SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

236ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 19 DICEMBRE 1973

Presidenza del Vice Presidente VENANZI,
indi del Vice Presidente ROMAGNOLI CARETTONI Tullia

INDICE

CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA

Approvazione di integrazione:

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 11747, 11748
BARRA 11747
NENCIONI 11747

Variazione:

PRESIDENTE 11747

COMMISSIONE INQUIRENTE PER I PROCEDIMENTI D'ACCUSA

Annunzio di ordinanza 11695

CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO

Trasmissione di osservazioni e proposte . 11697

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 11695
Annunzio di ritiro 11697
Approvazione da parte di Commissioni permanenti . . . . . *Pag.* 11697
Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante di disegno di legge già deferito alla stessa Commissione in sede referente 11696
Deferimento a Commissione permanente in sede referente 11696
Deferimento a Commissioni permanenti in sede deliberante 11696
Rimessione all'Assemblea 11697
Trasmissione dalla Camera dei deputati e deferimento a Commissione permanente in sede deliberante 11695

Approvazione:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 novembre 1973, n. 658, recante interventi a favore delle popolazioni dei comuni interessati dalla infezione colerica dell'agosto e settembre 1973 » **(1352-B)** (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*):

PICARDI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro* 11698
REBECCHINI, *relatore* 11698

Discussione e approvazione:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 novembre 1973, n. 741, concernente sanzioni per la inosservanza di divieti di circolazione nei giorni festivi » **(1428)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*):

BONAZZI . . . . . *Pag.* 11705
BUZIO 11725
* CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 11729
ENDRICH 11700
MADERCHI 11728, 11732
MARIANI 11723
NENCIONI 11710
PISCITELLO 11719
PREMOLI 11715
STIRATI 11708
ZACCARI, *relatore* 11699, 11728, 11732

« Autorizzazione all'esercizio provvisorio del bilancio per l'anno finanziario 1974 » **(1427)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*):

BASADONNA 11733
BOLLINI 11736
BROSIO 11735
CAROLLO, *relatore* 11733, 11738
PICARDI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro* 11739

GIUNTA DELLE ELEZIONI E DELLE IMMUNITÀ PARLAMENTARI

Nomina di relatore . . . . . *Pag.* 11695

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 11748
Interrogazioni da svolgere in Commissione 11753
Annunzio di ritiro di interrogazioni . . . 11753

Sullo svolgimento di interrogazioni:

PRESIDENTE 11697

Svolgimento di interrogazioni:

BACCHI 11745
* BENSI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri* 11741
* GIOVANNETTI 11742
RUSSO, *Sottosegretario di Stato per l'interno* 11744

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

Presidenza del Vice Presidente VENANZI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 16*).

Si dia lettura del processo verbale.

A R N O N E , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.*

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

Nel corso della seduta potranno essere effettuate votazioni mediante procedimento elettronico.

Annunzio di relatore nominato dalla Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari per la Regione Toscana

P R E S I D E N T E . Nella seduta del 18 dicembre 1973, la Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari ha nominato relatore per la Regione Toscana il senatore Marotta, in sostituzione del senatore Fossa.

Annunzio di ordinanza della Commissione inquirente per i procedimenti d'accusa

P R E S I D E N T E . A norma dell'articolo 16 del Regolamento parlamentare per i procedimenti d'accusa, la Commissione inquirente — ai sensi dell'articolo 14 della legge 25 gennaio 1962, n. 20 — ha dichiarato con ordinanza la propria incompetenza in merito ad atti relativi all'onorevole Salvatore Lauricella, disponendo la trasmissione degli atti stessi all'autorità giudiziaria.

Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati e di deferimento a Commissione permanente in sede deliberante

P R E S I D E N T E . Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

BARTOLOMEI ed altri. — « Interventi straordinari a favore della pesca marittima e modificazioni al decreto-legge 29 settembre 1973, n. 578 — recante modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi — convertito, con modificazioni, nella legge 15 novembre 1973, n. 733 » (1386-*B*) (*Approvato dalla 6ª Commissione permanente del Senato e modificato dalla 6ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

Detto disegno di legge è stato deferito in sede deliberante alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), previo parere della 5ª Commissione.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . È stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro delle finanze:

« Autorizzazione a cedere al comune di Alba (Cuneo) un compendio appartenente al patrimonio dello Stato sito in quel Comune e costituito da porzione dell'ex caserma " Govone " e confinante ex capannoni " Piaggio ", in permuta di terreni di proprietà di detta civica amministrazione della superficie complessiva di circa metri quadrati 47.450 con un conguaglio di lire 250.000.000 a favore dell'Erario » (1437).

È stato inoltre presentato il seguente disegno di legge di iniziativa del:

Consiglio regionale dell'Umbria. — « Elezione unilaterale a suffragio universale diretto dei delegati italiani al Parlamento europeo » (1438).

È stato infine presentato il seguente disegno di legge di iniziativa dei senatori:

SAMMARTINO e LA PENNA. — « Modifica dell'articolo 7 della legge 10 novembre 1973, numero 755, concernente la gestione unitaria del sistema aeroportuale di Roma » (1439).

Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede deliberante

P R E S I D E N T E . I seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede deliberante:

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia):

COPPOLA. — « Modificazioni alle norme sulla dirigenza degli uffici di istruzione presso i tribunali di Bari, Bologna, Catania, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Torino, Trieste e Venezia » (551-*B*);

alla 4ª Commissione permanente (Difesa):

« Modifiche al regio decreto 3 giugno 1938, n. 850, relativo all'indennità di trasferimento agli ufficiali e sottufficiali della marina imbarcati e loro famiglie nei casi di elezione di una precaria residenza » (901-*B*), previo parere della 5ª Commissione;

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

« Istituzione di un posto in soprannumero di professore universitario di ruolo da assegnare alla Facoltà di scienze matematiche, fisiche e naturali dell'Università di Roma » (1382), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

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

« Provvedimenti per le costruzioni con particolari prescrizioni per le zone sismiche » (499-*B*), previ pareri della 1ª e della 2ª Commissione;

Deputati BELCI; ARZILLI ed altri; BOLOGNA ed altri; CATTANEI ed altri. — « Autorizzazione di spesa per la concessione di contributi per il completamento della costruzione di bacini di carenaggio a Trieste, Livorno, Genova » (1429), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

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

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

alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

BELOTTI ed altri. — « Interpretazione autentica delle disposizioni dell'articolo 26, secondo comma, del decreto delegato 29 settembre 1973, n. 600, concernente disposizioni comuni in materia di accertamento delle imposte sui redditi » (1380), previo parere della 5ª Commissione.

Annunzio di deferimento a Commissione permanente in sede deliberante di disegno di legge già deferito alla stessa Commissione in sede referente

P R E S I D E N T E . Su richiesta unanime dei componenti la 9ª Commissione permanente (Agricoltura), è stato deferito in sede deliberante alla Commissione stessa il disegno di legge: DE MARZI ed altri. — « Modifica al n. 2 dell'articolo 7 della legge 14 agosto 1971, n. 817, sulla proprietà coltivatrice » (870), già assegnato a detta Commissione in sede referente.

Annunzio di rimessione all'Assemblea di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Su richiesta del Governo, ai sensi dell'articolo 35, secondo comma, del Regolamento, i disegni di legge: « Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni a costruire edifici da destinare a sede di uffici locali » (1358) e: SAMMARTINO. — « Provvedimenti per l'accelerazione delle procedure relative alle costruzioni di competenza del Ministero delle poste e telecomunicazioni » (6), già assegnati alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) in sede deliberante, sono rimessi alla discussione e alla votazione dell'Assemblea.

Annunzio di ritiro di disegno di legge

P R E S I D E N T E . Il senatore Avezzano Comes ha dichiarato di ritirare il disegno di legge: « Modifica dell'articolo 14 della legge 4 gennaio 1968, n. 19, recante provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale » (99).

Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E . Nella seduta del 6 dicembre 1973, la 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione) ha approvato i seguenti disegni di legge:

« Autorizzazione alla Cassa depositi e prestiti a concedere all'Ente nazionale assistenza lavoratori (ENAL) un mutuo di lire 3 miliardi » (348);

« Autorizzazione di spesa per il finanziamento delle iniziative ed attività riguardanti l' " Anno nazionale del libro " » (1318);

« Modalità di erogazione degli assegni, delle pensioni ed indennità di accompagnamento a favore dei sordomuti, dei ciechi civili e dei mutilati ed invalidi civili » (1349).

Nella seduta di ieri, la 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) ha approvato i seguenti disegni di legge:

« Ricezione nella legislazione italiana delle direttive della Comunità economica europea concernenti il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi » (1350);

« Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale » (1419).

Annunzio di osservazioni e proposte trasmesse dal CNEL

P R E S I D E N T E . Il Presidente del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro ha trasmesso il testo delle osservazioni e proposte, approvato da quel Consesso, sui problemi della meccanizzazione agricola.

Tale testo sarà inviato alla competente Commissione.

Sullo svolgimento di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Alla fine della seduta odierna il Governo risponderà alle interrogazioni 3 - 0910 del senatore Bacchi e di altri senatori e 3 - 0916 del senatore Giovannetti e di altri senatori, di cui i proponenti avevano sollecitato lo svolgimento ed alle quali è stata riconosciuta dalla Presidenza l'urgenza.

Approvazione del disegno di legge:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 novembre 1973, n. 658, recante interventi a favore delle popolazioni dei comuni interessati dalla infezione colerica dell'agosto e settembre 1973 » (1352-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 novembre 1973, n. 658,

recante interventi a favore delle popolazioni dei comuni interessati dalla infezione colerica dell'agosto e settembre 1973 » già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati, per il quale il Senato ha autorizzato la relazione orale.

Pertanto ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

R E B E C C H I N I , *relatore*. Signor Presidente, in merito a questo disegno di legge, approvato, come si ricorderà, nella seduta del Senato del 6 dicembre scorso, la Camera dei deputati ha approvato alcune modifiche nella seduta del 13 dicembre. Più che di modifiche, per la verità, si tratta di una modifica del tutto formale; infatti, la modifica introdotta dalla Camera dei deputati riguarda l'articolo 4 e in specie il problema relativo al termine della presentazione delle domande da parte dei lavoratori per ottenere l'indennità prevista per i dipendenti delle aziende di mitilicoltura. Mentre la 5ª Commissione del Senato aveva uniformato tutti i termini per la presentazione di domande e l'ammissione ai relativi benefici a 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, poi nel dibattito in Aula nella seduta che precedette il voto e, precisamente, il 5 dicembre 1973, venne approvato un emendamento che tra l'altro reintroduceva il precedente termine calcolato dalla entrata in vigore del decreto-legge e che quindi per altri interventi ed altri benefici di cui alla legge appariva disarmonico rispetto agli altri termini. Di questa disarmonia, di questa piccola contraddizione del tutto formale, si è resa conto la Camera dei deputati che ha quindi modificato in questo senso il provvedimento. Poichè questa modifica mi sembra senz'altro opportuna prego l'Assemblea di volerla approvare.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati. Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per il tesoro.

P I C A R D I . *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Concordo con il relatore. Si tratta di una modifica formale che va a vantaggio degli interessati.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame della modifica apportata dalla Camera dei deputati all'articolo 4 del decreto-legge. Se ne dia lettura.

F I L E T T I , *Segretario*:

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« L'indennità è concessa dal Capo del compartimento marittimo, sentita la Commissione consultiva locale per la pesca marittima prevista dagli articoli 7 e 8 della legge 14 luglio 1965, n. 963, su domanda in carta libera degli interessati, da presentare entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Nella domanda devono essere indicati tutti gli elementi idonei ad accertare l'attività svolta dagli interessati ».

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti tale modifica. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico, così come è stato modificato dalla Camera dei deputati. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 novembre 1973, n. 741, concernente sanzioni per la inosservanza di divieti di circolazione nei giorni festivi » (1428) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge, con modificazioni,

del decreto-legge 23 novembre 1973, n. 741, concernente sanzioni per la inosservanza di divieti di circolazione nei giorni festivi » già approvato dalla Camera dei deputati e per il quale il Senato ha autorizzato la relazione orale.

Pertanto ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Z A C C A R I , *relatore.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge 1428, riguardante la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 novembre 1973, n. 741, concernente sanzioni per la inosservanza di divieti di circolazione nei giorni festivi, approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 12 dicembre 1973, se dovesse essere esaminato alla luce degli avvenimenti internazionali di questi ultimi mesi, in relazione alla crisi energetica contingente ed alla politica energetica generale sul piano mondiale e con riferimento ai problemi della società consumistica, improvvisamente scontratasi con una cruda realtà, inevitabilmente ci porterebbe a lunghe, anche se proficue discussioni.

Penso che oggi l'Assemblea debba limitare l'esame al merito del decreto-legge, cioè sanzioni per la inosservanza di divieti di circolazione nei giorni festivi, senza lasciarsi indurre nella tentazione, di per sè legittima e giustificata, di ampliare il discorso, sia perchè una discussione approfondita, anche se breve, è già avvenuta nell'altro ramo del Parlamento, sia perchè è già stata fissata la data anche per la nostra Assemblea per la discussione delle interrogazioni e delle interpellanze presentate da tutte le parti politiche sulla crisi energetica, sia perchè esiste una obiettiva urgenza di varare il provvedimento predisposto.

Domando scusa se ripeterò quanto già precisato ieri all'8ª Commissione (lavori pubblici). Il decreto-legge, nella sua essenzialità, stabilisce specifiche sanzioni amministrative di gravità particolare in relazione ad infrazioni connesse al divieto di circolazione nei giorni festivi. Il divieto è stato giustificato dalla necessità, da nessuno contestata, di ridurre i consumi privati per dare la garanzia di rifornimento di carburante ai settori produttivi.

Poteva essere scelta altra soluzione? Certamente sì, ma di fronte all'urgenza di provvedere tempestivamente il Governo ha giudicato opportuno, anche sulla scia di provvedimenti analoghi adottati da altri paesi europei, ricorrere alla limitazione della circolazione di mezzi privati e soltanto per quei giorni in cui generalmente gli stessi non vengono utilizzati per scopi produttivi.

È stata sollevata l'obiezione di incostituzionalità perchè il divieto intaccherebbe la libertà di circolazione e di soggiorno del cittadino: penso che, come è già stato affermato, il diritto e la libertà di circolazione non possano considerarsi intaccati qualora anche con un provvedimento amministrativo sia impedito, per ragioni di pubblico interesse, l'uso di un determinato mezzo di trasporto.

È stata sollevata la obiezione di interferenza nelle competenze degli enti locali, in materia di limitazione della circolazione stradale: sono d'accordo nel ritenere che, essendo in gioco l'interesse generale del paese, era necessario adottare una norma che fosse omogenea per tutto il territorio nazionale e che perciò, come tale, non potesse che essere adottata dal Governo.

È stata sollevata l'obiezione della illegittimità di un provvedimento che stabilisce per legge sanzioni per divieti posti in sede amministrativa. Questa obiezione aveva portato le Commissioni giustizia e trasporti della Camera dei deputati ad elaborare un nuovo testo, il cui primo articolo recitava: « È vietata la circolazione, nei giorni festivi, dei veicoli a motore, delle imbarcazioni e dei natanti da diporto a motore, degli aeromobili da turismo e privati » eccetera.

Pur non essendo un giurista, giudico che il Governo abbia bene operato nel chiedere alla Camera di ritornare, sia pure con una leggera modificazione, al testo originario. Infatti, stabilito per legge il divieto, ogni temperamento, ogni modifica sarebbe dovuta avvenire per legge, con le conseguenze pratiche che ognuno di noi può facilmente comprendere. Le decisioni prese, ad esempio, la settimana scorsa, a seguito anche delle

discussioni avvenute alla Camera, per una applicazione meno rigida delle precedenti norme, per modifiche delle misure restrittive, ne sono la concreta dimostrazione.

È stato infine sollevato il problema del danno che il divieto provoca a determinate categorie e a determinati settori produttivi del paese: in primo luogo al turismo. Si tratta, a mio parere, di un discorso serio; non certo seria è stata, a questo proposito, la trasmissione televisiva di venerdì scorso, quando sono stati interpellati, per un parere su queste restrizioni, personaggi della malavita delle grandi città. Anche io sento il dovere di sostenere questo argomento perchè investe l'economia oltre che di numerosi centri turistici anche di zone montane e periferiche del nostro paese che avevano trovato nel turismo il mezzo di sopravvivenza.

Desidero solo leggere a questo proposito la statistica fattami pervenire dal sindaco di un piccolo comune montano della Liguria, Triora, in cui si dice: « Allego lo schema di un'indagine da me compiuta presso i ristoranti e le trattorie del comune, indagine tendente ad avere un preciso quadro della situazione venutasi a creare a causa del divieto di circolazione nei giorni festivi ». Mentre risulta che nelle prime tre giornate festive del dicembre 1972 vi erano state 969 presenze, nei tre giorni festivi del dicembre 1973 vi sono state 30 presenze. Ho letto questi dati solo per doverosa notizia.

Sorge a questo proposito il problema della durata. È vero che i provvedimenti sono a tempo indeterminato, ma è anche vero che il Governo da una parte ha piena facoltà di modificare o anche di revocare le misure restrittive, una volta che ne sorgesse la possibilità, e che dall'altra può compiere la scelta di nuovi strumenti, ad esempio il razionamento, che potrebbe con pari efficacia ridurre il consumo dei carburanti.

Ogni strumento però ha le sue luci e le sue ombre, i suoi aspetti positivi ed i suoi aspetti negativi. Non è possibile pensare che possa esservi uno strumento perfetto, tale cioè da non provocare ripercussioni anche negative quando il fine da raggiungere è quello di ridurre, di restringere i consumi per rispondere ad un impellente stato di necessità.

Questo stato di necessità, tuttavia, non deve essere considerato solo negativo perchè è servito, serve, o almeno dovrebbe servire ad una presa di coscienza, ad un ripensamento, da parte dell'opinione pubblica e da parte delle forze politiche che la rappresentano, su molte delle scelte di fondo compiute dalla società in questi ultimi anni e sulla necessità di un loro ridimensionamento. Come nella vita degli individui così nella vita della società un duro impattò con una dura realtà può essere salutare per modificare abitudini o per mutare costumi, sul piano materiale come sul piano morale. Sul piano materiale la carenza attuale nel settore del carburante potrebbe favorire, ad esempio, la soluzione del problema del trasporto pubblico con la sua rivalorizzazione ed il suo sviluppo, in modo che il trasporto pubblico potesse servire pienamente agli spostamenti quotidiani, regolari dei cittadini. Sul piano morale la stessa carenza potrebbe, anzi dovrebbe, portare tutti a considerare l'impossibilità di proseguire nella corsa sfrenata al cosiddetto consumismo, come è stato interpretato e vissuto sino ad oggi, in chiave quasi esclusivamente egoistica ed individualistica.

Onorevoli colleghi, comprendo che la mia relazione è troppo breve e largamente incompleta, però la giudico sufficiente per dare all'Assemblea elementi idonei per un voto responsabilmente favorevole alla conversione in legge del decreto-legge al nostro esame. (*Applausi dal centro, dal centro-sinistra e dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare il senatore Endrich. Ne ha facoltà.

E N D R I C H . Illustre Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, emanando il decreto-legge sottoposto al nostro esame il Governo ha ritenuto di dare prova d'energia e di coraggio. In verità il decreto-legge non sarebbe stato emanato se l'Italia non fosse stata preceduta sulla via

dell'austerità, della limitazione della circolazione automobilistica da altri paesi d'Europa; e benchè l'Italia sia economicamente più dissestata e sconquassata di quegli altri paesi, il Governo non si è precipitato, non si è affrettato, ha preso tempo, ha tergiversato, ha lasciato che prima si svolgessero le elezioni regionali nel Trentino-Alto Adige e le elezioni amministrative un po' dappertutto. Il che fa pensare che la salvezza della nazione sia una cosa importante; ma accattivarsi gli elettori e tenerseli buoni è una cosa ancora più importante.

Dunque il Governo ha avuto tempo di meditare, di riflettere, di predisporre lo strumento dell'austerità. Ciò nondimeno il decreto-legge è, dal punto di vista giuridico, una vera stortura. Nel testo originario l'ultimo comma dell'articolo 1 richiamava soltanto alcuni articoli, precisamente quelli dal 9 al 13, della legge 3 giugno 1967 n. 317, escludendo tutti gli altri, compresi quelli che, nientemeno, riguardano la contestazione dell'infrazione, il rapporto e il procedimento.

La Commissione giustizia della Camera dei deputati ha espresso parere favorevole subordinandolo alla condizione della modifica del quarto comma nel senso che venissero richiamati non solo alcuni ma tutti gli articoli della legge 3 giugno 1967. La proposta è stata accolta dal Governo e il quarto comma è stato approvato così modificato.

Questa è l'unica variante introdotta nel decreto-legge. La Commissione giustizia aveva proposto anche la modifica dei primi tre commi dell'articolo 1 del decreto-legge. La proposta non è stata accolta dal Governo e la Camera dei deputati ha approvato i primi commi dell'articolo 1 nel testo pristino, nel testo originario, che suona nel seguente modo: « Chiunque non osserva i provvedimenti che dispongono i divieti di circolazione nei giorni festivi dei veicoli a motore... è soggetto alla sanzione amministrativa da lire 100.000 a lire 1 milione ». Basta leggere questa norma di legge per constatare che essa reca una sanzione, ma che non c'è il precetto. Il Governo ha dato una spiegazione alla Camera dei deputati e ha detto: non abbiamo ritenuto opportuno includere il divieto di circolazione degli autoveicoli nei giorni festivi nel testo del decreto-legge perchè altrimenti ogni modifica del divieto postulerebbe l'emanazione di una nuova legge. Il che in parole povere significa che il Governo non esclude che il divieto di circolazione possa in avvenire andare oltre i giorni festivi ed estendersi ad altri giorni della settimana.

In tal modo è stata emanata una norma giuridica che contiene la sanzione ma non contiene il precetto, l'imperativo, il comando o il divieto.

