed economiche stanno alla base della decisione di negare ogni finanziamento a 51 progetti elaborati attraverso un rilevante e qualificato impegno delle Soprintendenze in collaborazione con gli Enti locali e le Regioni interessate, fatti propri e presentati per il finanziamento dal Ministero dei beni culturali;

2) se e come il Consiglio dei ministri intenda intervenire per reintegrare i fondi necessari alla prosecuzione delle opere e dei progetti già iniziati con i finanziamenti del passato biennio e per avviare a realizzazione, sia pure con finanziamento per stralci da concordare con gli enti interessati, i 51 programmi e progetti in questione;

3) quali iniziative e misure intenda assumere il Presidente del Consiglio affinché palesi conflitti, come quello che emerge da questa vicenda, fra orientamenti, programmi e scelte di Ministeri diversi non abbiano a ripetersi e a recare ancora, in futuro, nuovi danni al patrimonio culturale del Paese.

(4 - 00529)

PASQUINI, ROSSANDA, MERIGGI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere:

quale sia lo stato di attuazione degli impegni assunti dall'Italia con l'OMS fin dal 1978 e con l'UNICEF dal 1982, per ini-

ziative di assistenza sanitaria e farmaceutica ai Paesi in via di sviluppo;

in quali Paesi, in particolare, si sono avviate le iniziative, quali sono state le somme impegnate e le istituzioni coinvolte e quanto personale è stato inviato a cura del Dipartimento per la cooperazione con i Paesi in via di sviluppo del Ministero.

(4 - 00530)

CONSOLI, GIURA LONGO, CANNATA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se è a conoscenza dello stato di grave degrado in cui si trova la tratta ferroviaria che collega uno dei più importanti centri industriali del Mezzogiorno e del Paese, qual è Taranto, con Roma ed il Nord.

Questo stato di degrado, che provoca disagio per i viaggiatori ed è un vero e proprio impedimento allo sviluppo produttivo, deriva certamente soprattutto dal binario unico e dalla mancata elettrificazione del tratto tra Taranto e Battipaglia, ma anche da altre ragioni tecniche e organizzative.

Infatti, c'è stato negli ultimi tempi un peggioramento delle relazioni in quanto il diretto Taranto-Roma, in partenza alle ore 22,56, funziona tra Potenza e Napoli come un vero e proprio accelerato fermando ad ogni stazione a causa della soppressione del treno che partiva da Potenza per Napoli alle ore 24; il rapido delle 16,15, in partenza da Taranto, non ha più carrozze dirette per Roma per cui bisogna cambiare a Napoli senza alcuna certezza di trovare rapidamente coincidenze per Roma; la velocità della tratta è fortemente diminuita per lo stato delle attrezzature nelle zone terremotate della Basilicata e per l'inadeguatezza del materiale rotabile, poichè si ricorre spesso a carrozze antiquate ed a locomotori soggetti a frequenti guasti.

Gli interroganti chiedono, pertanto, di sapere quali provvedimenti il Governo intenda adottare, sia per avviare la soluzione strutturale dei gravi problemi di questa importante tratta ferroviaria, e cioè l'elettrificazione ed il raddoppio, sia per realizzare comunque nell'immediato un miglioramento del servizio.

(4 - 00531)

DI CORATO, PETRARA. — *Ai Ministri dell'interno, di grazia e giustizia e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* —

Per sapere se sono a conoscenza dei gravissimi episodi di intimidazione che si registrano nella regione pugliese e del dilagare della delinquenza comune nei confronti di cittadini singoli e di categorie sociali (artigiani, commercianti e pensionati), con attentati alla vita, estorsioni, tangenti, furti di oggetti personali, rapine di retribuzioni, come ad esempio le pensioni appena riscosse, che mettono in serio pericolo la pubblica incolumità, nonostante il pronto intervento delle forze dell'ordine, dei vigili urbani e di semplici cittadini.

Allo scopo di tranquillizzare le popolazioni di quei comuni che vivono ore di apprensione e in un clima di forte tensione, come ampiamente dimostrato ad Andria (Bari) in un apposito convegno sul fenomeno del terrorismo e sul dilagare della delinquenza, gli interroganti chiedono di conoscere:

quali provvedimenti si intendono attuare per prevenire simili atti di violenza e per garantire la sicurezza e la convivenza civile delle popolazioni;

se non si ritiene urgente intensificare l'azione di vigilanza, anche attraverso l'adeguamento ed il potenziamento degli organici e dei mezzi delle forze dell'ordine (polizia di Stato, carabinieri e guardie di finanza), per evitare la sfiducia nei confronti delle istituzioni democratiche e il blocco dell'attività produttiva nei settori commerciali e terziari, nelle zone maggiormente colpite dalla presenza della delinquenza e della criminalità comune, come manifestato e documentato nel convegno di Andria (Bari) organizzato dalle forze politiche democratiche, dall'Amministrazione comunale, dai sindacati unitari CGIL, CISL e UIL e dalle categorie sociali (commercianti e artigiani).