Ora, in dottrina si conoscono norme giuridiche che mancano di sanzione (sono le cosiddette *leges imperfectae*) o in cui la sanzione è inadeguata (le cosiddette *leges minus quam perfectae*); ma è difficile imbattersi in norme giuridiche in cui ci sia la sanzione ma manchi il precetto. È ben vero che nel campo del diritto penale esistono le norme penali in bianco; però, a prescindere dalla considerazione che qui non siamo nel campo del diritto penale, osservo che quando si ricorre alla forma urgente e drastica del decreto-legge per fare fronte ad esigenze impellenti d'ordine generale, è assurdo rimettersi a un precetto futuro, eventuale, incerto, di là da venire.

Siamo nel campo del diritto amministrativo: lo dice il decreto-legge *expressis verbis* quando definisce amministrative le sanzioni comminate e quando soggiunge che tali sanzioni sono applicate dal prefetto o da altri organi della pubblica amministrazione, organi del Ministero dei trasporti e del Ministero della marina mercantile. Non c'è dubbio che quando una norma contiene una sanzione, per individuare il carattere della norma stessa occorre riferirsi alla natura della sanzione che deve scattare quando il precetto sia violato. Nel caso specifico è da escludersi che si tratti di norma penale perchè norma penale è quella in cui il comando o il divieto sono presidiati da una sanzione criminale. Tuttavia è buona regola di tecnica legislativa, nel formulare una legge e nel comminare una sanzione, tenere conto della natura degli interessi che si vogliono tutelare: se tali interessi sono d'ordine me-

ramente amministrativo, è ovvio che la sanzione sia amministrativa; se sono d'ordine giuridico più lato, la sanzione ha da essere penale. Soggiungo che quanto più è severa la sanzione, tanto più è ingiusto privare il cittadino delle garanzie della giurisdizione. Soggiungo ancora che quando si sottraggono i contravventori al giudice ordinario, non si dà prova di fiducia nella magistratura; allorchè l'attestato di sfiducia viene dal Governo, tutti i commenti sono superflui.

Nè varrebbe dire che si è preferita la procedura prefettizia perchè più agile, più spedita e quindi più efficace; sempre prova di sfiducia è, sfiducia nella magistratura per l'eccessiva lentezza dei procedimenti giudiziari.

Comunque sia, anche nel campo amministrativo, quando ci sia una sanzione, ha da esserci un precetto.

La Commissione giustizia della Camera nell'esprimere il suo parere ha detto che l'articolo 1 del decreto-legge rinvia implicitamente all'articolo 3 del codice stradale. La legge non lo dice; il rinvio, si sostiene, è implicito.

A sua volta il Sottosegretario ai trasporti, nella sua replica alla Camera dei deputati, ha fatto menzione dell'articolo 4 del codice stradale, il quale dice che nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco, adottare i provvedimenti indicati nell'articolo 3, commi primo, secondo e terzo. Nel primo comma dell'articolo 3 del codice stradale si dice che il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica, per esigenze di carattere militare o per motivi di pubblico interesse, può sospendere temporaneamente, in tutto od in parte, la circolazione degli autoveicoli fuori dei centri abitati. Abbiamo visto che, per quanto riguarda i centri abitati, competente è il sindaco.

A questo punto sorge una domanda: se un sindaco si rifiutasse di vietare la circolazione automobilistica nei giorni festivi? È vero che il sindaco agisce in materia come ufficiale del Governo, però è altrettanto vero che egli ha poteri autonomi insopprimibili. Ma, sia per quanto riguarda il sindaco che per quanto riguarda il prefetto, occorre molta fantasia per sostenere che si può vietare la circolazione degli autoveicoli nei giorni festivi in forza di un provvedimento emanato in base agli articoli 3 e 4 del codice stradale. Anzitutto gli articoli 3 e 4 parlano di sospensione temporanea, il che, se non erro, significa per un lasso di tempo determinato e continuo, non certo per una serie di giorni largamente intervallati, cioè i giorni festivi; ma poi — e questa è considerazione assorbente — il provvedimento deve essere determinato da ragioni di sicurezza pubblica, che nella specie non ricorrono, da esigenze di carattere militare, che non sussistono. È vero che la legge parla anche di motivi di interesse generale, ma è un interesse generale riferito alla strada ed al suo buon uso. L'ha detto la Corte costituzionale la quale, con sentenza n. 12 del 12 marzo 1965, si è pronunciata in modo esplicito. Era stato impugnato proprio l'articolo 3 del codice stradale; si sosteneva che fosse illegittimo dal punto di vista costituzionale. La Corte costituzionale, nel rigettare l'istanza, nel dichiararla manifestamente infondata, ha detto che il campo esclusivo di applicazione della norma, cioè dell'articolo 3, è quello del buon uso della strada. L'oggetto delle sollecitudini, della tutela da parte delle autorità che emanano le ordinanze previste dagli articoli 3 e 4 del codice stradale, è la strada, non l'economia di carburante. Che questa sia la retta interpretazione si evince dal significato delle parole della legge, perchè la legge parla, sì, di motivi di pubblico interesse, ma aggiunge: « conformemente alle direttive del Ministro dei lavori pubblici », e sappiamo che il Dicastero dei lavori pubblici presiede alla costruzione, alla manutenzione ed al buon uso delle strade.

Mi domando che cosa abbia da vedere la *ratio* di queste norme del codice stradale con la *ratio* d'un provvedimento che mira a fare economia di carburante. Non si può senza una palese forzatura distorcere ai fini dell'austerità la *ratio* degli articoli 3 e 4 del codice stradale. Vietare ai fini dell'austerità la circolazione automobilistica nei gior-

ni festivi significa porre in essere provvedimenti di dubbia — adopero un aggettivo blando ed eufemistico — legittimità.

Insomma, una normativa che interessa milioni di persone e che è stata a lungo ponderata, è stata concepita e formulata nel modo giuridicamente più infelice.

Vengo rapidamente agli aspetti economici, sociali e politici del problema. Prima di emanare il decreto-legge, il Governo, a mezzo degli organi di stampa e della televisione, ha lungamente blandito l'opinione pubblica facendo appello al senso di disciplina e alla comprensione dei cittadini. Dopo l'entrata in vigore del decreto-legge, il Governo ha espresso la sua ampia ed ammirata fiducia al popolo italiano per la disciplina dimostrata. È una fiducia accompagnata dalla minaccia di sanzioni che vanno fino ad un milione di lire e dalla concessione di molti permessi di circolazione nei giorni festivi.

Nella prima domenica di austerità, in una città della Sardegna, precisamente a Cagliari, sono state viste, con sorpresa ed indignazione, circolare alcune macchine i cui conducenti adempivano al compito di sommo momento e di estremo rilievo di trasportare dalla città allo stadio e dallo stadio a casa alcune persone che dovevano assistere ad una partita di calcio. Pare che si trattasse di personaggi dell'amministrazione regionale. Così è l'Italia! Non mancano mai i pezzi grossi, o sedicenti tali, *legibus soluti*.

Dicevo all'inizio dell'intervento che il Governo ha ritenuto di dare una prova di coraggio emanando il decreto-legge. Un'altra prova di coraggio aveva dato alcuni mesi fa, a luglio, bloccando i prezzi d'una ventina di generi di largo consumo per un certo periodo di tempo: i famosi 100 giorni, dei quali si mena gran vanto e grande scalpore. I motivi di compiacimento sarebbero certamente minori se si pensasse che alcune merci sono sparite dalla circolazione, si sono vendute sotto banco a prezzi assai maggiori rispetto a quelli ufficiali e che, quanto alle merci rimaste sul mercato, è avvenuto che siano state vendute a prezzi politici disastrosi per i produttori e gli intermediari, costretti a cedere a 100 quello che alla produzione costava 120 o 130. Allo scadere dei 100 giorni, i prezzi hanno fatto un brusco salto in avanti con correlativa svalutazione della lira; ma a questo proposito non si capisce bene se la svalutazione sia nei timori o nei voti, sia auspicata o deprecata dal Governo perchè ogni ministro ha il suo parere: non si è mai vista una concordia così discorde e una compagine così sconnessa e così caotica. Non è a dire che i ministri si limitino a manifestare le loro divergenze ed i loro contrasti in seno al Consiglio dei ministri, come sarebbe naturale, logico e lecito; no, polemizzano in pubblico mediante discorsi, interviste, allocuzioni destinate a passare alla storia. È proprio vero che il centro-sinistra è sinonimo di confusione, di disordine e di incoerenza!

L'austerità imperversa in molti paesi di Europa, ma la situazione italiana è la più preoccupante. Non lo dico io, lo dice la stampa estera; io mi limito a citare — non leggo per brevità — l'articolo d'un giornale inglese che è sempre stato molto benevolo verso il centro-sinistra, il « Financial times », il quale manifesta le sue apprensioni, le sue perplessità. L'articolo conclude dicendo: « L'aumento del costo del petrolio ed il mancato incremento delle esportazioni potranno trasformare una crisi che sembrava passeggera in crisi endemica e strutturale ». Quali sono le ragioni di questo pessimismo? Sono molteplici. Accenno solo ad alcune: l'imprevidenza del Governo, che non ha mai elaborato un piano petrolifero, che non ha costituito scorte di carburante, e, diciamo pure, la politica estera del Governo, che non ci ha fruttato molti amici. Tutti sappiamo che ci sono paesi europei che, avendo assunto di fronte al conflitto del Medio Oriente una posizione netta e precisa, vengono oggi riforniti di carburante da una delle parti in conflitto o dai suoi sostenitori.

Leggo qui poche righe d'una nota di un giornale israeliano: « Appare strano come l'Italia, dovendo sottostare alla imposizione ricattatoria dei produttori di petrolio, lo abbia fatto senza che sia stato espresso un severo giudizio sull'atteggiamento dei go-

verni arabi, anzi, seguendo l'esempio della Francia, si sia associata nel mostrare di voler ingraziarsi i ricattatori nella furbesca speranza di ottenere quello che in linguaggio corrente si chiama un occhio di riguardo ». E prosegue ironicamente la nota israeliana dicendo: vi siete svenati per dare, da gran signori, milioni e milioni ai paesi arabi, a Gheddafi, ad esempio, il quale quanto petrolio vi dà? Quale gratitudine vi ha dimostrato?

Mi auguro che le implorazioni del Governo italiano presso i governi arabi per ottenere del petrolio abbiano un risultato positivo, ma, allo stato dei fatti, debbo rilevare che non abbiamo amici nel mondo, che siamo invisi agli uni ed agli altri per la nostra doppiezza, per la nostra politica ambigua e infida.

Non c'è dubbio che la situazione economica italiana sia quanto mai labile e precaria. Neanche queste sono parole mie, sono parole d'un giornale americano che non ha nascosto le sue simpatie per il centro-sinistra ma che rileva che in Italia c'è circa un milione di disoccupati, che l'inflazione ha raggiunto un livello che supera quello di tutti gli altri paesi industrializzati e si domanda come mai una nazione che era così piena di promesse e di vitalità sia scaduta a questo punto. Io non so se le misure adottate dal Governo ci permetteranno di uscire fuor del pelago alla riva. Ho i miei dubbi. Non so se riusciremo a risparmiare i milioni di quintali di petrolio che occorrerebbe risparmiare. Qualche economia si farà, come al solito a spese delle categorie meno abbienti, delle più umili; ma si tratterà di economie assai modeste. Molti di coloro che solevano partire la domenica per il *week-end*, partiranno il venerdì. Le lunghe colonne di macchine che si snodavano alla vigilia dei giorni festivi nelle grandi arterie lasciando sull'asfalto molte vittime — la sorte delle vittime ormai non commuove più nessuno — sono state per troppi anni descritte, magnificate, fotografate, teletrasmesse come indice di prosperità e di progresso, perchè molta gente si possa indurre a rinunziare. E che dire dei « ponti »? Quanta letteratura bolsa si è fatta su questa abitudine di dilatare le vacanze disertando il lavoro! Saranno economie scarse, neutralizzate dal maggior consumo d'energia elettrica, perchè è ovvio che più la gente sta a casa e più consuma luce elettrica. Le stufe a cherosene saranno sostituite da stufe elettriche; il che sarà un bel guaio per questa nostra Italia in cui non ci sono centrali elettriche sufficienti.

Ed è molto comodo dire che la colpa della mancata costruzione è dei maniaci dell'ecologia, che si oppongono alla costruzione stessa. La verità è che i difensori della natura, del paesaggio, della salubrità dell'aria si oppongono alla mania dell'Enel di costruire pur che sia e dove che sia, alla mania dell'Enel di costruire le centrali elettriche dentro o alle porte dei centri abitati. Se le centrali elettriche difettano, la colpa è unicamente dell'Enel, che, al pari del Governo, arriva tardi e male. Scarse economie, dunque; maggior consumo di energia elettrica; danni immensi per molti settori della vita italiana a cominciare dal turismo, che dava tutti gli anni molti miliardi all'economia nazionale: queste sono le prospettive non liete. Del resto non credo che si possa per molto tempo vietare la circolazione nei giorni festivi tenendo mobilitate decine di migliaia di agenti dell'ordine, i quali hanno ben altro da fare. Intanto la diminuzione dell'illuminazione pubblica avrà, anzi ha già avuto come conseguenza il moltiplicarsi dei furti; le falangi irrobustite dei ladri si aggiungeranno a quelle dei rapinatori, dei ricattatori, dei lenoni, degli sfruttatori; nella sola Roma si commettono in media 425 delitti al giorno, senza tener conto di quelli innumerevoli che non vengono denunziati (violenze private o altro).

Dico anche — mi si consenta questa breve digressione — che è ingenuo ritenere che per stroncare la delinquenza basti inasprire le pene per alcuni reati, come hanno proposto alcuni parlamentari con un disegno di legge, del quale tanto si parla e di cui tratteremo anche noi a suo tempo. Fin d'ora domando: queste pene più severe a chi saranno applicate? Sappiamo benissimo che

quando, qualche rara volta, si riesce ad individuare gli autori di gravissimi crimini, essi quasi sempre riescono a sfuggire alla pena; eppoi 95 volte su cento si procede contro ignoti perchè non si scopre l'autore; e l'autore non si scopre perchè una serie di provvedimenti dissennati e sbagliati hanno messo la polizia giudiziaria nell'impossibilità di svolgere un'azione pronta ed efficace.

Siete in contraddizione: vi siete prodigati per addolcire le pene e ad un tratto correte tardivamente e vanamente ai ripari inasprendole. Siete in contraddizione perchè avete sempre predicato che vale più prevenire che reprimere. E che cosa avete prevenuto? Il lassismo ha favorito il disprezzo della legge, il sorgere d'una società permissiva, in cui lavoro e onestà sono parole vane. In una repubblica nella cui Costituzione è detto, all'articolo primo, che lo Stato è fondato sul lavoro e, all'articolo quattro, che il lavoro non è solo un diritto ma un dovere, bisognava esaltare il lavoro, non l'ozio, non lo spreco; bisognava interessarsi, sì, dei problemi del tempo libero, ma senza dissociarli da quelli del lavoro e da quelli della produzione; bisognava diffondere l'amore per il lavoro, non solo per gli svaghi e per i « ponti »; bisognava affermare e attuare il principio che svago e riposo sono il premio per chi ha compiuto il proprio dovere verso la società. Solo in un clima d'operosità, con una sana politica di equilibrio tra produzione e consumo, la nazione potrà trovare salvezza.

Non possiamo essere favorevoli ad un provvedimento con cui si vuole chiudere la stalla dopo che i buoi sono fuggiti e che non risolverà la situazione disastrosa creata dall'imprevidenza, dalla mancanza d'idee chiare, dall'incapacità di governare, che sono proprie del centro-sinistra. (*Applausi dalla estrema destra. Congratulazioni*).

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

BONAZZI. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, dopo la lunga discussione che ha avuto luogo alla Camera dei deputati la scorsa settimana ed anche in considerazione del fatto che proprio in queste ore nell'altro ramo del Parlamento è in corso un dibattito sull'intero grave problema della crisi energetica, dibattito nel quale ogni Gruppo politico presenterà le proprie posizioni, pare a me che si possa e si debba essere brevi nello spiegare l'atteggiamento che si intende assumere nei confronti di questo decreto-legge concernente sanzioni per la inosservanza di divieti di circolazione nei giorni festivi. Almeno io intendo fare così preoccupandomi soprattutto di sottolineare le ragioni principali, le più importanti che portano il mio Gruppo a giudicare negativamente i provvedimenti adottati dal Governo attraverso il decreto-legge numero 741.

Onorevole Sottosegretario, intanto ancora una volta si è trattato e si tratta di misure affrettate, pensate e decise senza consultare o interpellare nessuno; e dicendo questo penso in primo luogo alle organizzazioni sindacali, alle regioni e agli enti locali. Si è trattato e si tratta ancora una volta di provvedimenti disorganici, frammentari, slegati da ogni visione organica e da ogni piano.

La improvvisazione, in questo disordinato paese, per chi sta al Governo è purtroppo sempre stata e continua ad essere la regola. Onorevoli colleghi, in passato ed in questi giorni abbiamo avuto la prova di ciò. Mentre affermo queste cose passano nella mia mente in lunga fila questi problemi e potrei elencarli con molta facilità, come del resto potrebbe senza dubbio fare ogni collega presente in quest'Aula.

Ma cerchiamo di stare al tema: la crisi energetica. Ebbene, tale crisi si presenta e scoppia ovunque ed in modo particolare investe l'intera Europa; ma in Italia, con una leggerezza inspiegabile e colpevole, essa viene sottovalutata: per molti e molti mesi non si è spesa una sola parola da parte di chi avrebbe dovuto parlare e per settimane non siamo riusciti a capire che cosa pensassero il Governo ed i ministri più direttamente interessati.

Si dovevano attendere i risultati delle elezioni regionali ed amministrative del 18 novembre? Non lo so. È stata una coincidenza

che soltanto dopo i risultati ci si sia cominciati ad interessare anche di questo problema? Non lo so. È un fatto però che si incomincia a pensare e a fare qualcosa soltanto dopo i risultati delle elezioni del 18 novembre. Infatti il decreto-legge sul quale stiamo ora parlando è stato emanato dal Governo il 23 novembre scorso.

Si capisce che è passato molto, troppo tempo senza fare nulla; ci si rende conto, da parte del Governo, dell'errore compiuto ed allora il Governo medesimo pensa di riparare provvedendo in tutta fretta. E con la fretta si fanno le cose male, sbagliando, e con la fretta si improvvisa ed improvvisando si commettono seri errori. Fino al giorno prima tutto era consentito ed ogni cosa era permessa, senza controllo alcuno e senza alcun limite, poi improvvisamente, tutto ad un tratto, dall'ora « x », tutto deve essere vietato, anche ciò che non sarebbe strettamente necessario vietare: la più rigida, la più severa *austerity* viene decisa e viene imposta al nostro paese.

Ho parlato di improvvisazione, onorevole Sottosegretario, e non credo di aver parlato a sproposito. Vorrei infatti sapere fino a qual punto il Governo disponesse in novembre dei reali dati di fatto della situazione, dei dati e degli elementi cioè riguardanti le scorte, i consumi presuntivi, i prezzi dei combustibili e, soprattutto, fino a quale punto era stata approfondita la questione di fondo, secondo me, delle conseguenze sulla produzione derivanti dai provvedimenti che si intendevano adottare.

Diciamo la verità: su tutto ciò il Governo non era pronto perchè su tutto ciò il Governo aveva sorvolato, perchè il Governo, come dicevo prima, ha improvvisato, secondo la regola, e a distanza di un paio di settimane circa è stato costretto a parlare di modifiche, talune, si badi, radicali, come quella per esempio — discorso che già sentiamo venire avanti anche da parte governativa — del razionamento in luogo del divieto di circolazione nei giorni festivi.

Mi auguro, onorevole Sottosegretario, che a dette modifiche il Governo intenda giungere entro il più breve tempo possibile e mi auguro ciò sostanzialmente per tre ragioni. La prima è di carattere generale e tiene conto della situazione economica esistente nel paese. Ebbene, come è possibile, tenendo presente una tale situazione, non essere preoccupati del gravissimo potenziale deflattivo presente nelle misure adottate dal Governo? Se non si possedevano dati ed elementi e le idee non erano chiare — e non lo erano — ai signori del Governo qualche settimana fa, oggi ritengo che lo dovrebbero essere. Si è avuta cioè la dimostrazione dei danni gravissimi che i divieti e le restrizioni della libertà di circolazione e di movimento dei cittadini hanno causato e stanno causando in alcuni settori assai importanti della vita del nostro paese. Avete visto, onorevoli colleghi: sono bastate tre domeniche ed una festività infrasettimanale di divieto della circolazione automobilistica per dare la misura delle difficoltà in cui si sono venute a trovare decine di migliaia di esercizi. Mi riferisco ad alberghi, ristoranti, trattorie, stazioni turistiche, luoghi di divertimento eccetera, i quali, non dimentichiamolo, costituiscono per l'Italia una attività economica di fondamentale importanza.

Il turismo, come è noto, ha sempre rappresentato e rappresenta tuttora per l'Italia una vera e propria industria; rappresenta un'industria — anche questo è noto — cui si deve guardare con una particolare attenzione giacchè, a differenza di altre attività imprenditoriali, non è in passivo verso l'estero, ma costituisce anzi un attivo che ha contribuito e contribuisce a compensare in buona misura il nostro *deficit* valutario. Gli ultimi dati disponibili a tale proposito, cioè quelli relativi all'anno 1972, indicano che il turismo estero ha rappresentato per l'Italia un apporto di valuta dell'ordine di 1.270 miliardi circa.

Una seconda ragione per il passaggio dal divieto della circolazione ad un razionamento del carburante è per me quella del dubbio che alla fine sia consistente poi il risparmio complessivo del consumo. È noto intanto che il divieto di circolazione nei giorni festivi ha provocato — e continuerà a provocare — una notevole dilatazione dei consumi di energia elettrica. Ma poi c'è dell'altro su cui occorre riflettere. Che cosa è accaduto infatti e che cosa accade oggi? È accaduto ed acca-

de che al sabato e al lunedì il consumo di carburante raggiunge punte elevatissime, nettamente superiori a quelle registrate negli stessi giorni nel periodo pre-*austerity*. Ciò — è ben comprensibile — è dovuto al fatto che tutti coloro che vogliono trascorrere il giorno festivo fuori città partono il sabato pomeriggio e finiscono poi con il ritornare non appena è scoccata la mezzanotte della domenica. Questo non può non far pensare che in seguito al divieto tutto termini con molte ripercussioni negative in diversi settori e con molto poco risparmio di benzina.

C'è una terza ragione. Come non concludere, sulla base di queste ultime cose che dicevo, che alla fine ancora una volta, tanto per osservare anche qui una regola italiana, il semplice — in realtà semplicistico io dico — blocco totale domenicale colpirà i ceti più poveri, le masse popolari, cioè tutti quei cittadini che non possono concedersi un'ora in più della sola domenica di svago e di riposo?

I ceti privilegiati non si accorgeranno neppure del divieto. Coloro che possiedono mezzi potranno — e difatti già lo fanno — accogliere gli inviti che vengono loro diretti dalle pagine pubblicitarie dei grandi giornali. Ne leggo uno soltanto di questi, tanto per fare un esempio, ma ne potrei leggere più di uno. È stato pubblicato su un grande giornale italiano in questi ultimi giorni: « Tutti in Versilia dove non esiste emergenza. Viareggio, Lido di Camaiore, Marina di Pietrasanta, Forte dei Marmi: venite da noi, potrete dormire due notti e pagarne una soltanto. È una iniziativa che risolve il problema delle domeniche a piedi: si arriva il sabato pomeriggio in auto e si riparte il lunedì verso il mezzogiorno ». Queste sono le parole del comunicato pubblicitario.

Certo, ma cose di questo genere le classi più povere, i ceti operai, i lavoratori, gli impiegati non le potranno fare: non potranno accogliere un tale invito. Lo potranno fare altri; non certo coloro che al lunedì mattina devono essere presenti in fabbrica o in ufficio.

Onorevole Sottosegretario, ho seguito il dibattito che si è svolto la scorsa settimana presso l'altro ramo del Parlamento sul decreto-legge. Ella ha dovuto prendere in considerazione tutta una serie di critiche sollevate dalle diverse parti politiche e ha annunciato alcune modifiche alle misure restrittive deliberate dal Governo. Tali modifiche sono state approvate poi dal Governo la scorsa settimana. Si tratta comunque di ritocchi che per ora sono ancora di portata modesta: e cioè le auto potrannno circolare fino all'una dei giorni festivi; i cinema e i teatri potranno restare aperti sino alle 24; viene eliminato il divieto domenicale di circolazione per gli autotrasporti; sono previste deroghe per i trattori e i mezzi degli alberghi e, quale regalo per le prossime feste natalizie al popolo italiano, viene sospeso il divieto di circolazione per i giorni 25 e 26 dicembre e 1° gennaio. Di fronte alle giuste critiche e alle richieste che in queste settimane sono state con tanta insistenza avanzate, i ritocchi apportati, onorevole Sottosegretario, rappresentano il minimo che il Governo potesse fare. Ci si è dimenticati però comunque di una categoria della cui opera, a mio avviso, nelle giornate di blocco della circolazione vi è grande necessità: intendo riferirmi alla categoria dei servizi pubblici di rimessa. Non si deve dimenticare che le misure restrittive prese dal Governo hanno colpito anche detta categoria. I titolari artigiani che esercitano la professione di servizio pubblico di rimessa assolvono ad una funzione sociale insostituibile trasportando persone, molte volte donne e bambini, malati; nei diversi comuni dove non esiste l'ambulanza assolvono anche a questa funzione. Mi pare si possa pertanto dire che vi è complementarietà tra il servizio taxi nelle città e il servizio pubblico di rimessa.

Ora, non si capisce perchè il Governo la scorsa settimana non abbia preso in considerazione anche questo problema, costringendo così questa categoria ad un'agitazione che non nuoce soltanto ai diretti interessati, ma nuoce a tutti i cittadini impegnati nei giorni festivi, nelle grandi città soprattutto, alla ricerca di un mezzo pubblico che è quasi sempre non rintracciabile. Ho parlato di servizio pubblico, onorevole Sottosegretario: infatti chi svolge la professione di trasporto persone è munito di licenza rilasciata dagli organi ministeriali competenti; l'attività è disciplinata da regolamenti approvati dai consigli comunali e legittimati

dai comitati di controllo della regione; le macchine che fanno questo servizio pubblico hanno un contachilometri regolamentare e una tariffa autorizzata dalle autorità competenti e infine hanno un contrassegno approvato dalla provincia, dal comune e dalla regione con la scritta « Servizio pubblico di rimessa ». Io la pregherei, onorevole Sottosegretario, di voler pertanto prestare un attimo di attenzione alla questione di cui ho parlato, vedendo di risolverla prima di domenica.

Tornando al problema di carattere generale e riprendendo il discorso, dico che il Governo deve impegnarsi ora a studiare e ad adottare entro il più breve tempo possibile misure atte ad affrontare il problema della circolazione e della limitazione del consumo del carburante in termini diversi ed organici, nei termini cioè (e se il Governo ha poca fantasia guardi in quella direzione) che vengono indicati in questi giorni, e che già erano stati indicati ancor prima dei provvedimenti, dalle organizzazioni sindacali, dalle associazioni di categoria, dagli enti locali, dai partiti politici, dalle regioni.

Il mio Gruppo, accanto a queste valutazioni critiche che ho ora esposto, ritiene di avanzare alcune proposte, pensando che sia sempre cosa opportuna compiere uno sforzo affinchè sui diversi problemi non ci si limiti soltanto alle obiezioni e ai « no ». A parer nostro, onorevole Sottosegretario, è necessario e possibile revocare la norma di restrizione del traffico festivo allo scopo, come prima dicevo, di evitare le sue conseguenze negative di ordine economico e sociale. Si devono invece adottare, riteniamo, nuove immediate misure che possano assicurare un più consistente risparmio di carburante senza intaccare e squilibrare attività produttive e sociali che, come prima ricordavo, sono d'interesse popolare.

Queste misure potrebbero e dovrebbero essere le seguenti: 1) ridurre la velocità automobilistica a cento chilometri orari sulle autostrade e a ottanta sulle altre strade. Qualcuno ha calcolato che ciò determinerebbe una diminuzione del consumo di carburante dell'ordine del 15-20 per cento circa rispetto all'attuale; 2) mantenere la chiusura pomeridiana il sabato e totale nei giorni festivi dei distributori di carburanti; 3) invitare su scala nazionale le regioni ed i comuni, con il sostegno del Governo, ad attuare subito un programma di graduale estensione delle isole pedonali nei centri storici, garantendo ai comuni le risorse finanziarie necessarie per l'attuazione di coerenti sistemi di parcheggi e trasporti pubblici; 4) consentire la riorganizzazione dei trasporti pubblici locali secondo le esigenze intercomunali. Una quinta misura potrebbe e dovrebbe essere quella di garantire il rifornimento a prezzi ridotti dei carburanti per usi agricoli, per la pesca marittima e per i piccoli e medi autotrasporti merci. Poi ancora: nell'ambito di più generali misure di orario riguardanti il settore terziario, verificare la attuazione permanente dell'ora legale. Infine: di fronte al perdurante ricatto dei petrolieri — perchè di ricatto dobbiamo continuare a parlare e ne abbiamo avuto alcune dimostrazioni anche negli ultimi giorni — con ritardo delle consegne del gasolio per il riscaldamento, provvedere al censimento delle risorse e all'obbligo dei rifornimenti.

In tal senso si pone anche l'urgenza di estendere la rete dei metanodotti gestiti dagli enti locali.

Queste, onorevoli colleghi, sono alcune misure che secondo me e secondo il mio Gruppo dovrebbero essere adottate in maniera sollecita onde modificare in positivo gli errati provvedimenti governativi. Queste potranno essere comunque, onorevole Sottosegretario — almeno me lo auguro — cose di domani; oggi intanto purtroppo vi è il decreto-legge 23 novembre 1973, n. 741, nei confronti del quale, per le ragioni che prima ho cercato di illustrare, a nome del mio Gruppo dichiaro che voteremo contro la sua conversione in legge.

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

S T I R A T I . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli senatori, il mio sarà un intervento breve, perchè

ritengo che, se non vogliamo che il dibattito si amplii a dismisura e non abbia più confini — tanta è la materia che potrebbe essere trattata cogliendo l'occasione dalle restrizioni contemplate nel decreto al nostro esame — non possiamo non attenerci rigorosamente e fedelmente al testo. Non vogliamo — lo dico in premessa — entrare nella disputa di natura squisitamente giuridica che si è accesa anche nell'altro ramo del Parlamento intorno al decreto. Felice o infelice che sia il profilo giuridico del decreto in oggetto, riteniamo che si dovrà almeno concedere che esso sia stato dettato da autentiche, non certo artificiose, ragioni di necessità e di urgenza. Il decreto sul divieto di circolazione dei veicoli a motore nei giorni festivi ha subìto poi negli ultimi giorni ritocchi, modifiche tali che talune critiche rivolte al provvedimento hanno perduto in gran misura il loro valore. I temperamenti apportati alle drastiche misure prese in un primo momento dal Governo hanno reso senza dubbio più accettabile il decreto, almeno per il momento. Le ragioni che hanno comandato all'Esecutivo le misure intese a ridurre il più possibile il consumo di carburante sono fuori discussione: sono imposte dalla forza delle cose e forse trascendono la vicenda contigente per assumere il significato di un monito al paese perchè sia arrestata la corsa frenetica al consumismo facile e irrazionale.

Ciò detto, non possiamo anche noi fare a meno di sottolineare gli effetti dannosi, oltre che nel settore dell'automobile, con riflessi negativi sull'occupazione, in quello assai ampio del turismo, una voce importante del bilancio della nostra economia, che già risente dei divieti e che sarebbe gettato in una situazione drammatica ove tale stato di cose dovesse protrarsi fino alla stagione di più intenso flusso turistico. Non possiamo neanche ignorare il settore dello spettacolo, anch'esso sensibilmente danneggiato dal provvedimento.

E dunque, nel mentre esprimiamo voto favorevole alla conversione in legge del decreto governativo, pienamente consapevoli che nella stretta petrolifera il Governo non aveva altra scelta, doveva intervenire immediatamente in direzione di una drastica limitazione del consumo privato di carburante, abbiamo il dovere di rivolgere al Governo un preciso, pressante invito perchè il problema energetico venga esaminato nella sua interezza, perchè i sacrifici che il popolo italiano è disposto ad accettare (come ha dimostrato di saperli sopportare con alto senso civico) siano distribuiti il più equamente possibile. A questo fine pare anche a noi che ci si debba orientare verso il razionamento della benzina: non sapremmo indicare altro mezzo più idoneo per la riduzione dei consumi privati e per una giusta ripartizione dei sacrifici.

Infine il Governo mai come oggi è chiamato ad affrontare il tema dei trasporti pubblici, un problema che da troppo tempo è rimasto nel cassetto dei governi e dei programmatori. Nessuno potrebbe oggi negare che anche questa riforma non è una fissazione dei socialisti, ma un obiettivo serio che va al di là dell'emergenza e si iscrive nella linea del mutamento dello sviluppo economico e civile della società italiana, anche se — riconosciamolo — è dato registrare nella grande maggioranza dei cittadini una spiccata propensione per il mezzo privato. D'altra parte, senza la costruzione di una rete di trasporti pubblici metropolitani e di collegamenti ferroviari è finzione retorica e vuota, è vezzo predicatorio parlare di nuovi modelli dei consumi.

Più in generale, onorevoli senatori, avviare un nuovo tipo di sviluppo nel quale siano soddisfatte le ancora ampie e legittime aspirazioni sociali delle classi lavoratrici pare a noi la risposta più giusta, e ciò non solo in coerenza con le insistenti e purtroppo non sempre ascoltate richieste del nostro partito, ma proprio in sintonia con i tempi volgenti, che segnano — così sembra a molti del resto e non solo alla nostra parte — forse il tramonto di un'epoca, quella della società opulenta, della società affluente, e l'inizio di un'altra più consapevole dei rischi gravissimi che l'umanità intera potrebbe correre ove bruciasse rapidamente, al di là della vicenda contingente, le varie risorse

energetiche, non certo inesauribili, prima della eventuale scoperta di altre fonti di energia e senza alcun riguardo ai problemi ecologici.

Ma non vogliamo — lo premettevo all'inizio del mio intervento — addentrarci, in un'occasione come questa, in discorsi che ci porterebbero lontano e che semmai avremo l'opportunità di fare in questa stessa sede dopo le ferie natalizie.

Certo è che la nostra fragile e legatissima economia, che quasi tutta si fonda sulla esportazione di prodotti finiti, è in pericolo grave. Non è possibile che l'Italia e il mondo occidentale possano operare un ritorno puro e semplice a un tipo di società morta per sempre (mi riferisco a quello dell'anteguerra), ma crediamo nel contempo che sia altrettanto impossibile continuare nella corsa eccitata e folle al consumismo facile, allo spreco.

Dunque questo è il comportamento che suggeriamo: lotta alla dissipazione, allo sperpero delle risorse; non polemica contro la stessa civiltà industriale, non il ritorno a economie chiuse o precapitalistiche: condanniamo gli sprechi, il gettar via beni che diverranno forse sempre più preziosi per l'umanità, non il benessere che è cosa diversa dalla opulenza.

Pertanto siamo per una responsabile, cosciente politica di utilizzazione razionale delle risorse del mondo; siamo per il rispetto dei diritti di tutti i popoli, ma per ciò stesso dobbiamo insieme con l'Europa, fin qui — ahimè! — quasi assente e smarrita, trovare la forza e gli strumenti capaci di difendere gli interessi legittimi dei popoli europei colpiti dall'embargo petrolifero, in un quadro di giustizia, di collaborazione leale fra i paesi produttori e i paesi industiralizzati, di sviluppo fondato sul riconoscimento delle rispettive insopprimibili esigenze.

Soltanto in questi termini è possibile vincere la grande battaglia per la pace nel mondo. Auguriamoci tutti che la luce sinistra nella quale sta per aprirsi la conferenza di Ginevra si trasformi rapidamente in un'alba di distensione e di pace.

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

N E N C I O N I . Illustre Presidente, onorevoli colleghi, non vi parlerò della pace nel mondo perchè siamo ancorati ad un solito, consueto decreto-legge, strano nella sua forma e nella sua sostanza. Infatti, se il decreto-legge si riferisse a delle norme penali, non esiterei a dichiararlo assolutamente incostituzionale: in primo luogo per la riserva di legge per quanto concerne la sanzione, poi per la precisa riserva di legge per quanto concerne il precetto. Si tratta invece di un decreto-legge che offre una norma che pone una sanzione amministrativa da lire 100.000 ad 1 milione di lire per delle infrazioni che il legislatore non conosce nè può conoscere.

Sarebbe una norma penale, se fossimo in questo campo, di quelle chiamate in bianco, che però hanno l'esigenza di riferirsi sempre a dei precetti che esistono nel diritto positivo vigente. Sarebbe veramente assurda la norma in bianco, come precetto che stabilisce una pena, che non si riferisca ad una norma esistente nel diritto positivo.

Assistiamo — vorrei dire — impotenti al decadimento della tecnica legislativa e credo che questo decreto-legge abbia fatto sudare sette camicie al Consiglio dei ministri. Credo anche che il Presidente della Repubblica abbia trasalito esaminandolo poichè non è concepibile una norma che suona in questa maniera: « Chiunque non osservi i provvedimenti che dispongono divieti di circolazione nei giorni festivi... è soggetto alla sanzione amministrativa ».

Parlando solo sotto il profilo della tecnica, siamo contrari a questa normativa, anche se fosse in ipotesi esattamente formulata, poichè concepiamo un razionamento dei derivati dal petrolio al loro consumo e riteniamo inutile, ultronea, anzi dannosa una sospensiva del permesso di circolazione, per i giorni festivi o per altri periodi, che interrompa non tanto la circolazione, quanto le attività produttive, togliendo il lavoro a categorie di lavoratori diversificate. Abbiamo assistito in questi giorni, proprio davanti al

Senato, alla Camera dei deputati e a Palazzo Chigi, al *sit in* di diverse categorie di lavoratori colpite da questi provvedimenti. Se tali provvedimenti fossero utili ed il sacrificio di qualcuno andasse a favore del beneficio della collettività sarebbe ancora comprensibile. Questa mattina, dinanzi alle Commissioni riunite bilancio ed industria del Senato, si è trattato del problema dei rifornimenti petroliferi, come dello stesso argomento si sta discutendo ora alla Camera dei deputati. Praticamente è venuta fuori una circostanza a tutti nota. Ricordo, onorevoli colleghi, che prima ancora che questi provvedimenti fossero presi abbiamo presentato una mozione, che discuteremo alla ripresa, nella quale ci si poneva questo problema dell'assurdo di alcuni provvedimenti che erano stati adottati in alcuni Stati dell'Europa comunitaria e non relativamente all'attività diretta ad attenuare le conseguenze di una crisi petrolifera che al momento non esisteva ancora ma che è stata, almeno in Italia, artificialmente creata da disinvolte dichiarazioni del Governo che ha rimandato, senza prendere alcun provvedimento, alcune norme restrittive a dopo le elezioni non immaginando che rimandando a dopo le elezioni dei provvedimenti — e noi lo dicemmo subito nella nostra modestia — sarebbe sparito il cherosene, si sarebbe diradato il reperimento del gasolio, dell'olio combustibile, cioè di tutti quei prodotti di immediato utilizzo almeno per il riscaldamento, per il circuito industriale, per la produttività.

Pertanto si sono sentite le conseguenze di una situazione di crisi prima ancora che la crisi venisse a manifestarsi con i nuovi rifornimenti. Infatti i popoli arabi del golfo Persico — non parlo dei rifornimenti del Nord Africa che fino a questo momento hanno fornito regolarmente tutti i prodotti — hanno decretato sì la riduzione; ma quando si pensa che come minimo il periplo dell'Africa con le navi cisterna impegna dai 30 ai 40 giorni è evidente che nel momento in cui la riduzione veniva annunciata i nuovi rifornimenti decurtati non erano ancora arrivati e non stavano ancora riversando la loro crisi di contenuto nei circuiti italiani e anche degli altri paesi. Pertanto è stato un provvedimento abnorme quello di aver annunciato, ad un mese di distanza, che sarebbero stati presi dei provvedimenti compreso l'aumento anche del prezzo. È evidente che per il petrolio doveva verificarsi il fenomeno dell'imboscamento: è un fatto umano. Certo che dal punto di vista etico non sarà una cosa lodevole nè apprezzabile: ma è un fatto umano anche se ingiustificabile, ripeto, da un punto di vista morale. Le compagnie petrolifere, di fronte a questa disinvolta dichiarazione del Governo, come era normale che facessero (perchè le compagnie, specialmente quelle straniere, fanno i loro interessi e non certo i nostri), dettero ordine alle navi cisterna di rallentare la loro già lenta navigazione verso i porti italiani perchè la lenta navigazione durata oltre 50 giorni avrebbe avuto come conclusione l'arrivo nei porti italiani del petrolio in condizioni di mercato ben diverse.

E invece noi avevamo suggerito e siamo ancora dell'opinione di suggerire un razionamento dei prodotti del petrolio. Il sistema usato dall'Inghilterra è il più idoneo, ma noi ci troviamo purtroppo in un paese dove tutto è difficile. Quando il Governo si rivolge al Poligrafico dello Stato per chiedere informazioni circa un possibile lavoro si risponde che per stampare le tessere ci vogliono sei mesi. Non si capisce perchè ma il Poligrafico in molte occasioni ha chiesto del tempo; le cose debbono essere studiate in sede politica, debbono essere poi affinate valutando tutte le possibili evasioni, debbono essere poi concretate in un provvedimento; le tessere debbono essere poi disegnate; quando tutto questo è fatto comincia la lunga estenuante fatica al Poligrafico per la materiale disponibilità della cosiddetta tessera. E allora si aprono le discussioni circa l'organizzazione e le competenze. Tutto ciò richiede tre, quattro, cinque o sei mesi. Senza considerare le lunghe discussioni in merito al provvedimento che, praticamente, rende attuabile tutto il sistema.

È un paese che ha ruggine e sabbia in tutti gli ingranaggi; si muove lentamente; è una macchina che si muove sferragliando

ad una velocità certo molto inferiore a quei 120 chilometri all'ora disposti come velocità massima degli autoveicoli per le autostrade e ai 100 chilometri per le strade ordinarie. I provvedimenti per « risparmiare » combustibili, si è detto stamani e si sta ripetendo, in questo momento, alla Camera dei deputati, sono inutili perchè le statistiche provvisorie hanno scoperto l'ombrello: cioè che il consumo del giorno di domenica si ripartisce praticamente tra il venerdì sera e il lunedì mattina o la notte della domenica. Pertanto ci può essere disagio, come diceva il senatore Bonazzi, per i lavoratori — d'accordo, sicuramente disagio perchè sono nella impossibilità di muoversi se non con dei mezzi pubblici sovraffollati — ma il consumo globale praticamente è rimasto lo stesso. E le statistiche ci diranno che il provvedimento è stato non solo inutile ma dannoso perchè ha portato al consumo maggiore di energia elettrica, al consumo maggiore di altre energie, alla dispersione di energia, rimanendo identico, se non aumentato, il consumo di benzina per gli automezzi. Di certo vi è stato un grave disagio per il rifornimento dell'apparato produttivo. Infatti in un primo momento non potevano viaggiare neanche (illuminata saggezza del Governo!) le autobotti per il rifornimento del gasolio nelle fabbriche, nelle officine e dovunque si doveva lavorare per non incidere sul coefficiente di aumento della produttività che aveva dimostrato nel settore industriale una certa ripresa (fino all'11 per cento) malgrado i provvedimenti anticongiunturali come la contrazione e selezione del credito bancario e le dichiarazioni disinvolte in merito ai futuri aumenti del prezzo del gasolio che dovevano portare a ritardi nella consegna del petrolio alle raffinerie.