(4 - 00532)

ANGELONI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Premesso che nessuna risposta è stata data dal suo Mini-

stero alle interrogazioni nn. 4-00309 e 4-00311;

atteso che la legge 21 dicembre 1978, n. 845, all'articolo 20, secondo comma, stabilisce che « Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale presenta annualmente al Parlamento, in allegato alla tabella del bilancio di previsione, una relazione sullo stato e sulle prospettive della formazione professionale, sulle tendenze in atto nel mercato del lavoro con particolare riguardo all'occupazione giovanile e femminile... » e che « Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale presenta altresì in allegato alla tabella del bilancio le sopraindicate relazioni delle singole regioni e dell'Istituto per la formazione professionale (ISFOL), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1973, n. 478 »;

ritenuto che, in base al disposto dell'articolo 22 della citata legge n. 845 del 21 dicembre 1978, « le attività di formazione professionale promosse dalle regioni sono finanziate nell'ambito del fondo comune di cui all'articolo 8 della legge 16 maggio 1970, n. 281, e successive modificazioni ed integrazioni. Al predetto fondo sono conferiti tutti gli stanziamenti di spesa iscritti nel bilancio dello Stato che siano attinenti ad attività di formazione professionale trasferite o da trasferire alle regioni... »;

rilevato che nessuna specifica relazione è stata presentata in allegato alla tabella XV del bilancio di previsione 1984 da parte del suo Ministero;

considerato che le suddette relazioni, specialmente quelle riguardanti le singole regioni, sono quanto mai necessarie per rendere nel prossimo futuro più concrete e incisive le funzioni di indirizzo e di coordinamento in materia di formazione professionale di competenza del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, nella prospettiva di un riordino dell'intero settore;

tenuto conto che neppure l'ISFOL ha presentato, fino a questo momento, gli esiti delle ricerche sull'orientamento professionale che gli furono affidate nel 1980 e che perciò mancano al riguardo proposte ope-

rativa concrete, mentre, per la continua mutevolezza dei profili professionali e la comparsa di nuove professionalità, i lavoratori, specialmente quelli più giovani, rischiano di essere emarginati dal contesto produttivo,

l'interrogante chiede di sapere se e quando il Ministro sarà in grado di presentare al Parlamento le suddette relazioni.

(4-00533)

DI CORATO, PETRARA, CANETTI. — *Ai Ministri dell'interno, degli affari esteri e del turismo e dello spettacolo.* — Premesso:

che la Federazione italiana tennis da tavolo venne autorizzata, a suo tempo, dai Ministeri dell'interno e degli affari esteri, ad organizzare in alcuni centri della provincia di Bari e, in particolare, a Molfetta, incontri di esibizione di tennis da tavolo tra atleti della Repubblica popolare cinese e atleti italiani di società sportive pugliesi;

che per tali incontri vennero fissate le date e predisposta la necessaria organizzazione (pubblicità, annunci con manifesti, vendita biglietti);

che le due delegazioni di atleti vennero bloccate all'aeroporto di Fiumicino, mentre stavano imbarcandosi su un aereo per Bari;

che tale decisione pare sia stata assunta in base ad una circolare ministeriale del 26 novembre 1983 che vieta manifestazioni con atleti stranieri in alcune città considerate « con segreti militari »;

che tale decisione ha ovviamente impedito interessanti manifestazioni già programmate, destando vivo malumore negli ambienti sportivi locali;

che un tale divieto non era stato messo in opera per precedenti, analoghe iniziative,

gli interroganti chiedono di conoscere: se veramente tale circolare esiste;

in caso affermativo, il suo contenuto, nonchè le città in essa elencate come « vietate » e se, tra queste, sono incluse quelle di Molfetta e Bari e la regione Puglia;

quali interventi intendono adottare, magari ritirando la circolare — considerando che il suo contenuto è contrario allo spirito di collaborazione e di cooperazione tra i popoli che sta alla base dello sport — per

impedire che si ripetano atti come quelli denunciati, che vanno oggettivamente contro la promozione di attività culturali, tra cui debbono considerarsi quelle sportive, nella provincia di Bari e nella regione Puglia.

(4 - 00534)

**Ordine del giorno
per le sedute di giovedì 2 febbraio 1984**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, giovedì 2 febbraio, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 28 dicembre 1983, n. 734, recante mo-

dificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi (419) (*Relazione orale*).

2. Conversione in legge del decreto-legge 29 dicembre 1983, n. 745, recante proroga dei termini ed accelerazione delle procedure per l'applicazione della legge 14 maggio 1981, n. 219, e successive modificazioni (420).

3. Conversione in legge del decreto-legge 29 dicembre 1983, n. 747, concernente disciplina della proroga dei termini di vigenza delle leggi e proroga di taluni termini in scadenza al 31 dicembre 1983 (421).

La seduta è tolta (ore 19,55).

Dott. FRANCESCO CASABIANCA
Consigliere preposto alla direzione del
Servizio dei resoconti parlamentari