Ma le ragioni della crisi che indubbiamente esiste, onorevoli colleghi, a nostro avviso sono altre, sono ragioni diverse da quella della riduzione da parte dei paesi produttori e non consumatori d petrolio, come i popoli del golfo Persico, dall'Arabia Saudita al Kuwait, a tutti gli altri piccoli paesi come gli Emirati riuniti, il Qatar, l'Abu Dhabi, eccetera. Facendo una valutazione sintetica, noi importiamo l'85 per cento del totale fabbisogno di greggio: il 15 per cento del nostro fabbisogno lo abbiamo in Italia. La riduzione di cui dovremmo sentire la conseguenza negativa in questi giorni in cui sono arrivate le prime navi da quando il provvedimento è stato preso dovrebbe essere del 15 per cento, cioè del 15 per cento dell'85 per cento, che è il nostro fabbisogno importato e non reperito in Italia. Il 15 per cento dell'85 per cento è il 12,5 per cento del nostro fabbisogno. È evidente che il 12,5 per cento del nostro fabbisogno nell'arco della disponibilità nel 1974 (perchè non può certo incidere dietro le nostre spalle, deve incidere davanti a noi) è reperibilissimo. La crisi non dovrebbe esistere se le nostre condizioni valutarie fossero diverse. La Libia attraverso un accordo con l'ENI ha dato fino adesso ed è pronta a dare il 100 per cento delle quote di partecipazione ENI che sono il 50 per cento ed anche la quota di proprietà del paese produttore. L'Iran si è dichiarato disposto a fornirci il petrolio che vogliamo, sia pure aumentando i prezzi, che si aggiravano dai 3 ai 5 dollari al barile (160-170 chili), a 17-18 dollari il barile. Si tratta di prezzi che, prima nel Nord Africa e in Nigeria, sono stati quasi triplicati; adesso si arriva a dei moltiplicatori molto più elevati di quanto non era possibile (non da parte nostra, che l'abbiamo detto in tempo utile) prevedere.

Perchè i popoli produttori hanno deciso in questi giorni di aumentare a 17-18 dollari il barile il prezzo del greggio?

I popoli produttori si sono visti offrire dal Giappone e dagli Stati Uniti prezzi che salivano fino a 20 dollari il barile. È evidente che non possiamo dare torto ai paesi produttori per aver accettato allettanti offerte. La nostra pesante critica è per i ricatti che hanno fatto i popoli arabi, ma non per aver aumentato i prezzi dato che l'offerta è venuta da parte dei consumatori e gli Stati Uniti e il Giappone non hanno badato al prezzo pur di assicurarsi le disponibilità di greggio.

Noi invece, anche se il prezzo fosse rimasto a 5 dollari al barile, come era nell'agosto e nel settembre, non siamo in grado di pagare, non abbiamo più soldi per comprare la materia prima. Perfino se i prezzi dovessero tornare — cosa che non si realizzerà più — ai 2,50-3 dollari al barile, non avremmo la valuta per coprire il fabbisogno di petrolio, quel famoso 12,5 per cento che dovrebbe integrare la quota mancante per le restrizioni alla produzione di petrolio decise dai paesi produttori dell'Africa e del Golfo Persico.

Dunque la materia l'abbiamo a disposizione (mi assumo tutta la responsabilità di questa dichiarazione) ma non abbiamo la valuta per comprarla. Questo è il punto focale di tutta la situazione. Noi eravamo il secondo e poi il terzo paese del mondo per entità delle riserve valutarie che rappresentano il solo aggregato che può consentire o facilitare acquisti all'estero. Non si acquista con le lire, ma con valuta nei confronti dei mercati esteri. Poi queste riserve hanno subìto una erosione continua per colpa dei governi che si sono succeduti fino all'attuale, che hanno preso dei provvedimenti di restrizione del credito, che hanno impedito l'anticipo e la posticipazione dei regolamenti all'importazione e all'esportazione, che hanno preso provvedimenti relativi alla fornitura di valuta attraverso determinate banche autorizzate all'uopo, che hanno preso provvedimenti per evitare che si potessero disperdere nei nostri crediti all'estero le valute forti e non, comunitarie e non. Il regolamento infatti doveva avvenire attraverso la valuta con cui era stato contratto il debito, ma non si è pensato ad impedire la fuga dei capitali all'estero con l'unico sistema che poteva veramente mettere un argine e si è assistito alla erosione delle nostre riserve attraverso l'esportazione di capitali celati nelle partite correnti o attraverso la dolosa rivalutazione con moltiplicazione dei prezzi delle nostre merci all'importazione o la dolosa svalutazione dei prezzi delle merci all'esportazione.

Presidenza del Vice Presidente ROMAGNOLI CARETTONI Tullia

(*Segue* N E N C I O N I). Perchè tutto questo? Perchè negli affari, al di là di ogni giudizio morale su operazioni che possono essere criticabili, ciascuno guarda al proprio canale di utile, specialmente le compagnie multinazionali. Si pensi alla situazione del dollaro: esiste una parità della lira commerciale col dollaro di 605; c'è una parità col dollaro nel mercato della lira finanziaria da 628 a 630; c'è una parità del dollaro, biglietto o *chèque*, che arriva a 638-640; c'è infine una parità nel mercato parallelo, che è quello più usuale per le grandi compagnie multinazionali e le grandi organizzazioni, che quota oggi il dollaro ad una parità di 710-720. Ma cosa volete impedire se non attraverso un coraggioso controllo, che può creare anche delle impopolarità al Governo e può far cessare anche dei contributi che possono venire dalle grandi compagnie e dalle grandi società commerciali e industriali, che impedisca che il valore delle merci fisiche sia diverso dal valore della merce risultante dalle fatture e dai documenti doganali? L'erosione delle nostre riserve commerciali è partita da questa situazione, non dalle partite correnti e dalle rimesse degli emigranti o dai noli, è partita da questa precisa situazione di carattere tecnico, perchè le banche svizzere sono nate apposta per queste operazioni; le banche tedesche vivono di queste operazioni, e così le banche francesi, le banche americane aprono le braccia di fronte a queste operazioni. Anche non volendo accusare determinate organizzazioni di esportare i capitali all'estero, c'è quanto meno la possibilità da parte di queste organizzazio-

ni di acquistare la lira commerciale con una parità di 605 o 607 e reimportarla con un canale a 710-720. Voi capite che vi è una tale distanza tra i due canali che parte di questa valuta può anche ritornare in Italia, ma con uno scarto che pesa direttamente sulla erosione delle nostre riserve valutarie.

Siamo poi oggi di fronte ad una ragione di scambio, che è scesa da 102-105 a 78 come numero indice e 78 significa il piano inclinato, significa che si è passato il livello di guardia, significa che stiamo veramente ad un punto di svolta prima dello sfacelo della nostra moneta.

In queste condizioni e per queste condizioni, che sono ben diverse da quelle degli Stati Uniti, che hanno solo un 15-20 per cento di fabbisogno da importare — è il Giappone invece che si trova in una situazione piuttosto pesante ma attraverso possibilità valutarie ha potuto portarci via il nostro petrolio — questo provvedimento risulta un non senso. Sembra che ad un organismo straziato dal cancro si offra una aspirina.

E proprio un'aspirina per un organismo destinato al disfacimento totale. Onorevole Sottosegretario, occorrono dei provvedimenti coraggiosi, illuminati; occorrono dei provvedimenti impopolari, ma che salvino la possibilità delle nostre riserve valutarie, che esistono sotto il profilo della bilancia dei pagamenti. Esistono però come ombra perchè, se noi esaminassimo le partite economiche della bilancia dei pagamenti, verremmo a questa conclusione: che le nostre riserve sono totalmente assorbite da prestiti con i mercati esteri, fatti per poter rinvigorire — si è detto da parte del Governatore della Banca d'Italia — le nostre riserve. Ma se noi tiriamo la somma, una parte positiva e una parte negativa si elidono e non rimane nulla, come risultante. Anche i famosi 500 milioni di dollari per Venezia, senatore Lanfrè, sono finiti in difesa di questa situazione, di questo pozzo di san Patrizio; sembra che siano finiti, almeno secondo parziali ammissioni del Ministro del tesoro, in questo pozzo senza fondo, che non ha possibilità di essere minimamente colmato. E se invece di 500 milioni fossero stati uno o due miliardi di dollari avrebbero esattamente avuto la stessa sorte, cioè negativa per quanto concerne le nostre strutture economiche. Siamo su un balcone, affacciati su un mondo verso cui non possiamo svolgere la nostra azione industriale, commerciale, valutaria. Siamo nelle condizioni di aver perso di fiducia e di credibilità nei confronti dei nostri *partners* del Mercato comune; volete allora che abbiamo credibilità nei confronti dei popoli arabi, che ci fanno il regalo della strage di Fiumicino? Siamo veramente lontani dalla realtà!

Questo povero provvedimento è nato in un momento di sgomento da parte del Governo che prima si è occupato delle elezioni e poi ha cominciato ad occuparsi anche di questa situazione: tanto il popolo italiano, come il cielo, può attendere! Così il Governo è venuto fuori con questo provvedimento di limitazione dell'uso degli autoveicoli, con tutte le sue conseguenze negative e con nessuna conseguenza positiva nei confronti del risparmio di carburante, che (come spero di aver dimostrato) per noi non è altro che valuta cocente, valuta che scotta, valuta che a noi manca, valuta da noi desiderata non tanto per gli investimenti all'estero quanto per sopravvivere.

Non ci facciamo illusioni perchè i prezzi aumenteranno ancora; non ci facciamo illusioni: attraverso questi pannicelli caldi il consumo non verrà contratto; non ci facciamo illusioni: dobbiamo salvare a tutti i costi la linea dell'occupazione, il livello di occupazione, dobbiamo a tutti i costi salvare il gasolio e il gas perchè le industrie possano lavorare, mantenersi, mantenere il livello di occupazione; ed anche, onorevoli colleghi, per poter circolare. È una politica economica che si deve intraprendere; ecco perchè voteremo contro questo provvedimento assurdo, ridicolo; esso non porta neanche al razionamento perchè se di questo (e ci arriveremo) c'è bisogno esso non si ottiene attraverso quelle sagre paesane che si ripetono in televisione, quasi che l'uomo avesse ritrovato il suo ambiente, quando ci manca la possibilità di vivere e soprattutto di lavorare! È inutile che la televisione continui

giorno per giorno a distillare il veleno e a propinarci in una atmosfera azzurra che l'uomo finalmente nei giorni festivi ha ritrovato il suo ambiente, i bambini hanno ritrovato l'ossigeno, si vive a contatto con la natura, si va a piedi. È proprio il popolo italiano che dovrebbe comprendere che un Governo che non capisce queste situazioni è un Governo neanche di normale amministrazione, ma che gestisce il fallimento del paese. (*Applausi dall'estrema destra. Congratulazioni*).

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

P R E M O L I . Onorevole Presidente, onorevoli Sottosegretari, onorevoli colleghi, il decreto-legge in esame è diretto a completare, come si sa, il pacchetto di provvedimenti emanati dal Governo per sopperire alla carenza di petrolio e alla più generale crisi di energia. Questa si è, infatti, accentuata a seguito dei noti eventi bellici in Medio Oriente e delle decisioni punitive adottate dai paesi esportatori di greggio.

In sostanza, i provvedimenti presi dalla giunta d'urgenza del CIP, presieduta dal Ministro dell'industria, riguardano l'aumento dei prezzi della benzina *super* e di quella normale, del gasolio per autotrazione e dei combustibili per uso domestico ed industriale. Le decisioni adottate, invece, dal Consiglio dei ministri, utilizzando provvedimenti amministrativi di divieto e di limitazione sia della circolazione che della velocità delle auto sono diretti, per tali vie, a conseguire il risparmio del consumo richiesto dalle circostanze. Inoltre, vi sono, sempre da attuarsi con provvedimenti amministrativi, le decisioni che riguardano la limitazione dei consumi dell'energia dipendente dal petrolio, o ad essa alternativa.

Il complesso dei provvedimenti ora menzionati, anche se per le citate ragioni non è direttamente al vaglio del Parlamento, merita, comunque, un ampio dibattito parlamentare. I recenti provvedimenti restrittivi, anche se occasionalmente discendono dalla crisi petrolifera, dovuta ad eventi esterni, si connettono ad una più vasta crisi energetica che, in Italia. emerge da una serie di scelte erronee compiute nell'ultimo decennio. Ma ancora più rappresentano il primo segno e l'indice emblematico di un cambiamento di rotta che le economie di tutti i paesi industrializzati si troveranno a dover affrontare. Perciò, i suddetti provvedimenti, nonchè le scelte che ne hanno determinato l'emanazione, costituiscono un punto di riferimento per ulteriori casi, in cui si imponga il passaggio da un'economia illimitatamente consumistica ad un sistema a sviluppo limitato. Mette, pertanto, conto di prendere in esame, con estrema attenzione, l'intero problema, poichè scelte erronee di metodo possono predeterminare, per tutti noi, gravi limitazioni di libertà economica ed, in ultimo, anche politica.

Non ci si contrapponga qui un discorso sulla limitatezza ed urgenza delle norme stesse. Anche se, in percentuale, esse comportano una riduzione minima delle nostre importazioni e del nostro consumo di petrolio greggio e incidono solo marginalmente per la maggioranza degli italiani, esse possono avere, al contrario, conseguenze economiche gravissime, se non addirittura esiziali per quanti, a tutti i livelli, operano nel vasto settore dell'industria turistica ed in quelli direttamente o indirettamente collegati con l'industria automobilistica.

E se la necessità di un intervento immediato è fuori discussione si deve pur sottolineare che i noti provvedimenti restrittivi, così come sono stati articolati, non possono evidentemente perpetuarsi, senza limiti di tempo, ma sollecitano la presa in esame di alternative più rispondenti alla realtà economica italiana e, al tempo stesso, più garantiste della libertà e, talora, come si diceva, della sopravvivenza di quanti operano nel nostro sistema economico-produttivo.

In paesi dove il prevalere di interessi di partito su quelli generali è meno tollerato che da noi, sarebbe stato motivo di scandalo, onorevoli Sottosegretari, posticipare l'emanazione di provvedimenti restrittivi alla raccolta dei consensi elettorali, nel timore che questi ultimi avrebbero potuto risentirne. Noi siamo ormai usi a tali scorrettezze democratiche e non vi poniamo più attenzione, ma ci corre l'obbligo di affermare che il

tempo disponibile prima delle elezioni avrebbe potuto essere utilizzato almeno allo scopo di anticipare gli interventi e di predisporre disposizioni più consone, più articolate, meglio rispondenti alla messa in cantiere di quanto prevedibilmente si farà e, cioè, stampa di tessere per il carburante razionato, allestimento di uffici e via dicendo.

Per parte nostra, sostanzialmente lo abbiamo già detto, riteniamo che i provvedimenti restrittivi, nel loro insieme, tra i quali rientrano le norme sottoposteci, oggi, per la conversione in legge, rappresentino un tentativo sbagliato di limitazione dei consumi. È molto più difficile ridurre questi ultimi che aumentarli e, quindi, dovrebbe essere ovvia, per ogni responsabile uomo politico, l'esigenza di curare particolarmente la gradualità del passaggio da una mentalità consumistica a un piano di *austerity*.

Perfino una crescita disorganica e discontinua di attività porta meno danni obiettivi e meno concentrazioni di potere che non una limitazione di attività. In questo caso, infatti, ogni singolo operatore essendo più toccato nel vivo, il più debole può essere più facilmente spinto sotto il livello di sopravvivenza economica, mentre il più forte può facilmente, magari appellandosi a malintese solidarietà di categoria, far sì che i provvedimenti lo favoriscano e fagocitare, così, il più indifeso.

Gli interventi rozzi e semplicistici, quali quelli attuati dal Governo e di cui ora si chiede la nostra approvazione, per la loro conversione in legge, comportano, sì, scelte uguali per tutti i cittadini, ma non un peso ugualmente distribuito nè, come dicevo, risultati di risparmio accertati.

Alterando d'improvviso un sistema in equilibrio possono aversi le reazioni più imprevedibili. Così un intervento che obbliga tutti a non consumare carburante in un giorno della settimana solo apparentemente grava, in maniera uguale, su un consumo, escludendo scelte difformi: in realtà, questo provvedimento danneggia, infatti, solo quanti fornivano i servizi indispensabili per i consumi di quella giornata, mentre crea un ingiusto privilegio per chi fornisce i servizi per le altre giornate e, quindi, non partecipa alla riduzione di entrate per la parte che in un'equa distribuzione dovrebbe colpire anche lui.

Un sistema più rispettoso della libertà delle scelte, quale può riconoscersi, per esempio, in una riduzione del consumo di carburante attuata attraverso il tesseramento, determinerebbe, ovviamente, una difformità di scelte individuali e, quindi, una soluzione più vicina ad una equilibrata distribuzione delle conseguenze economiche sui singoli servizi. Troveremmo, per esempio, chi riserverebbe tutte le sue disponibilità per il tempo libero, accettando con maggiore serenità sacrifici e scomodità per raggiungere il posto di lavoro, in quanto rappresentano non una imposizione, ma la conseguenza di una libera azione. Altri non si discosterebbero, forse, dalla scelta ora imposta dal Governo per tutti, ma l'accoglierebbero più volentieri, in quanto non obbligata, ma frutto di una personale decisione.

Anche per quanto concerne i risparmi, un sistema più garantista e rispettoso delle scelte dei singoli, ma più globale, pur nella sua necessaria articolazione, offre maggiori possibilità di successo, in quanto le limitazioni di consumo possono essere predeterminate e più oculatamente programmate. In tal modo, infatti, si agisce più direttamente sui risparmi e non su una generica limitazione che potrebbe portare, anche in maniera statisticamente significativa, ad evasioni quali i fine-settimana estesi dal venerdì al lunedì, correlati — ricordiamolo — all'assenteismo dai posti di lavoro il lunedì mattina, creando così sprechi e privilegi, tanto più condannabili, in quanto il disegno di legge si propone un obiettivo di austerità.

Non ci si nasconde la complessità, la difficoltà ed anche gli inevitabili inconvenienti connessi ai problemi che si sprigionano dal razionamento del carburante, oltretutto utile per un ampio ventaglio di attività che hanno diversa rilevanza sociale e che, come tali, vanno tenute distinte e considerate ognuna secondo il peso che ha nel determinare conseguenze per la collettività. Ma una soluzione non deve essere scartata oppure non tentata, solo perchè si presenta complessa e magari è meno demagogica.

I danni che gli attuali provvedimenti, se non si apporteranno solleciti correttivi, possono arrecare non sono modesti. Il settore più colpito è indubbiamente quello turistico. Se si pensa che in esso vi è un'elevatissima presenza di piccoli imprenditori, spesso lavoratori in proprio, che basano le loro fortune sul rischio e sui capitali presi in prestito, si rileva subito la misura e, spesso, l'irreparabilità dei danni che una recessione, in questo settore, può creare.

Tutti gli esercizi in zone di importanza storico-ambientale traggono i loro guadagni dall'utilizzazione, da parte dei consumatori, del tempo libero e, quindi, in maniera quasi esclusiva, dagli incassi domenicali, predomenicali e festivi. Per siffatte imprese, che hanno, spesso, dimensioni e natura artigianali — ricordiamocelo — un calo così considerevole degli incassi equivale ad una situazione pressochè fallimentare. Con ciò, non si determinerà solo la rovina di una miriade di piccoli imprenditori, ma anche, dato il numero non certo trascurabile dei lavoratori dipendenti, un contributo, anch'esso non trascurabile, alla disoccupazione. Il danno inferto al solo settore dell'industria turistica, in senso lato, rappresenta economicamente una perdita ben superiore al risparmio di carburante che se ne ricava ed è l'amaro frutto di una scelta fatta dal Governo per la sua incapacità di collocare prospettivamente i problemi.

Più difficilmente evitabile è il danno che si determinerà nel settore dell'industria automobilistica, in tutti i suoi aspetti diretti e indiretti. Anche in questo caso, tuttavia, consentendo ad ogni utente la scelta del consumo di carburante che predilige, si potrà evitare che egli si disamori della sua macchina, non investendo in essa quanto aveva preventivato per rinnovi, manutenzione e così via. Una macchina che serve solo per il trasferimento da casa al posto di lavoro può anche essere vecchia, meno curata e meno elegante. Se si pensa che i lavoratori coinvolti direttamente o indirettamente nel settore automobilistico sono più di 800.000, con un giro di interessi che può valutarsi, grosso modo, in circa 11.000 miliardi, si vede come le dimensioni del problema meritino un esame approfondito, al fine di evitare conseguenze catastrofiche per una recessione che colpirebbe, travolgendo una ingente massa di lavoratori, una delle più vitali industrie del nostro paese.

Anche nel settore dello spettacolo, nonostante l'attenuazione della severità delle misure adottate di recente — e ne diamo atto con compiacimento — con una doccia scozzese per gli italiani, si ha l'impressione che i danni risultino sproporzionati ai risparmi realizzabili. Meriterebbero, forse, qualche considerazione, a nostro giudizio, l'ipotesi — facciamo qualche proposta costruttiva e ci auguriamo che il Governo ne tenga conto — di estendere a tutto l'arco dell'anno l'ora legale e il progetto di una diversa distribuzione dell'attività lavorativa concentrandola nelle ore centrali della giornata: orari come quelli 9-17, senza lunghi intervalli per la seconda colazione, tanto più sana, in quanto potrà essere meno abbondante, nonchè l'anticipo della cena, potrebbero rappresentare una condizione di equilibrio sociale, peraltro ampiamente sperimentata anche in paesi di latitudine più meridionale della nostra. Solo in tal modo si può consentire uno spazio per spettacoli serali compatibile con un risparmio energetico. Non ci illudiamo che un mutamento di abitudini del genere sia facile a realizzarsi, specie nei tempi brevi: esso richiederebbe un'organica linea di tendenza e non dei provvedimenti che sembrano alquanto contraddittori tra di loro.

Non si può, tuttavia, sottacere come la odierna urgente necessità di provvedimenti di risparmio energetico discenda più dalla imprevidenza e da scelte erronee dei Governi che si sono succeduti nelle precedenti legislature che dall'incidenza reale delle limitazioni di forniture di greggio da parte dei paesi arabi. Anzi, si ha perfino il sospetto che l'attuale congiuntura internazionale sia stata accolta con qualche sollievo dai responsabili di tali scelte, in quanto ha fornito loro la possibilità di evitare le conseguenze di una politica di cui essi erano responsabili e che sarebbero fatalmente, nei lati negativi, ricadute su di loro.

A parte il mancato potenziamento ferroviario, soprattutto nel settore merci, che avreb-

be potuto consentire uno spostamento nei consumi energetici dal settore carburanti a quello elettrico, è proprio in quest'ultimo campo che si ritrovano i più gravi errori. Per ciò che concerne l'energia nucleare fu quasi certamente un errore frenare le iniziative del Consiglio nazionale dell'energia nucleare. Ed oggi possiamo anche chiederci se il famoso processo Ippolito (che poi si è risolto in una bolla di sapone: pare che costui fosse colpevole soltanto di aver qualche volta abusivamente viaggiato con vagoni letto) rivisto storicamente non si sia tradotto in un grosso danno pagato in termini di abbandono, tra l'altro, di programmi e di progettazioni che concernevano quattro centrali elettronucleari che, se fossero state fatte, sarebbero oggi risultate utilissime. Un'attività più responsabile e più vivace in questo campo ci avrebbe consentito di ridurre del 30 per cento il fabbisogno di oli greggi combustibili che avremmo sostituito con una più larga disponibilità di energia nucleare.

Il non esserci avvalsi di centrali nucleari, come negli altri paesi più industrializzati, oltre a rendere per noi più pesante la schiavitù ad una sola fonte energetica, ci ha lasciato più indifesi, dal punto di vista ecologico. Una opportuna ricerca scientifica nei settori di avanguardia di questo campo avrebbe anche potuto portare a prospettive più ottimistiche per l'ambiente: dalle centrali elettronucleari ancorate in mare, sempre che si siano fatte ulteriori verifiche sui possibili inquinamenti da uranio arricchito, ai nuovi reattori superpuliti, fino a quelli a funzione controllata, questo campo di lavoro doveva essere sperimentato, doveva essere verificato, e probabilmente si sarebbe passati alla concretezza di opere che, oggi, avrebbero reso meno demagogico e meno vuoto il discorso ecologico. Si sarebbe in tal modo aperto il cammino di speranze concrete e avremmo tolto, ripeto, al problema ecologico quel senso di incombente e ineluttabile prospettiva di diluvio universale.

Un altro errore risale, secondo noi, alla responsabilità di coloro che, di fronte all'aumento dei prezzi mondiali del petrolio, assai anteriore al recente conflitto del Medio Oriente, hanno violentemente combattuto il nostro adeguamento ai prezzi internazionali e, in nome della lotta contro le compagnie petrolifere e contro la speculazione, hanno, così, concorso gravemente a compromettere i nostri rapporti con esse e un più intenso afflusso di prodotti petroliferi verso l'Italia. Non vi è dubbio che le compagnie agiscono secondo il loro interesse e secondo le leggi dei prezzi internazionali, ma il fatto è che anche oggi non è possibile assicurare i rifornimenti senza il loro concorso; e la politica di compressione dei prezzi, rivendicata dai partiti di sinistra, non ha certo facilitato la posizione del Governo nel momento attuale di crisi.

Si è creduto che si potesse imporre alle compagnie una condotta antieconomica ed oggi se ne subiscono gli effetti, senza alcun risultato positivo e con turbamento delle nostre fonti di alimentazione normale che presuppongono fiduciose relazioni, fondate sulla solida realtà di una accettazione realistica delle condizioni di mercato. Si è dimenticato, pure, che le compagnie, proprio perchè agenti su linee di mero interesse economico, avrebbero potuto funzionare, quanto meno, da cuscinetti ammortizzatori, rispetto alle ben più dure conseguenze degli atteggiamenti politici dei paesi produttori. Comunque sia, il nostro discorso potrebbe, fatalmente distaccandosi dal tema preciso del disegno di legge in esame, farsi più ampio, fino ad investire gli aspetti politici che concernono la urgenza di una soluzione europea dei problemi dell'energia e credo che varrà la pena di cogliere una prossima occasione per affrontare, con la latitudine e il rigore necessario, questo campo.

Quanto a noi, varrà la pena di ricordare che abbiamo seguìto una politica miope, facendoci troppo sovente condizionare dalla produzione, anzichè condizionarla noi stessi.

È inutile per esempio proporre il dirottamento dal mezzo privato a quello pubblico, quando, per lunghi anni, abbiamo prodotto macchine private, invece di autobus per trasporti collettivi.

In questo settore, la nostra carenza è tale da rendere, per esempio, Roma, Milano, Torino, Genova, Napoli le città del mondo meno dotate di mezzi pubblici sufficienti e

decorosi. In questo stato di arretratezza è comprensibile che l'utente, anche il più docile alla legge, anche il più incline all'obbedienza, non si senta incoraggiato ad abbandonare la propria piccola vettura.

A Roma, per esempio, il ricorso all'autobus (dove non ho mai incontrato un ministro) rappresenta uno spreco quotidiano di ore, fatalmente sottratte al lavoro, senza menzionare quale fatica fisica e quale destrezza da ginnasta si richiedano al passeggero che fruisca di un mezzo pubblico dell'urbe, per riuscire ad intrupparsi nella stiva dei trasportati.

Nè i taxi, a parte la ovvia differenza di prezzo, rappresentano un ulteriore adeguato contributo al servizio pubblico, tanto è vero che la fioritura dei cosiddetti « abusivi » (e cioè dei taxi a borsa nera) si fa, da tempo, più fertile ed è praticamente tollerata.

Per concludere, diremo che, anche in questo campo, scelte precise devono muovere da lontano ed essere il frutto di una politica coerente, riconoscibile nel suo sgranarsi di capitolo in capitolo.

In un'ottica più vasta, si dovrà tenere conto ovviamente dei vincoli e delle solidarietà internazionali, che sollecitano soluzioni non frammentarie, non campanilistiche, non concepite in senso autarchico e che, oltre tutto, ci lascerebbero ancora più esposti al ricatto di paesi che, dispotici all'interno, non possono che esportare dispotismo.

Il provvedimento in esame è una riprova del nostro frequente legiferare solo di fronte al duro impatto con la realtà. Ieri, questa imprevidenza ci ha fatto scoprire, con l'apparizione del colera, che mancavano centinaia di chilometri di fognature nei nostri centri urbani e che troppe opere a tutela dell'igiene pubblica sono di là da venire, oggi ci mette di fronte al vuoto di una politica dell'energia che avrebbe, quanto meno, attenuato la calamità della presente stagione, ed oggi ancora (per aggiungere un ulteriore esempio) non ci si è accorti, quanto meno a livello governativo, della inutilità di ulteriori autostrade, prima tra le quali la famosa « Pirubi », destinata a soddisfare alcune ambizioni politiche, più che a rendere un buon servizio al nostro paese e al suo bilancio dissestato.

Il nostro no al disegno di legge vuole avere anche il significato di una calda richiesta, affinchè il Governo riveda, in modo organico, questo vasto settore, dal cui riassetto e programma può dipendere, davvero, una vita qualitativamente diversa, più aderente ai tempi, più aggiornata e più sicura per l'intera collettività italiana. (*Applausi dal centro-destra*).

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

P I S C I T E L L O . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, le ragioni politiche del nostro dissenso nei confronti di questo provvedimento sono già state efficacemente espresse da parlamentari del nostro Gruppo nell'altro ramo del Parlamento. Io mi soffermerò quindi su alcune considerazioni solo per confermare e rimarcare la nostra opposizione ad un provvedimento politicamente sbagliato e formalmente non certo legittimo.

La nostra opposizione riguarda non solo il contenuto ed il meccanismo del provvedimento ma anche il metodo, certamente non democratico, seguìto dal Governo. Gravi e sbalorditive appaiono l'improvvisazione e la imprevidenza con le quali si vorrebbe fronteggiare la crisi energetica e la scarsità di carburante.

Un paese come il nostro, che da più di un quarto di secolo ha avuto come volano del suo sviluppo economico l'accrescersi esasperato della motorizzazione privata e più in generale dei consumi individuali, spesso solo voluttuari, non può essere improvvisamente, per decreto, sottoposto ad un simile *shock* senza che più gravi contraccolpi si ripercuotano sull'insieme dell'apparato produttivo, dell'intero sistema economico nazionale, che non attraversa certo un periodo florido.

Non si può cambiare improvvisamente la alimentazione, per così dire, di un organismo malaticcio dopo averlo ingozzato per anni con alimenti solo apparentemente nutritivi. E non è stato certo utile nè producente imporre per decreto dall'oggi al domani un

mutamento improvviso e radicale nel costume di larghe masse popolari, nelle abitudini più che decennali nell'utilizzazione del tempo libero, del riposo settimanale e festivo. Ciò del resto, com'era prevedibile, ha provocato l'effetto di gravi e pesanti colpi alla organizzazione del settore turistico, e più in generale del settore terziario.

L'esperienza di queste settimane relativa al divieto della circolazione domenicale e festiva e gli effetti negativi registrati dimostrano ampiamente non solo la validità e la concretezza delle posizioni da noi sostenute anche in questi ultimi frangenti, ma sono serviti in qualche misura a far mutare proposito e, in qualche modo, a far rivedere le stesse posizioni governative. Ma era davvero inevitabile compiere gli errori che sono stati commessi? Era inevitabile produrre guasti nuovi e suscitare altro malumore nell'opinione pubblica e fra le grandi masse popolari?

E veniamo, onorevole Sottosegretario, alla questione del metodo. Per un problema di così vasta portata, per una crisi non certo transitoria nè di poco momento, non sarebbe stato giusto e opportuno, non sarebbe stato più corretto, e perciò più democratico, avere una consultazione aperta, ufficiale, responsabile, e possibilmente arrivare anche ad una intesa, non solo con le grandi organizzazioni sindacali, ma anche con la più grande e responsabile forza di opposizione da noi appunto rappresentata? E non si sarebbe trattato soltanto in questa occasione di un giusto e regolare rapporto fra maggioranza e opposizione, ma di qualcosa di più importante e significativo, in un momento tanto grave e delicato per l'insieme dell'economia nazionale, del cui potenziamento e rinnovamento abbiamo sempre ritenuto e riteniamo tuttavia di doverci fare carico per la parte che ci compete. Si sarebbero certamente trovate soluzioni più rispondenti alle esigenze e alle condizioni del paese, e su di esse si sarebbe determinato un più largo e convinto consenso di lavoratori e di opinione pubblica. Ma contro questo provvedimento, giustamente, a parer nostro, sono state sollevate obiezioni anche di ordine formale e costituzionale, venendo esso a violare fra l'altro l'ambito dell'autonomia, la sfera di competenza dell'ente locale e in qualche modo anche il diritto alla libera circolazione dei cittadini; problemi seri e delicati su cui noi crediamo che sempre occorra riflettere e su cui non bisogna strafare se non si vuole dare un contenuto obiettivamente autoritario a provvedimenti che invece per la loro eccezionlità dovrebbero anche e soprattutto dal punto di vista formale e costituzionale essere davvero ineccepibili.

Ma vogliamo fare cenno alla sorpresa espressa in certi ambienti governativi, in certi ambienti giornalistici sulla posizione da noi assunta in ordine al provvedimento governativo. Ma come, è stato detto, i comunisti hanno per anni predicato l'esigenza di regolamentare, di limitare la circolazione privata, di privilegiare il trasporto pubblico collettivo, rispetto alla motorizzazione privata; come può ora lo stesso partito opporsi ad un provvedimento che si ispira in qualche modo alle loro proposte? Nessuna sorpresa vi può essere per il nostro atteggiamento, quando lo si voglia valutare con serietà, senza demagogia, senza tendenziosità. Noi, che pure da anni conduciamo una battaglia dura e difficile contro un modello di sviluppo, assunto anche a modello di civiltà, come è stato affermato da taluni autorevoli personaggi del nostro paese, modello di sviluppo che ha provocato guasti gravissimi, distorsioni e squilibri sociali e territoriali, sappiamo bene che non si può cambiare dall'oggi al domani e per decreto-legge un indirizzo economico, perseguìto per decenni. Quando la maggioranza esprime per bocca del Presidente del Consiglio la volontà di cambiare modello di sviluppo non più solo come esigenza sociale, ma come condizione di sopravvivenza e di sviluppo dell'economia, mutua certamente una posizione politica e un impegno programmatico che sono sempre stati e sono del nostro partito. Ma noi, che vogliamo andare al di là delle parole e delle pur solenni affermazioni e vogliamo guardare ai fatti, vogliamo vedere la conseguente articolazione degli impegni programmatici e il loro realizzarsi nel tempo con concretezza e serietà, senza velleitarismi e improvvisazioni, sapendo che cambiare modello di sviluppo non sarà certo impresa facile per gli ostacoli eco-

nomici che bisogna superare, per le forti opposizioni economiche e politiche che bisogna fronteggiare e far arretrare. Da qui a parer nostro l'esigenza di un nuovo rapporto, di un'intesa nuova tra le forze ideali e politiche fondamentali del nostro paese, non certo per cedere a nostre sollecitazioni, ma per servire un interesse generale del paese. Certo, siamo stati, siamo e saremo per un nuovo modello di sviluppo e perciò per un nuovo modello di civiltà, per una migliore e più elevata qualità della vita. Ma questo grande obiettivo vogliamo perseguirlo senza astrattezza, senza velleitarismi, con grande concretezza, con realismo politico, partendo dalle condizioni reali del nostro paese, senza illusioni e senza dannose fughe in avanti. Siamo ad esempio fermamente convinti dell'esigenza di una regolamentazione del traffico privato soprattutto all'interno delle città e particolarmente dei centri storici; siamo per una efficiente e moderna organizzazione del trasporto pubblico collettivo su strada e soprattutto su rotaia (l'abbiamo detto e intendiamo riaffermarlo in questa occasione); siamo per un nuovo e funzionale sistema nazionale di trasporto a servizio di un nuovo tipo di sviluppo economico organico, ordinato, al nord come al sud, nelle campagne per una nuova agricoltura, nel Mezzogiorno, nei centri congestionati del centro-nord.

Sono non solo proposte che abbiamo avanzato, ma obiettivi per cui abbiamo combattuto. Ma proprio perchè abbiamo combattuto per questi obiettivi, sappiamo bene che essi non si possono realizzare dall'oggi al domani e siamo noi ad affermare con realismo questa verità.

La difficoltà dell'obiettivo impone appunto una maggiore e ferma volontà politica, con scelte anche graduali e prudenti per non determinare un pericoloso collasso all'insieme dell'economia, ma che invertano in concreto le vecchie tendenze con coerenza, con continuità. Noi che abbiamo avversato lo sviluppo della motorizzazione privata così come si è realizzato nella realtà del nostro paese, e abbiamo dovuto contrastare spesso l'esaltazione acritica dello sviluppo della motorizzazione privata in più occasioni, sappiamo responsabilmente che non si può determinare un crollo improvviso nel settore per tanti anni trainante, nel settore dell'automobile, senza un crollo irrimediabile, spaventoso dell'intera economia.

Potrà esserci un calo in percentuale, è stato detto, non troppo pesante, non troppo elevato, che potrà forse essere tollerato dall'economia nazionale, se nel contempo vi sarà una conseguente riconversione produttiva, graduale ma sistematica, del settore in direzione dei mezzi collettivi di trasporto, degli autobus, delle vetture ferroviarie, del materiale rotabile, delle locomotive e anche delle macchine agricole per rinnovare una agricoltura che va trasformata e rinnovata, perchè non sia ulteriormente appesantito il *deficit* della bilancia dei pagamenti, che segna il punto più critico dell'attuale crisi economica. Una impostazione perciò complessiva, organica, programmata per il nostro sviluppo economico; e intanto, per una correzione dei provvedimenti disorganici e parziali, avanziamo alcune precise proposte.

Al di là delle necessarie intese da realizzare a livello internazionale, a livello dell'area del Mercato comune europeo con altri paesi, intendiamo rivolgere particolarmente la nostra attenzione a decisioni da prendere per quanto riguarda il nostro paese, all'interno di esso. Siamo per una diversa regolamentazione del traffico (lo abbiamo detto e lo ripetiamo) non con divieti alla circolazione festiva ma con misure serie, concordate di razionamento; siamo per un risparmio effettivo e non illusorio nel consumo dei carburanti; siamo per una regolamentazione del traffico nelle città all'interno delle quali va privilegiato in ogni modo il servizio pubblico rispetto all'automobile privata, questa grande divoratrice non solo di combustibile, ma soprattutto di spazio. Quindi siamo per privilegiare il servizio pubblico, non solo degli autobus, ma anche dei taxi; e ci permetteremmo di rivolgere all'onorevole Sottosegretario, per inciso, una breve annotazione in ordine all'impegno assunto riguardo ad un nostro ordine del giorno per consentire la circolazione nei giorni festivi anche alle automobili dei noleggiatori di rimessa con conducente.

In sostanza questi lavoratori svolgevano proprio nei giorni festivi, nelle domeniche (per matrimoni, per feste, per gite in campagna, fuori città) il proprio lavoro. Quindi è ingiusto escludere dalla circolazione questi lavoratori che in effetti hanno esercitato ed esercitano un servizio pubblico; si può dire che ne possono approfittare alcuni privilegiati, ma in ogni modo non si può solo per questa considerazione, che del resto può valere anche per i tassisti, mettere in condizioni di non lavorare una categoria come questa.

Signor Sottosegretario, dopo l'impegno assunto da lei dinanzi al Parlamento, in Commissione a nome del Governo, proprio stamattina la categoria è stata, secondo noi ingiustamente, caricata dalla polizia, perchè liberamente esercitava il proprio diritto di protestare per il fatto che il Governo non aveva dato disposizione riguardo appunto alla possibilità di far circolare questi lavoratori.

Naturalmente, quando parliamo della regolamentazione del servizio pubblico, perchè non si può certo tollerare la paralisi del traffico, della mobilità nelle grandi città, nelle zone congestionate, come in ogni parte del paese, sappiamo che occorre l'impegno non soltanto degli enti locali e delle regioni, cui costituzionalmente è demandata la materia, ma anche dello Stato: un impegno serio, contrattato, organizzato, programmato nei confronti delle regioni e degli enti locali in direzione, ad esempio per le grandi città, del grosso problema delle metropolitane. In Italia abbiamo migliaia di chilometri di autostrade e abbiamo soltanto alcune decine di chilometri di metropolitana. Bisogna invertire in modo serio, organizzato — ripeto — senza fughe in avanti le vecchie tendenze e le vecchie scelte.

Signor Sottosegretario, le chiediamo di smentire una notizia di stampa secondo la quale in questo momento di grave crisi energetica e soprattutto di scarsità del carburante, l'IRI ricerca nel mercato finanziario internazionale, proprio presso banche americane — e pare che stia già contrattando — prestiti per la costruzione di altre autostrade.

Se questa notizia di stampa risponde a verità, si tratta di un fatto grave e scandaloso che colpirà senza dubbio la pubblica opinione e accrescerà il malcontento e il disagio dei cittadini. Noi vogliamo che vengano bloccate certe spese, se non inutili, non certo molto urgenti, mentre riteniamo che il nostro paese debba impegnarsi in modo serio e sistematico nella ricerca scientifica perchè il paese conquisti qualche serio risultato nell'energia nucleare, perchè l'Italia non rimanga emarginata da questo importante settore energetico dell'avvenire.

Infine, signor Presidente — e concludo — un impegno grande, serio, entusiasmante, per cambiare davvero modello di sviluppo dovrà essere dispiegato all'interno delle città per una riorganizzazione del loro assetto, delle loro strutture, per una rianimazione vera, democratica, ordinata della loro vita, resa mostruosa e selvaggia da una politica sprecona e devastatrice.

Il divieto della circolazione privata, bloccando l'evasione settimanale fuori città di grandi masse di cittadini e di lavoratori, ha messo di più allo scoperto i guasti, lo squallore di quartieri-dormitorio, senza servizi sociali, senza verde, senza alcuna attrezzatura culturale o sportiva per l'impiego del tempo libero.

Il vostro decreto ha avuto forse un solo effetto positivo: quello di dare coscienza nuova alla gente, alle masse popolari, alla grande opinione pubblica su questi misfatti provocati sì dalla speculazione, dalle rendite, dai profitti — che hanno costituito in sostanza per tanti anni l'unica molla di sviluppo della nostra economia — ma che sono stati irresponsabilmente anche sostenuti e favoriti dalle vostre scelte sbagliate che sarebbe davvero l'ora di correggere, di cambiare.

È stata espressa, in seguito a questi divieti sulla circolazione festiva, un'ammirata sorpresa per il comportamento responsabile e per il senso civico dimostrato dai lavoratori e dai cittadini italiani. Tutto questo non ha provocato invece alcuna sorpresa in noi, che conosciamo bene i lavoratori e la stragrande maggioranza democratica del nostro paese. Sappiamo quante lotte democratiche e civili, ordinate, i lavoratori ed i cittadini democra-

tici hanno sostenuto per cambiare le strutture economiche e la condizione sociale del nostro paese. Conosciamo il loro impegno per ricucire, nel segno dell'unità, antiche divisioni e lacerazioni per l'interesse superiore del paese.

Ecco, signor Presidente, onorevoli colleghi, una classe dirigente nuova, civile, responsabile, dotata di senso nazionale, pronta a dirigere le sorti del paese. Quanta differenza con gli speculatori, con i trafficanti di valuta, con gli evasori fiscali, con i petrolieri neri, complici servili delle sette sorelle che mettono a loro profitto scandaloso la crisi di carburante che attraversa il mondo in questo momento!

Contro queste forze antidemocratiche ed antinazionali, richiamandoci alle grandi rivendicazioni e proposte dei lavoratori e delle loro organizzazioni sindacali e politiche, si può uscire dall'occhio del ciclone della crisi per avviare su nuovi binari e su nuovi meccanismi lo sviluppo economico ed il rinnovamento sociale e civile del paese. (*Applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

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

M A R I A N I . Onorevole Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, il senatore Premoli ha accennato nel suo intervento ad un atteggiamento quasi di sollievo del Governo a fronte della dichiarazione degli sceicchi nell'ottobre ultimo scorso perchè questa dichiarazione avrebbe facilitato una certa presa di posizione che, evidentemente, esso non aveva il coraggio di prendere in modo autonomo e ragionato se non con questo pretesto.

Ora, mi permetto di affermare che credo anche io che vi sia un fondo di verità in questa sua osservazione perchè in sostanza il Governo, sia col provvedimento del blocco dei prezzi che con questo provvedimento, più che uno scopo reale ha voluto conseguire un effetto psicologico; infatti, come abbiamo sentito dagli oratori di tutte le parti che sono intervenuti, i prezzi alla fine dei cento giorni sono aumentati in modo spropositato e nello stesso periodo in cui vigeva il blocco, se si voleva qualche cosa immediatamente o comunque di buona qualità, bisognava uscire da quell'elenco dei 21 generi. In queste condizioni, quale utilità vi è in questo provvedimento?

Una parte notevole del petrolio viene consumata, per esempio, per le centrali termoelettriche. E perchè le centrali termoelettriche si sono moltiplicate in questo modo (e sappiamo che ne verranno costruite altre) con consumo di gasolio e di petrolio? Perchè, in primo luogo, non si è provveduto dal 1963, cioè dal momento della nazionalizzazione del settore dell'energia elettrica, al completamento dei cavi che dovevano unire l'energia prodotta al Nord d'Italia con quella distribuita al Sud: manca il cavo Firenze-Roma. In sostanza, mentre il Nord quando manca di energia elettrica può rivolgersi anche alla Francia, alla Svizzera e all'Austria per avere quel quantitativo che momentaneamente può mancare, quest'energia si ferma a Firenze perchè non vi è il collegamento con il Sud d'Italia.

Tutto questo è avvenuto per l'insipienza dei dirigenti dell'Enel e del Governo che all'Enel, ente statale nazionale, doveva sovrintendere.

Abbiamo sentito nel passato una propaganda violenta contro i cosidetti baroni dell'energia elettrica perchè guadagnavano cifre spropositate. Vediamo oggi che l'Enel perde ogni anno notevoli cifre tanto che il Governo deve integrare queste perdite perchè l'Enel possa non avere un bilancio passivo. I famosi baroni dell'energia elettrica però avevano il buon senso di servirsi di quella materia prima che in Italia abbonda, l'acqua; cioè la maggioranza delle centrali elettriche erano idroelettiche: ci si serviva delle cascate dei fiumi e si facevano dei bacini là dove non vi erano le cascate in modo da crearle artificialmente. Essi avevano almeno questo senso di praticità che evidentemente non hanno coloro che oggi ci governano e coloro che presiedono all'Enel. Di modo che ci troviamo di fronte a questo circolo chiuso: non possiamo maggiorare l'u-

tilizzazione di energia elettrica nelle fabbriche, per i treni, per quello che riguarda l'attività industriale perchè anche l'energia elettrica viene prodotta in gran parte con lo stesso petrolio che manca, cioè con l'unica fonte di energia che abbiamo permesso diventasse l'alimentazione dell'economia italiana.

Di fronte ad un'insipienza di questo genere, è inutile recriminare e dire che bisogna diminuire le automobili in circolazione. Andatelo a dire agli operai di Milano e di Torino che dovrebbero recarsi al lavoro senza macchina: vedrete se sono d'accordo con voi! L'automobile, anche la piccola automobile, è diventata uno strumento necessario quando si è permessa la creazione dei grandi agglomerati urbani: non è possibile che coloro che vivono alla periferia lontano dei chilometri dal centro e che non hanno a disposizione il mezzo pubblico (sappiamo il perchè anche di queste carenze) possano recarsi al lavoro senza doversi alzare, per esempio, alle quattro del mattino. Con la macchina possono riposare di più e quindi produrre anche di più.

Ripeto, è un circolo chiuso. Quando si assunse da parte dello Stato l'esclusiva degli idrocarburi con la creazione dell'ENI, organo che vive in regime di monopolio per quanto riguarda la produzione italiana, quando si nazionalizzò l'energia elettrica, non si pensò di crearsi qualche altra fonte di energia. Sappiamo quale è stata la fine del CNEN, della centrale di Ispra e anche dell'Euratom che in Italia purtroppo hanno fallito il loro compito.

Ma vorrei richiamare l'attenzione su un'altra questione di cui ha già parlato il collega Endrich: noi convertiamo in legge un decreto-legge che è incostituzionale. In questo provvedimento non è contenuto il precetto e non è quindi indicata la fonte della legge che consente ai prefetti e ai sindaci di emanare le ordinanze o alla Presidenza del Consiglio di sostituirsi ai prefetti e ai sindaci (non so in base a quale disposizione perchè non conosco nè è mai stata indicata una disposizione di questo genere). Il Sottosegretario all'industria e, mi pare, il relatore, alla Camera, hanno parlato degli articoli 3 e 4 del testo unico della circolazione stradale 15 giugno 1959 n. 393. L'articolo 3 riguarda i poteri del prefetto, l'articolo 4 riguarda i sindaci. L'articolo 3 si riferisce soltanto a tre esigenze ben chiare: « Il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica, per esigenze di carattere militare o motivi di pubblico interesse, conformemente alle direttive del Ministro dei lavori pubblici » — non del Ministro dell'industria; e la questione dell'energia riguarda il Ministro dell'industria — « può sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade fuori dei centri abitati ». L'articolo 4 conferisce ai sindaci il potere di sospendere la circolazione nelle strade all'interno dei centri abitati.

Ma la questione è già stata esaminata dalla Corte costituzionale che, con sentenza numero 12 del 4 marzo 1965, si è espressa con queste parole: « È da premettere che i divieti che il prefetto può stabilire devono essere giustificati da contingenti esigenze inerenti al "buon uso" della strada e all'incolumità degli utenti od altre ragioni di pubblico interesse, ma non dovranno mai i detti divieti essere preordinati ad ingiustificati vantaggi o svantaggi di singoli o di gruppi ». E ancora: « L'illegittimità risiederebbe non nella norma (articoli 3 e 4 del testo unico della circolazione stradale) » (qui si trattava di divieto di circolazione degli autocarri durante le domeniche, il ricorso era stato fatto per questa ragione) « ma nell'atto amministrativo che, violando la norma, ne abbia travisato gli scopi per servirsene come strumento per violazione di diritti ».

Allora la Corte costituzionale giustificò il fatto dicendo che nel caso in specie non vi era illegittimità perchè vi erano ragioni di sicurezza pubblica e di incolumità delle persone alla base della decisione di non far circolare gli autocarri la domenica. Quindi l'intenzione del legislatore non era quella di creare uno svantaggio per gli autotrasportatori ma solo di tutelare la sicurezza pubblica e l'interesse generale assicurando « il buon uso » delle strade. Dunque perchè una legge non sia illegittima essa non deve creare degli svantaggi per dei cittadini o gruppi di

persone presi come tali ed evidentemente il trasporto riguarda più le merci che i cittadini.

Nel proporre la questione di legittimità costituzionale era stata invece indicata la violazione dell'articolo 3 della Costituzione relativo all'uguaglianza dei cittadini ed a questo proposito è nota la giurisprudenza della Corte che afferma non esservi violazione dell'articolo 3 quando si emanano delle norme che riguardano una determinata categoria di persone o un determinato periodo di tempo. Per quanto riguarda poi l'articolo 16 della Costituzione relativo alla libera circolazione delle persone, in questo caso si è ritenuto che la libertà non fosse compressa perchè la norma non riguardava la circolazione degli individui ma quella delle merci.

Indubbiamente ci troviamo di fronte, anche nel dettato della Corte costituzionale, ad un caso limite; ma io mi domando come è possibile varare ora una norma che preveda soltanto sanzioni, senza un precetto. In questa legge infatti la procedura è anomala perchè si parla di provvedimenti generici ma non si indica quali sono. Il relatore ha detto che si è voluto agire così per consentire una certa elasticità all'azione del Governo e per dargli la possibilità di cambiare in meglio o in peggio le disposizioni a seconda delle necessità. Questa intenzione può anche essere giusta, ma noi che siamo dei legislatori dobbiamo per primi osservare le norme del costume legislativo oltre che della Costituzione.

Come dicevo, il precetto non esiste. Si parla solo di provvedimenti che dispongono il divieto di circolazione. Ma di quali provvedimenti si tratta, e da chi sono stati disposti? Solo per un intervento verbale del relatore e del Sottosegretario alla Camera sappiamo che i provvedimenti sono stati emanati in virtù degli articoli 3 e 4 del testo unico sulla circolazione stradale ma il riferimento a questi articoli non viene fatto esplicitamente. Se almeno fossero indicate le fonti del provvedimento, cioè il prefetto e i sindaci, il testo sarebbe più ragionevole anche se, a mio avviso, la legge rimarrebbe comunque incostituzionale; però non si è fatto nemmeno questo.

Concludendo — poichè gli altri argomenti sono stati abbondantemente illustrati dai miei colleghi — ritengo che questa sia la peggiore legislazione che ci potessimo aspettare in un frangente di questo genere. (*Applausi dall'estrema destra. Congratulazioni*).

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

B U Z I O . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, sarò brevissimo anche perchè non ho potuto ascoltare, per impegni, i colleghi che sono intervenuti prima di me. Preciserò quindi brevemente la posizione del nostro Gruppo politico.

Nulla da dire sul provvedimento di conversione in legge del decreto-legge 23 novembre 1973, n. 741, concernente sanzioni per la inosservanza del divieto di circolazione nei giorni festivi.

I provvedimenti sono urgenti e necessari ed è quindi logico e giusto che per renderli operanti si prevedano sanzioni pecuniarie. Si è infatti potuto constatare che le infrazioni riscontrate in queste tre settimane sono pochissime in relazione al traffico automobilistico ed alla volontà dei cittadini di ricorrere all'automobile. Ciò grazie al senso di responsabilità che il popolo italiano ha dimostrato in questo delicato frangente.

La crisi nei rifornimenti del greggio, dovuta a pressioni politiche da parte dei governi arabi ed anche a ragioni di ordine economico (i governi arabi, di fronte all'inflazione, tesaurizzano le loro materie prime) anticipa forse solo di qualche decennio — così dicono gli esperti — una situazione di penuria già prevista, d'altra parte, da coloro che annualmente effettuano la stima della consistenza delle riserve petrolifere nelle diverse parti del mondo.

Gli altri paesi europei hanno già da tempo preso gli opportuni accorgimenti, per fronteggiare la grave crisi energetica. L'Italia, come al solito, per parecchi motivi ed anche perchè si trova in una situazione di-

versa, è arrivata in ritardo precipitandosi, per recuperare il tempo perduto, a formulare restrizioni che, invece di favorire un cambiamento graduale, per evitare scosse dannose all'economia e reazioni psicologiche facilmente prevedibili, hanno posto il paese improvvisamente di fronte ad una situazione gravida di pesanti conseguenze, senza l'ausilio di un'accurata e tempestiva campagna di informazione. Se ne parla molto, si sentono dare molti consigli a noi parlamentari, ma la realtà è che il Ministero dell'industria non è stato sollecito ad emanare dette informazioni.

Il popolo italiano, per nostra fortuna, si è comportato benissimo, conscio della situazione di emergenza determinatasi e con quella presenza di spirito che lo caratterizza.

La crisi energetica va senz'altro affrontata, oltre che sul piano interno, anche sul piano internazionale, e già questo si sta facendo promuovendo un'efficace cooperazione europea, poichè è una crisi che passa le frontiere dei singoli Stati. Comunque è un problema che trova il nostro paese in una fase delicata, essendo esso teso a favorire lo sviluppo, verificatosi in questi ultimi mesi, della produzione industriale e a contenere l'inflazione perlomeno entro i limiti segnati dall'aumento dei prezzi nei paesi comunitari. La crisi petrolifera rischia di compromettere gravemente quest'espansione. Occorre, ad ogni costo, mantenere l'equilibrio fra utilizzazione e distribuzione delle risorse. Per raggiungere un tale prioritario fine bisogna portare avanti una politica dell'energia che impedisca, il più possibile, alla produzione nazionale di risentire pesantemente del costo delle restrizioni petrolifere, attraverso l'accertamento delle disponibilità esistenti sul territorio nazionale, il contenimento dei consumi non prioritari, il potenziamento dell'ENI, l'intensificazione dei rapporti con i paesi produttori, l'accelerazione dei programmi nel settore elettrico e nucleare e la promozione di una politica energetica della Comunità europea.

In questa linea, la politica finanziaria deve tendere i suoi sforzi a limitare la spesa corrente per favorire gli investimenti sociali e produttivi. Ma non intendo dilungarmi ulteriormente su tali argomenti. Ci riserviamo di approfondirli meglio in occasione del prossimo dibattito sulla politica energetica. Tuttavia vi sono alcune considerazioni da farsi.

La crisi va affrontata con misure a breve termine, dicevo, e quindi partendo dalla riduzione dei consumi non prioritari, attraverso un razionamento dei consumi di benzina, per il trasporto privato. Questo è il problema: la misura appare preferibile al divieto di traffico nei giorni festivi, particolarmente per i gravi danni che questo arreca al settore turistico, ma va accompagnata dal potenziamento e dall'ammodernamento dei trasporti collettivi. È chiaro che i centri urbani — per la verità dobbiamo dire che molti cittadini sono più tranquilli, più sereni, dormono di più da quando sono in vigore queste restrizioni — per quello che riguarda il turismo domenicale, e mi riferisco in modo particolare alla mia provincia, sono in una situazione tragica che bisogna affrontare e risolvere. A mio parere, la soluzione più valida, più idonea, è quella del tesseramento; si parla di diverse altre misure: del tesseramento di una parte di benzina a basso prezzo, di un quantitativo senza tesseramento. La realtà è che bisogna apportare delle modifiche ai provvedimenti restrittivi se si vogliono soddisfare le esigenze di molte categorie di cittadini per lo sviluppo del turismo. Si è creata una situazione difficile, non solo per il turismo, ma anche per il trasporto pubblico, per esempio tra capoluogo e comuni vicini, dovuta alla mancanza di mezzi pubblici di trasporto e di una politica dei trasporti. Ho letto che per risolvere questo problema, occorrerebbero 10.000 autobus per poter far fronte alle esigenze di questo momento. Il tesseramento può forse rappresentare una valida soluzione poichè è necessario che il turismo domenicale non muoia in quanto su di esso si impernia la vita di centinaia e centinaia di famiglie.

Inoltre, la scarsità di gasolio con la conseguente diminuzione, in alcuni casi drastica, del riscaldamento in ambienti dove vi sono vecchi e bambini impone una politica di di-

stribuzione più efficiente, che segua criteri idonei a dare a tutti la possibilità di usufruire dei quantitativi esistenti oggi.

Occorre riconsiderare anche il sistema degli orari generalizzati per gli uffici e là dove è possibile istituire l'orario europeo, che non è l'orario continuato romano o di altri posti. Anche a livello CEE va portata avanti una politica di solidarietà e di risorse comune, parallelamente ad una politica di apertura e di collaborazione con i paesi produttori, ad una pronta definizione e approvazione del piano petrolifero nel quale si fissino tra l'altro i fabbisogni a breve, a medio e a lungo termine. Occorre vagliare le vie di rifornimento, quanto greggio si potrà ottenere attraverso trattative con gli Stati produttivi e quanto attraverso le grandi compagnie. Ho qui dati statistici che ci dicono quanto possiamo importare di greggio, quanto ne raffiniamo e quanta disponibilità abbiamo avuto in Italia dal rapporto 1970-71.

Giacchè subiamo l'inquinamento atmosferico causa delle molte raffinerie il Ministero cerchi almeno, con i mezzi che ha a propria disposizione, di avere la possibilità di una più equa distribuzione di queste fonti di energia.

Un ruolo importante in questo settore dovrà essere svolto dall'ENI, ruolo che dovrà divenire gradualmente molto superiore a quell'attuale; vanno in ogni caso privilegiati i consumi industriali per sostenere la ripresa produttiva in atto e i livelli occupazionali. Questo è uno dei problemi più importanti: ci preoccupa sapere che molte piccole aziende hanno dovuto chiudere i battenti per mancanza delle materie prime necessarie allo svolgimento del loro lavoro.

Circa le misure a medio e a lungo termine tanti aspetti andrebbero esaminati: ricerca delle fonti di energia alternative al petrolio — gas naturale —, contratti di rifornimento con l'estero in aggiunta a quelli già esistenti (Olanda, URSS, Algeria), nuove centrali termonucleari, sancite con legge poco tempo fa ma che potevano essere fatte prima; sfruttamento delle nostre residue possibilità di realizzare centrali idroelettriche.

Faccio parte del consorzio del Tanaro e posso dire che abbiamo dei progetti esecutivi che ci avrebbero permesso di avere quattro centrali funzionanti mentre ancora oggi non si sono potuti iniziare i lavori. Occorre un nuovo piano di sviluppo che privilegi i consumi pubblici rispetto a quelli privati determinando quindi una domanda pubblica (di mezzi di trasporto come di infrastrutture civili: ospedali, scuole) in grado di sostituire parte della domanda privata in un domani post-petrolio, cioè un domani industriale e civile non più largamente imperniato sul petrolio, a differenza di oggi.

Anche io sono d'accordo sul fatto di cercare di far sì che auto e pullman di rimessa diano un contributo in questo particolare momento. Sulla politica dei trasporti e sulla politica del turismo oggi si sta discutendo a livello di enti locali, regioni e province, e a conclusione dei dibattiti fatti in questi giorni bisogna che il ministero competente dia indicazioni sui problemi da risolvere non certo adottando disposizioni che, prese in un momento difficile, non sempre trovano la solidarietà e la consapevolezza di chi deve sottostare a queste norme. Parlando ad esempio della mia provincia non riesco a capire come mai il sabato pomeriggio debbano stare aperti soltanto sette distributori in tutta la provincia di Alessandria, che non è piccola, sicchè tutti gli automobilisti devono andare a fare rifornimento presso questi sette distributori. Oltretutto il disagio degli automobilisti si estende anche ai distributori di carburante: infatti il numero degli esercizi autorizzati a restare aperti potrebbe ben essere allargato per consentire almeno che il guadagno sia distribuito tra più persone che esercitano lo stesso mestiere e che hanno bisogno di ottenere quel tanto di utile necessario per tirare avanti.

Conciudo ricordando che si tratta di un problema difficile e delicato ed esprimendo la mia convinzione che in un momento così grave si debba anche tener conto dell'operato del Ministero. Ritengo che valga la pena di ripetere che è necessario adottare provvedimenti urgenti, capaci di risolvere — magari in parte — questi problemi, purchè si tratti

veramente di decisioni consapevoli: infatti i cittadini italiani — come ho detto all'inizio — sono responsabili, ma nello stesso tempo vogliono che le cose siano fatte con una certa serietà e che i problemi relativi alla situazione attuale di crisi e di mancanza del petrolio siano risolti.

Questa è la conclusione che esprimo a nome del mio Gruppo, riservandomi — come ho detto prima — di intervenire successivamente. Ho qui infatti dei dati che possono far meditare sull'importazione, sulla produzione e sull'esportazione del greggio, oltre che sull'inquinamento di cui subiamo le conseguenze. Occorre che ci sia almeno la possibilità di dare con giusta ragione al paese quello che in questo momento è necessario per il suo sviluppo. (*Applausi dal centro-sinistra e dal centro*).

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

Debbono ora essere svolti due ordine del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Zaccari.

F I L E T T I , *Segretario*:

Il Senato,

considerato il disagio in cui si trovano i cittadini francesi che debbono recarsi dai centri costieri del Dipartimento delle Alpi Marittime ai centri francesi della Valle Roja, a causa del divieto di circolazione nei giorni festivi,

invita il Governo a considerare la possibilità di consentire il transito nei due sensi lungo la strada statale n. 20 della Valle Roja alle auto di nazionalità francese.

1.

Z A C C A R I , *relatore*. Quest'ordine del giorno lo considero svolto.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno presentato dal senatore Maderchi e da altri senatori.

F I L E T T I , *Segretario*:

Il Senato,

tenuto conto che i provvedimenti relativi ai divieti di circolazione nei giorni festivi includono anche la categoria degli autonoleggiatori di automobili con autista creando gravi disagi alla popolazione che, priva di un proprio mezzo di trasporto e di fronte alla carenza di mezzi pubblici, è costretta a rinunciare ad un servizio rapido e straordinario di collegamento,

fa voti perchè il Governo voglia autorizzare la categoria degli autonoleggiatori a circolare nei giorni festivi.

2. MADERCHI, PERNA, CAVALLI, MINGOZZI, SEMA, SAMMARTINO, SANTALCO, AVEZZANO COMES, SANTONASTASO

M A D E R C H I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A D E R C H I . Dopo l'intervento del senatore Piscitello e dopo quello del senatore Bonazzi, che hanno ampiamente trattato la questione, e dopo che il mio ordine del giorno ha raccolto anche la firma dei colleghi della Democrazia cristiana e del Partito socialista, ci attendiamo che il Governo, per bocca del sottosegretario Cengarle, confermi quanto è stato detto in Commissione e garantisca alla categoria quelle facilitazioni che sono state chieste anche questa mattina, e che sono state poco fa illustrate dal collega Piscitello.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Z A C C A R I , *relatore*. Molto brevemente, signor Presidente, data l'ora tarda e dati gli inviti che ho ricevuto.

Ringrazio gli onorevoli colleghi per i loro interventi, tutti concreti e responsabili, e mi scuso se non risponderò dettagliatamente a molte delle loro osservazioni. Infatti su molti dei punti richiamati ho già espresso il

mio pensiero nella relazione orale che ho avuto l'onore di svolgere all'inizio della seduta. Questi punti riguardano soprattutto la obiezione di anticostituzionalità, l'obiezione di illegittimità, il problema della valorizzazione dei trasporti pubblici, quello della società consumistica e quindi della necessità di mirare a un nuovo modello di sviluppo.

Penso comunque che il rappresentante del Governo sarà in grado molto più di me di chiarire alcuni aspetti particolari quale quello dell'efficacia concreta dei provvedimenti, che è stata posta in dubbio da alcuni degli oratori intervenuti. Penso però che sia mio dovere constatare alcune posizioni comuni emerse dal dibattito odierno.

Mi è sembrato di percepire in tutti gli intervenuti una comune preoccupazione per la grave situazione in cui si trova il paese. Se criticato è stato lo strumento adottato dal Governo, nessuno ha contestato la necessità e l'urgenza di provvedimenti per limitare i consumi privati al fine di non pregiudicare la produzione industriale. Mi è sembrato inoltre di sentire in tutti gli interventi un invito al Governo per studiare la possibilità di mettere in atto altri strumenti quale il razionamento, soprattutto per impedire il crollo o almeno una grave crisi in alcuni settori produttivi, tra cui principalmente il turismo, che rappresenta una delle più vitali attività del nostro paese.

Nella convinzione e nella certezza che il Governo vorrà tenere in considerazione l'odierna discussione e le proposte avanzate dalle varie parti politiche, ma anche nella convinzione che sia necessario oggi porre il Governo in grado di proseguire nella sua azione delicata e difficile mi auguro che il Senato vorrà confortare con il suo voto il disegno di legge di conversione al nostro esame. (*Applausi dal centro, dal centro-sinistra e dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.

* C E N G A R L E , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, anzitutto mi corre l'obbligo di ringraziare il relatore Zaccari e per la sua relazione e per la risposta che, se anche sintetica, facilita il mio compito. Anche io cercherò di essere breve rispondendo ai senatori intervenuti sul dibattito anche se i temi da loro sviluppati meriterebbero una più ampia trattazione.

Dico subito ai senatori Endrich e Mariani che il Governo ha preferito scegliere questo tipo di provvedimento proprio perchè esso consente modifiche ed addirittura la stessa revoca senza ricorrere ad ulteriori provvedimenti legislativi. Non vi sono problemi di incostituzionalità in quanto con questo decreto non si viene a violare l'articolo 16 della Costituzione; infatti la circolazione dei cittadini è garantita e non viene messa in discussione, è soltanto vietato l'uso dei veicoli a motore.

Al senatore Bonazzi dirò che per quanto riguarda il grosso problema della crisi energetica è in corso — non so se sia terminato — il dibattito alla Camera ed in tale sede il Governo esprimerà il proprio punto di vista. Per quanto riguarda il problema del razionamento c'è una precisa dichiarazione della Presidenza del Consiglio che assicura che il problema è allo studio del Ministero dell'industria. Al senatore Bonazzi e agli altri oratori che hanno sollevato il problema dell'autonoleggio risponderò più avanti anche perchè l'argomento merita una più completa trattazione.

Ringrazio il senatore Stirati che ha sottolineato lo stato di necessità e di urgenza che è alla base di questo provvedimento. Certo vi sono degli effetti negativi sul turismo e sullo spettacolo, ma ribadisco ancora che si è trattato di una necessità, non si aveva altra scelta. Il problema del trasporto pubblico è all'attenzione del Governo ed anche su quest'argomento mi soffermerò più avanti.

Al senatore Nencioni che ha posto in discussione l'utilità del provvedimento faccio osservare che non si tratta di un provvedimento inutile. Le statistiche — egli ne ha citate diverse ed io potrei qui dimostrare il contrario di quanto ha affermato — stanno

a dimostrare la validità del provvedimento che è stato preso anche se, ovviamente, non poteva che essere impopolare. Ma si è trattato della necessità di giungere ad una riduzione del consumo di carburante ed in tal senso si è mossa l'iniziativa governativa. Per quanto concerne poi l'impegno del Governo a reperire il greggio tale assicurazione è stata data per il passato ed oggi riconfermata alla Camera.

Al senatore Premoli ribadisco che il nostro obiettivo è quello di ridurre il consumo di carburante. Certamente alcuni settori sono stati colpiti ed è per questo che sono state decise quelle deroghe che la scorsa settimana il Governo ha stabilito mentre sono allo studio altri provvedimenti, non escluso quello del razionamento da più parti anche qui sollecitato, pur rendendoci conto che per quest'ultimo le difficoltà di applicazione non sono poche e che qualora si addivenisse a tale scelta i tempi necessariamente saranno lunghi. Le proposte che da più parti sono state formulate da diversi colleghi saranno tenute nella dovuta considerazione e seriamente esaminate dal Governo.

Il senatore Piscitello ha dato solo una parziale risposta alla domanda del perchè i comunisti, che da tempo sollecitavano restrizioni, siano contrari a questo provvedimento. Resta, senatore Piscitello, questa contraddizione che rilevo non per fare della facile polemica ma per amore di verità.

Per quanto riguarda il problema delle metropolitane che è di estrema attualità, tra poco accennerò a questo argomento alla luce anche di recenti esperienze che si sono verificate in alcune città.

Ringrazio il senatore Buzio per l'intervento che ha fatto, che sottolinea i motivi per cui il Governo è giunto a queste determinazioni e ha preso questi provvedimenti. In fondo, come ebbi già occasione di dire alla Camera, il decreto-legge 23 novembre 1973, n. 741, si è reso necessario per evitare che la norma vietante la circolazione dei mezzi di trasporto a motore nei giorni festivi fosse resa praticamente vana. Di fronte alla gravità del momento, all'assoluta necessità di imporre un concreto risparmio di carburante e di energia, si è voluto da un lato compiere un'azione di persuasione e di convincimento generale sui reali motivi che queste limitazioni hanno imposto e dall'altro impedire che la leggerezza della sanzione potesse invogliare gli utenti a trasgredire la norma sapendo di correre soltanto il rischio di una multa peraltro lieve. Di qui l'insolita, se vogliamo, pesantezza delle sanzioni stesse.

D'altra parte, di fronte ad una situazione così particolare, così grave, non si poteva che ricorrere a provvedimenti eccezionali e ad eccezionali misure che garantissero la piena osservanza dei provvedimenti stessi.

È inutile qui ripetere le cause di forza maggiore che hanno imposto l'*austerity* sia nel settore della circolazione automobilistica che in quello dell'illuminazione cittadina. Si tratta di fattori comuni a quasi tutta l'Europa e davvero non dipendenti dalla nostra volontà o comunque da questa o quella politica nazionale.

Deve dirsi piuttosto che il provvedimento non era ritenuto perfetto nemmeno dal Governo e che anzi il Governo stesso avrebbe prima o poi cercato di adeguarlo il più possibile alle esigenze obiettive del paese soprattutto per limitare, per quanto possibile, il sacrificio alle popolazioni interessate. E la scorsa settimana sono state difatti decise dall'apposita Commissione presieduta dal sottosegretario di Stato Sarti alcune deroghe alle misure restrittive alla circolazione stradale e al normale consumo di energia elettrica. E bisogna riconoscere — e il riconoscimento è venuto anche attraverso il dibattito di questa sera in quest'Aula — che si è trattato di misure che sono state invocate durante la discussione parlamentare alla Camera dai vari Gruppi politici e che sono state accolte con favore da tutti non soltanto perchè alleggeriscono le restrizioni ma anche e soprattutto perchè vengono incontro alle manifestate esigenze di varie categorie di lavoratori.

Restano naturalmente da risolvere ancora vari problemi; uno di questi è la possibilità di autorizzare il servizio, nei giorni festivi, dell'autonoleggio. E qui rispondo ai quesiti postimi da diversi senatori. Ebbene, posso

annunciare che il Governo sta attentamente vagliando la richiesta degli autonoleggiatori, non mancando di tenere in particolare conto la situazione venutasi a determinare in grossi centri abitati non serviti da taxi o anche nelle grandi città ove più si è venuto a dimostrare insufficiente tale servizio. Posso aggiungere che ritengo imminente una decisione su questo argomento e penso che la categoria sarà ricevuta dai rappresentanti dell'apposita Commissione presieduta dal sottosegretario Sarti. Pertanto posso annunciare che una decisione su questo argomento e secondo quanto richiesto dall'ordine del giorno firmato da tutti i Gruppi politici sarà, ripeto, quanto prima presa da parte del Governo.

Resta però viva la preoccupazione che l'eventuale deroga per gli autonoleggiatori possa finire per incrementare il già grave e deplorevolissimo fenomeno dell'abusivismo. Di qui l'orientamento emerso di studiare l'eventuale deroga in modo da consentire l'utilizzo della macchina da noleggio soltanto se guidata da autista. Si deve a tutti i costi evitare che il servizio dei taxi possa trovare un'illecita concorrenza, più di quanto già non avvenga (e qui bisognerebbe richiamare gli organi di polizia municipale ad una maggiore e più intensa azione di controllo), negli abusivi che peraltro sottraggono clienti alle autovetture pubbliche senza le necessarie garanzie. Ma bisogna evitare anche — e dobbiamo dirlo senza reticenza alcuna — che l'autonoleggiatore, la grande società di autonoleggio finisca per offrire all'automobilista appiedato la facile anche se costosa alternativa di viaggiare con un'auto noleggiata. Abbiamo detto che siamo in un momento difficile e che dobbiamo imporci dei sacrifici, ma il Governo ha l'impegno di controllare che questi sacrifici li facciano tutti, senza che i soliti scaltri eludano le norme, senza cioè che si abbiano in definitiva i soliti figli e figliastri, senza soprattutto che chi ha maggiori disponibilità economiche possa comprarsi all'atto pratico anche il modo di sfuggire alle limitazioni imposte.

E già che siamo in tema di inosservanza alle norme suggerite dalla gravità del momento, non posso non soffermarmi sulla necessità che i recenti limiti di velocità fissati per gli automomilisti sulle strade e sulle autostrade siano scrupolosamente e soprattutto coscienziosamente rispettati; e ciò non tanto per il risparmio di carburante quanto e soprattutto per evitare incidenti che molte volte sono mortali. Siamo ormai alla vigilia delle festività natalizie e ci corre l'obbligo di rivolgere un sincero e convinto invito a tutti gli automobilisti perchè, come già purtroppo in passato, non trasformino la gioiosità di queste ricorrenze in drammi irrimediabili e luttuosi. Teniamo conto che i nostri limiti di velocità, a quanto mi consta, sono i più elevati esistenti in Europa. Questo periodo anzi potrebbe costituire, con tali limiti di velocità, un opportuno esperimento per valutare se una maggiore imposta prudenza sia idonea a ridurre sensibilmente il troppo alto numero di incidenti stradali.

Resta attualissimo il problema del trasporto pubblico, richiamato dalla crisi energetica ad un ruolo assolutamente di protagonista. A tale proposito debbo assicurare i colleghi che il Governo sta studiando il mezzo per favorire l'adeguamento del settore. Certo l'improvvisa limitazione del traffico automobilistico nei giorni festivi ha acuito le già sensibili deficienze del trasporto pubblico o quanto meno la sua inadeguatezza ai nuovi compiti cui è chiamato. È lusinghiero però constatare che non ovunque esso ha fallito la sua prova straordinaria. Come già ho fatto alla Camera, cito il caso di Milano e della sua metropolitana che è riuscita nei giorni festivi a soddisfare non solo le esigenze degli sportivi, ma di tutta la cittadinanza. Sappiamo bene che l'esempio di Milano non fa testo; a Roma le cose sono andate diversamente in particolare per quanto riguarda i collegamenti con la periferia. Anche le zone extraurbane reclamano collegamenti più intensi e più funzionali; e quando si parla di queste esigenze non si può dimenticare che esse abbracciano non soltanto le esigenze di riposo e di tempo libero del lavoratore nei giorni festivi, ma anche le esigenze commerciali e di lavoro di quanti proprio dai giorni festivi sperano di trarre gua-

dagni e lavoro che sopperiscano agli scarsi incassi dei giorni feriali. Ebbene, per le une e per le altre il Ministero dei trasporti non manca di seguire sia le realtà che le prospettive dei mezzi di trasporto pubblici. È il caso di dire che la crisi energetica ha finito per risvegliare il giusto interesse su tali problemi che purtroppo da troppi anni erano stati, come si suol dire, riposti in naftalina. Basti pensare alla questione delle metropolitane. Occorre — e il Ministero dei trasporti ne è ben consapevole — accelerare coraggiosamente i tempi per la realizzazione non soltanto della metropolitana di Roma, tornata proprio di recente alla ribalta per la mancata sua attuazione tempestiva, ma anche delle altre metropolitane di alcune città italiane come Torino, Napoli eccetera che potrebbero egregiamente risolvere il sempre più delicato problema del traffico urbano, se avessero la loro linea sotterranea moderna ed efficiente.

Si dirà che le metropolitane richiedono anni per essere realizzate. È vero, ma almeno facciamo che gli anni non passino soltanto per discutere sull'opportunità o meno di realizzarle. Di certo intanto occorre potenziare il servizio autofilotranviario.

A Roma domenica scorsa sono stati immessi in circolazione altri mezzi pubblici. Ci auguriamo che anche per le prossime giornate in cui il traffico è vietato questo tipo di intervento possa continuare.

Per quanto riguarda poi la richiesta di avere più mezzi pubblici a disposizione ed in particolare per quanto concerne anche il ramo ferroviario, dico subito che le officine di costruzione ferroviaria e automobilistica devono produrre in tempi brevi. Non si può tollerare il ritardo attuale nelle consegne delle commesse. È questo un aspetto negativo che intralcia lo stesso programma di ammodernamento delle ferrovie. Da un maggior lavoro, quale si prevede in questo clima di crisi energetica, avranno da guadagnarci tutti. Sarà un'assicurazione di continuità e di lavoro, ma occorrerà che questo lavoro sia realizzato prima che il trasporto pubblico urbano entri in vera preoccupante crisi.

Chiudo questo mio intervento rinnovando il riconoscimento, da più parti sottolineato, della maturità e del senso civico della nostra gente che ha dimostrato esemplare comprensione dell'eccezionalità della situazione. Il cittadino italiano ha superato le prime giornate di festa sacrificandosi con compostezza. Sta al Governo ed alle autorità degli enti locali non tradire questo spirito di comprensione e fare in modo che i sacrifici siano ridotti al minimo in uno spirito di giustizia e di altrettanta comprensione. E auguriamoci — già che parliamo di reciproche comprensioni — che sul piano internazionale anche i popoli che sono interessati alla crisi del Medio Oriente ritrovino la comprensione dei sacrifici imposti all'Europa e si avviino con vera onestà di intenti sulla via di una giusta pace.

Con quest'auspicio, che ritengo sia da tutti condiviso, chiedo al Senato di convertire in legge il decreto n. 741. Per quanto riguarda gli ordini del giorno, dichiaro di accettarli entrambi come raccomandazione. (*Applausi dal centro e dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Senatore Zaccari, insiste per la votazione del suo ordine del giorno?

Z A C C A R I , *relatore*. No, signor Presidente.

P R E S I D E N T E . Senatore Maderchi, insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 2?

M A D E R C H I . Non insisto.

P R E S I D E N T E . Passiamo allora all'esame dell'articolo unico. Se ne dia lettura.

F I L E T T I , *Segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto-legge 23 novembre 1973, n. 741, concernente sanzioni per la inosservanza di divieti di circolazione

nei giorni festivi, con la seguente modificazione:

L'ultimo comma dell'articolo 1 è sostituito dal seguente:

« Si applicano le disposizioni della legge 3 maggio 1967, n. 317, relative alle infrazioni alle norme sulla circolazione stradale ».

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Autorizzazione all'esercizio provvisorio del bilancio per l'anno finanziario 1974 » (1427) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione all'esercizio provvisorio del bilancio per l'anno finanziario 1974 », già approvato dalla Camera dei deputati e per il quale il Senato ha autorizzato la relazione orale.

Pertanto ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

C A R O L L O , *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, con questo disegno di legge si chiede la gestione provvisoria del bilancio sul testo già approvato dal Senato. Credo che il Governo non abbia alcun interesse, certo non sarebbe sospinto da alcuna speranza, nel presentare un disegno di legge per la gestione provvisoria del bilancio: aveva già presentato il documento fondamentale nei tempi costituzionali prescritti. Questo ramo del Parlamento aveva già approvato il bilancio; la Camera dei deputati deve ancora farlo.

I ritardi dell'*iter* parlamentare, che certo sarebbe difficile attribuire a specifica volontà del Governo, non hanno consentito l'approvazione del bilancio nei termini prescritti con il voto della Camera. Eccoci allora di fronte alla richiesta dell'esercizio provvisorio, che formalmente è del Governo, ma che in concreto nasce dal Parlamento stesso. Non è certo una richiesta impropria dal punto di vista giuridico e costituzionale; direi che non è impropria neanche dal punto di vista della produttività della pubblica amministrazione. Ben si sa che l'esercizio provvisorio non blocca la gestione dei residui passivi nè blocca la gestione della competenza, con riferimento in particolare alle quote di spesa che già questo ramo del Parlamento ha approvato. Dal punto di vista politico, non credo quindi che possano esserci motivi di censura e di critica per il fatto che anche quest'anno si chiede, formalmente dal Governo e sostanzialmente dal Parlamento, l'esercizio provvisorio.

Credo che sia superfluo intrattenermi ulteriormente sulla spiegazione dettagliata dei motivi che hanno ritardato l'*iter* parlamentare; essi sono ampiamente noti ai colleghi.

Riservandomi semmai di puntualizzare qualche considerazione in sede di replica, mi permetto di concludere raccomandando al Parlamento di voler compiere un atto che sul piano formale oltretutto è dovuto. Il Parlamento potrebbe tutt'al più sollevare obiezioni sul piano politico. Certo l'approvazione dell'esercizio provvisorio è nelle cose e non possiamo venir meno all'obbligo che ci compete di non paralizzare la pubblica amministrazione. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

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

B A S A D O N N A . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, spesso il Parlamento è chiamato a votare in stato di necessità, e ciò accade prevalentemente quando giungono al voto provvedimenti destinati ad assicurare la vitalità di settori produttivi, magari da tempo attesi e previsti e di cui i beneficiari avevano già tenuto conto nei loro programmi. Il voto di oggi, relativo alla legge che autorizza

l'esercizio provvisorio del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 1974, è destinato a garantire il normale funzionamento dell'organizzazione dello Stato. Se questo provvedimento non venisse approvato, tutto il congegno pubblico finanziario ed amministrativo rimarrebbe bloccato per un certo periodo di tempo e ad essere danneggiati sarebbero il paese ed i nostri concittadini che traggono dalle attività controllate dallo Stato le loro fonti di vita.

Il nostro voto contrario non può avere quindi che un significato politico; non può assolvere altro compito che quello di confermare in questa sede la valutazione del tutto negativa del bilancio dello Stato, già espressa dalla nostra parte politica nell'Aula del Senato. Questo non significa che il voto contrario al bilancio dello Stato debba necessariamente comportare una uguale valutazione della richiesta di esercizio provvisorio; esso potrebbe anche essere diverso qualora il Governo si fosse trovato nell'assoluta impossibilità di consentire che l'*iter* della legge per l'approvazione del bilancio fosse impostato in modo da portarlo a termine a completamento della gestione e che fosse quindi giustificato il ricorso ad uno strumento legislativo eccezionale, d'altra parte previsto dalla Costituzione.

Questo anno, dopo che molto celermente il Senato aveva proceduto all'esame del bilancio nelle Commissioni di merito e poi alla approvazione in Aula, si poteva fondatamente sperare che stesse per ripetersi l'evento che una sola volta si è verificato in 27 anni da quando è in vigore la Costituzione repubblicana e cioè l'approvazione del bilancio nei termini prescritti dalla legge. Invece anche quest'anno siamo alla richiesta dell'esercizio provvisorio, solo in parte giustificato dalla sospensione dei lavori per le elezioni amministrative parziali e gli eventi politici non prevedibili che hanno richiamato l'attenzione del Parlamento.

Sono d'accordo con il senatore Carollo che non si può sospettare che il Governo si comporti in questo modo perchè preferisce amministrare il paese in regime di esercizio provvisorio piuttosto che nella pienezza dei poteri amministrativi disponendo di un bilancio regolarmente approvato; basti pensare agli intralci burocratici e contabili connessi tra l'altro all'erogazione della spesa obbligatoria in più riprese, non potendosi, come è noto, superare i limiti dei dodicesimi. Ma certo il Governo è responsabile di essersi adagiato in una situazione nella quale un evento che dovrebbe essere eccezionale diventa un fatto normale e l'anormalità è costituita dall'approvazione del bilancio nei termini stabiliti. Tutti i governi che si sono succeduti hanno la responsabilità di aver tentato soltanto una volta senza successo di porre termine a questa situazione e di rientrare nella normalità. Ma da allora sono trascorsi dieci anni senza che un tale fine sia stato conseguito poichè il continuo ricorso all'esercizio provvisorio costituisce una conferma delle carenze della cosiddetta legge Curti, alla quale mi riferisco, relativa alla riforma delle procedure di approvazione parlamentare del bilancio.

Occorre apportare adeguati correttivi alle leggi che regolano la contabilità dello Stato, destinati ad eliminare intralci burocratici ed a snellire i sistemi di controllo; occorre rivedere i criteri di redazione del bilancio, attuare la ristrutturazione dei programmi di scadenza relativi ai vari adempimenti, procedendo alla modifica dei tempi tecnici e delle modalità di presentazione, discussione ed approvazione del bilancio di previsione e dei rendiconti generali, lasciando al Parlamento il tempo necessario per un adeguato esame di questo fondamentale strumento della vita dello Stato, prima dell'approvazione nei termini prescritti.

Tutti sono fermamente convinti di una tale esigenza, ma nessuna iniziativa legislativa viene presa in questa materia perchè evidentemente la maggioranza preferisce andare avanti così, piuttosto che imboccare la strada giusta indicata dalla correttezza amministrativa e contabile ma, soprattutto, dalla Costituzione, per cui è da ritenersi che abbiano scarsa fondatezza le speranze che annualmente vengono espresse da tutte le parti per la normalizzazione dell'adempimento che appunto stiamo esaminando.

Il senatore Carollo cerca di minimizzare i nostri dubbi e le nostre critiche osservando

che l'esercizio provvisorio viene richiesto non sul documento originario presentato dal Governo, ma sul bilancio e sulla nota di variazioni per l'incremento del fondo di investimento delle regioni, già approvati dal Senato. Ma ciò non esclude che altre modifiche possano essere apportate nell'altro ramo del Parlamento determinando una situazione anomala e irregolare. Infatti l'ammissione alla gestione dei dodicesimi comporta che il programma previsto dal bilancio venga praticamente portato in esecuzione. Sicchè la Camera, in sede di approvazione del bilancio, si troverà vincolata a situazioni che già praticamente ha avallato anche quando non le riteneva giuste ed auspicabili. Questi sono i motivi di varia natura che, assieme a quelli politici, suggeriscono il nostro atteggiamento negativo nei confronti di questo disegno di legge.

Ormai questa discussione che si ripete monotonamente ogni anno, intessuta con le stesse argomentazioni, ha perduto qualsiasi contenuto concreto. Se non temessimo di venir meno al rispetto dovuto all'Assemblea, diremmo che è diventata un rito del tutto superfluo, celebrato a conclusione dell'anno di attività legislativa nel più assoluto disinteresse dei due rami del Parlamento. L'anno scorso, nella stessa circostanza, abbiamo espresso voto contrario quando il Senato non aveva ancora proceduto all'approvazione del bilancio che aveva avuto luogo solo alla Camera. Quest'anno è già intervenuto un voto contrario al bilancio dello Stato da parte del Gruppo del movimento sociale-destra nazionale in conseguenza di valutazioni del tutto negative della politica economica e finanziaria dell'attuale Governo.

A maggior ragione pertanto viene espresso il nostro voto contrario al presente disegno di legge per l'autorizzazione all'esercizio provvisorio del bilancio. Questo voto costituisce anche una censura per un costume che suggerisce di adottare sistemi da tutti severamente criticati, ma che non si riesce in alcun modo ad abbandonare. (*Applausi dall'estrema destra. Congratulazioni*).

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

B R O S I O . Onorevole Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, il mio intervento sarà più che altro una dichiarazione di voto anticipata, e non oso pronunciare la parola « brevissima » perchè nessun oratore è più pericoloso di quello che comincia dicendo: sarò breve.

Voteremo contro questa autorizzazione all'esercizio provvisorio per la decisiva ragione già invocata dall'oratore che mi ha preceduto, cioè che abbiamo votato contro il bilancio e troviamo logico e coerente votare contro l'esercizio provvisorio. Se la legge esigesse una unanimità o una maggioranza speciale per questa approvazione, prima di fermare tutta la macchina dello Stato ci si potrebbe richiamare ad un senso di responsabilità. Ma tale questione non si pone oggi, quindi ognuno deve assumersi le proprie responsabilità, fare la sua parte: il Governo che ha proposto il bilancio contro cui abbiamo votato lo gestirà provvisoriamente e noi voteremo contro questa gestione provvisoria così come abbiamo fatto per il bilancio.

Qui potrei anche fermarmi, ma senza indulgere ad alcuna divagazione aggiungerò che non sono d'accordo con quanto è stato detto nella relazione, cioè che ormai l'utilizzazione della facoltà dell'esercizio provvisorio è diventata un fatto fisiologico e non patologico. Secondo noi è vero che il fatto è diventato abituale, ma non è vero che sia diventato normale. Si persiste in un sistema che dovrebbe essere eccezionale mentre, attraverso la lunghezza delle discussioni parlamentari e anche attraverso certe manchevolezze del Governo, si continua ad adottare questo sistema eccezionale come un sistema che si pretende essere normale ma che normale non è.

Mi si potrebbe dire che questo è stato fatto da tanti governi, anche da quello precedente in cui il ministro del tesoro era l'onorevole Malagodi; ma potrei replicare che quel governo Andreotti presentò il bilancio completo, con tutte le tabelle, con tutti i documenti, alla data stabilita. Invece questo Governo ha presentato ai primi di luglio solo un pezzo di carta che dava i dati riassuntivi del bilancio, mentre tutti i documenti e le tabelle indispensabili per l'analisi, per l'esame e la discussione del bilancio stesso furo-

no presentati tre mesi dopo. Con ciò non vogliamo fare critiche acerbe al Governo per aver continuato una tradizione che riteniamo scorretta, ma intendiamo riaffermare questa scorrettezza e auspicare che nei prossimi bilanci, senza bisogno di attendere il parere del comitato di indagine sulla spesa e contabilità pubblica, che aveva già lavorato e che speriamo riprenderà i lavori, questo metodo sia abbandonato. Nè si dica che c'è un vantaggio oggi per il fatto di presentare insieme al bilancio anche la nota di varazioni come elemento di questo esercizio provvisorio, perchè questo non cambia la situazione; del resto questa nota di variazioni, pur essendo stata giustificata da motivi contingenti, ha prodotto la situazione — sulla quale enuncio e termino — per cui si sono dati 400 miliardi in più alle regioni con spostamenti interni di bilancio.

Tutto questo era stato discusso nella 5ª Commissione, alla quale appartengo. Una rettifica di voci si imponeva, però non è stata applicata nel modo esauriente, dettagliato, analitico che avrebbe dovuto essere usato se si fosse veramente compiuto un esame approfondito e ragionato di tutte le poste che si dovevano spostare. Si è invece agito in un modo affrettato, sulla base di un compromesso tra il Governo e le regioni che a noi è parso insoddisfacente e che è stato anche uno dei motivi per cui abbiamo votato contro il bilancio.

Il risultato è stato che nel 1972 le regioni avevano avuto già un introito di 998 miliardi, contro 349 miliardi di spese, con un netto attivo di 649 miliardi. I fondi naturalmente giacevano nelle banche, fruttando notevoli interessi. Mi limito a segnalare come frase conclusiva tale fatto per significare che anche questa nota di variazioni non rispondeva ad una esigenza urgente delle finanze delle regioni, perchè queste godevano di larghe eccedenze quando ancora non si erano strutturate abbastanza per programmare e attuare spese veramente utili e necessarie.

Con questo credo di aver concluso nei limiti di tempo di una dichiarazione di voto. Grazie.

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

B O L L I N I . Signor Presidente, di fronte a una nuova richiesta di esercizio provvisorio la nostra parte potrebbe semplicemente richiamarsi al voto contrario dato al bilancio di previsione e per analogia politica concludere che non ci sarà il voto favorevole del Partito comunista; senonchè credo che le motivazioni, per un voto negativo, sulla proposta presentata dal Governo non possano soltanto riassumersi in un mero dato di ordine politico generale, per quanto rilevante esso sia.

Stupisce, almeno la mia parte, la indifferenza con cui il Governo e la maggioranza tendono a ridurre il significato politico della richiesta dell'esercizio provvisorio. A nessuno sfugge la situazione mortificante in cui viene a trovarsi il Governo allorquando avanza questa richiesta, ma al tempo stesso non si può ignorare il significato politico che assume il permanente e sistematico rifiuto ad accogliere ogni addebito anche se fondato su fatti assolutamente oggettivi. Il Governo tende a presentare la sua richiesta, che contrasta con la corretta applicazione della norma costituzionale, in modo da fare obiettivamente ricadere sul Parlamento ogni e qualunque responsabilità per la ritardata approvazione del bilancio.

Certamente, ogni qual volta viene avanzata la richiesta di esercizio provvisorio il relatore di maggioranza — ed anche in questo caso — formula sempre un auspicio perchè siano riformate rapidamente le procedure che hanno ostacolato la tempestiva approvazione del bilancio. Tuttavia, una volta ottenuto l'esercizio provvisorio, della necessità di misure riformatrici nessuno si fa più carico, talchè sembra a noi di interpretare un atteggiamento del Governo come troppo comodamente adaguito su una prassi consunta e logora, che oggettivamente presenta solo il Parlamento come incapace di rispettare i termini per una regolare e tempestiva approvazione del bilancio di previsione.

La maggioranza replica affermando che questi rilievi critici non hanno ragion d'es-

sere in quanto il Governo è in realtà vittima di una situazione e semmai, se c'è una critica da avanzare, essa deve riguardare i tempi, troppo lunghi, necessari al Parlamento per discutere e approvare il bilancio.

A parte la pretestuosità dell'argomentazione, proprio questa osservazione e l'atteggiamento di fatto assunto dalla maggioranza inducono a ritenere che essa tenda ad esaurire la sua responsabilità politica nell'agevolare come che sia l'opera del Governo, ma rinuncia poi a farsi carico, assieme alle altre forze politiche, dei problemi connessi al cosiddetto funzionamento delle istituzioni parlamentari.

Nessuno ignora che su 27 bilanci, tanti sono stati dalla Liberazione ad oggi, ben 26 sono state le richieste di esercizio provvisorio; ma non si può non riconoscere che una certa preoccupazione, per la situazione di anormalità che si veniva determinando, è stata colta dal Parlamento allorquando con la legge del 1964 si è cercato di risolvere una serie di problemi e di modificare la situazione che ancor oggi denunciamo. A parte il giudizio sulle soluzioni adottate, è certo che ci fu allora la volontà politica di affrontare un tema che oggi invece si vuole addirittura ignorare.

La maggioranza, di fronte alle critiche che le vengono mosse, in questa circostanza, replica fingendo di meravigliarsi perchè l'esercizio provvisorio, essa dice, è un istituto previsto dalla Costituzione ed il Governo quindi ne fa un uso corretto, tanto più che, si aggiunge, questa volta l'esercizio provvisorio è richiesto soltanto per due mesi e per di più su un bilancio che ha già avuto l'approvazione di un ramo del Parlamento.

Devo rilevare che questa interpretazione non mi pare in nessun modo corretta in quanto non c'è dubbio che la normativa che si configura nell'articolo 81 della Costituzione rende evidente che l'esercizio provvisorio può essere concesso soltanto in una situazione di eccezionalità, quando cioè si verifichino cause obiettive e di grande necessità.

La replica della maggioranza è: ma quale maggior necessità ci può essere, ai fini della richiesta dell'esercizio provvisorio, del fatto che siamo quasi alla fine dell'anno e che sicuramente l'altro ramo del Parlamento non potrà approvare per tempo il bilancio? È vero, questa osservazione induce a ritenere che la richiesta dell'esercizio provvisorio ha obiettive motivazioni d'urgenza e di necessità che nessuno vuole disconoscere e che del resto sono responsabilmente riconosciute dal Parlamento e dalle forze politiche, tant'è che nessuno di noi assumerà mai un atteggiamento assurdamente paralizzante per la vita dello Stato. Ma non di questo si tratta: si tratta invece di riconoscere, da parte del Governo e da parte della maggioranza, come e perchè si è venuta creando una situazione di così irriguardoso stato di necessità nei confronti del Parlamento e certamente umiliante anche per lo stesso Governo e come e perchè in tutti questi anni non si è saputo e voluto proporre soluzioni capaci di accelerare tutti i processi di formazione e di approvazione del bilancio dello Stato.

In definitiva, responsabilità politica, senso e rispetto delle istituzioni parlamentari vorrebbero che un dibattito come questo servisse alla ricerca delle cause e dei rimedi necessari per evitare il perpetuarsi di una situazione insostenibile, e invece si apre un dibattito senza respiro, materialmente strozzato. Intanto si rinvia e neppure si apre un discorso su quali potrebbero essere, sono e saranno nell'avvenire i rimedi necessari per evitare che anche il prossimo anno si richieda l'esercizio provvisorio.

In realtà le tesi del Governo e della maggioranza rappresentano un comodo alibi, una tollerante inerzia rispetto a qualunque ricerca, a qualunque riflessione critica degli organi responsabili e dello stesso apparato dello Stato, i quali invece devono sapere che l'esercizio provvisorio significa in realtà la prova che non si è saputo puntualmente mantenere un adempimento costituzionale di grande rilievo come quello dell'approvazione tempestiva del bilancio.

Ecco perchè la nostra parte fa anche osservazioni di merito: critica il Governo per l'indifferenza e la mancata assunzione di responsabilità politica e del correlativo impegno a contribuire a snellire procedure, a rin-

novare metodi; sottolinea l'urgenza di uscire da uno stato di inerzia per affrontare il problema di una più corretta gestione del bilancio. Per chiarire il significato del nostro voto, vorrei che non si dimenticasse che il meccanismo di approvazione del bilancio, così come si è configurato in questi ultimi anni, ha assunto soprattutto il significato di una dichiarazione di generica fiducia da parte del Parlamento. Questa riduzione del dibattito sul bilancio a una mera dichiarazione di fiducia ha fatto sì che anche il ruolo del Parlamento, la sua possibilità e capacità di incidere e di modificare il bilancio stesso siano andate quasi scomparendo. È tempo quindi non soltanto di riconoscere che l'approvazione del bilancio si è ridotta ad un voto fiduciario al Governo, fiducia che noi non abbiamo concessa, ma che in rapporto alle esigenze della programmazione economica la stessa struttura del bilancio deve essere radicalmente modificata. È perchè riteniamo necessarie, utili e indispensabili queste modifiche che, signor Presidente, ci permettiamo di sollecitare gli organi dirigenti della nostra Assemblea, delle Commissioni di merito e gli stessi Gruppi parlamentari perchè affrontino tutti i problemi connessi al bilancio, problemi che non possono essere più a lungo ignorati dal nostro Parlamento.

Il mancato nostro consenso alla richiesta di esercizio provvisorio deriva dunque da motivi di coerenza politica, dalla nostra opposizione al bilancio di previsione per il 1974, ma anche da ragioni più aderenti alla stessa vita parlamentare e vuole suonare critica alla insensibilità, alla indifferenza, all'inerzia del Governo.

Ecco perchè il Gruppo comunista non dà voto favorevole al disegno di legge proposto. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

C A R O L L O , *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, certo, le opposizioni che hanno dichiarato di votare contro il disegno di legge relativo all'esercizio provvisorio di bilancio possono non avere torto se giustificano, come invero hanno anche fatto, il voto contrario con ragioni di pregiudiziali posizioni politiche. E credo che neanche la maggioranza avrebbe pensato e avrebbe sperato che le opposizioni votassero l'esercizio provvisorio qualora allo stesso esercizio provvisorio fosse connessa, come riconoscono le opposizioni, una ragione politica di fiducia o di sfiducia.

Ma un conto è non votare l'esercizio provvisorio per ragioni politiche giustificabili o quanto meno spiegabili, un'altra cosa è dare a questo atteggiamento e a questa decisione una motivazione diversa da quella puramente e spiegabilmente politica.

Cosa significa incolpare il Governo del ritardo nell'approvazione del bilancio? Significa forse voler riconoscere o dare la sensazione che il Governo preferisca che non si proceda all'approvazione definitiva del bilancio e che invece si proceda con l'esercizio provvisorio ad una gestione amministrativa per dodicesimi? Tutto questo credo che sia assolutamente pretestuoso.

Però, dice il senatore Basadonna, aggiunge il senatore Bollini e implicitamente ha anche affermato il senatore Brosio: comprendiamo che il Governo non preferisca l'esercizio provvisorio e che quindi per certi aspetti il Governo sia effettivamente vittima del ritardo dell'approvazione da parte del Parlamento del bilancio, ma è la maggioranza colpevole perchè non si farebbe carico di diligenza e di iniziativa allo scopo di mettere il Parlamento nelle condizioni di approvare sollecitamente il bilancio stesso.

Ed è qui che occorre in coscienza ricordare come il Senato ha licenziato il bilancio esattamente intorno alla fine di novembre. Questa circostanza non vuole suonare però critica a noi stessi; essa richiama invece giustificazioni assai meritorie per il Senato, cioè richiama alla nostra memoria il tempo impiegato per la conclusione della indagine conoscitiva sui rapporti fra regioni e Stato e sulle dirette connessioni con il bilancio stesso. Era la prima volta che il Se-

nato per suo conto e il Governo anch'esso per la sua parte venivano messi di fronte alle istanze delle regioni secondo un determinato precetto di legge, per il quale il bilancio dello Stato non può realizzarsi nella sua stesura definitiva prescindendo dal parere o almeno dalla presa in esame delle istanze delle regioni. La 5ª Commissione seriamente ha voluto sviluppare un'indagine conoscitiva e concluderla, invitando alla fine il Governo a prenderne atto. Solo allora, e sulla base delle risultanze dell'indagine conoscitiva, il Governo sviluppò con maggiore tempestività e frequenza l'azione di contatto e di raccordo con le regioni e concluse l'accordo con esse.

Desidererei dire al senatore Brosio che il problema delle regioni non era e non è tanto un problema di contabilità dei residui quanto un problema politico. Bisognava impostare i termini di un rapporto nuovo fra le regioni e lo Stato in fatto di tessitura delle quote di spesa e anche delle quote di entrata del bilancio dello Stato.

È chiaro che il ritardo in Commissione, dovuto ai rapporti Stato-regioni conclusi ai primi di novembre, ha portato questo ramo del Parlamento ad approvare il bilancio intorno alla fine di novembre. Io penso che tutti possano considerare amaramente che anche quest'anno si ricorra all'esercizio provvisorio tranne che i membri di questo ramo del Parlamento. Fra l'altro, bisogna ricordarlo, l'esercizio provvisorio si basa sul documento votato da questo ramo del Parlamento.

Desidero dire brevemente al senatore Brosio che se è vero che nel mese di luglio il Governo presentò dati riassuntivi di bilancio, ma non il bilancio nella sua complessità, e cioè con tutte le sue tabelle, è anche vero che un governo che doveva fare delle scelte politiche relativamente al tessuto del bilancio 1974 non poteva adeguarsi alla forza d'inerzia della contabilità dei dati forniti dalla Ragioneria generale. Tuttavia è stato ininfluente il fatto che nel mese di luglio abbiamo avuto soltanto dei dati riassuntivi. Oltretutto non credo che nel mese di agosto il Parlamento avrebbe in ogni caso potuto affrontare il problema della discussione del bilancio.

Mi avvio alla conclusione, onorevole Presidente e onorevoli colleghi. Tutti riconosciamo, sia adesso che in occasione di altre discussioni similari, che occorrerebbe anche modificare la legge per quanto riguarda l'*iter* di approvazione del bilancio dello Stato. Se tutti riconosciamo questo, vuol dire che in definitiva se esiste una ragione di ritardo essa è nelle cose, nella tecnica, nella legge, nel regolamento, in tutto ciò che ci disciplina ai fini dell'approvazione conclusiva del bilancio.

N E N C I O N I . Allora il Parlamento non dovrebbe esaminare il bilancio.

C A R O L L O , *relatore*. Certo che deve esaminare il bilancio dello Stato, ma lei per primo ha dichiarato più volte — e direi anche giustamente e tra l'altro non è il solo — che bisognerebbe modificare la legge vigente ed anche il regolamento connesso perchè l'*iter* di approvazione di bilancio sia più snello e tale da non comportare i ritardi e gli appesantimenti che, in definitiva, non sempre in concreto sono producenti.

E se questo si riconosce, vuol dire che in ciò bisogna cercare la causa dei ritardi e quindi della presentazione del disegno di legge per la gestione dell'esercizio provvisorio.

Con queste considerazioni, penso che l'esercizio provvisorio del bilancio dovrebbe essere approvato dalla maggioranza. (*Applausi dal centro*).

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

P I C A R D I , *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Onorevoli colleghi, intervengo molto rapidamente perchè mi pare che il relatore, che vivamente ringrazio, sia nella sua relazione sia nella replica, abbia esaurientemente trattato il problema ed abbia risposto a tutti gli intervenuti. Quindi potrei aderire a quanto egli ha detto. Desidero però solo rilevare che proprio quest'anno il Go-

verno e la maggioranza non possono essere censurati perchè questa è la prima volta, tranne l'eccezione del 1964, quando si riuscì ad approvare il bilancio dello Stato entro il 31 dicembre, in cui ci siamo trovati di fronte ad una situazione obiettivamente favorevole. Infatti nel mese di luglio si è formato il nuovo Governo e nel mese di agosto non si poteva naturalmente cominciare l'esame del bilancio dello Stato. Inoltre non va dimenticato che il Parlamento ha sempre richiesto che al bilancio dello Stato venissero abbinati gli altri documenti complementari, tra cui la relazione programmatica e previsionale, che deve essere illustrata al Parlamento entro il primo giorno non festivo di ottobre. Pertanto, materialmente, prima del mese di ottobre il bilancio non può essere portato all'esame del Parlamento.

Quest'anno, come acutamente rilevava il relatore, c'è stata anche la nota di variazioni relativa allo storno di stanziamenti in favore delle regioni. Il bilancio è stato quindi esaminato e, dopo un dibattito completo e approfondito, approvato proprio da questo ramo del Parlamento e trasmesso alla Camera dei deputati entro il mese di novembre.

Si capisce che la Camera oggi non è in condizioni di poterlo approvare entro il 31 dicembre e ciò, mi pare, giustifica la richiesta dell'esercizio provvisorio ed esclude ogni possibilità di censura al Governo. D'altra parte ho sentito il senatore Bollini dire che si vuole attribuire la colpa del ritardo al Parlamento. Assolutamente no: non abbiamo mai fatto rilievi o sollevato osservazioni in merito all'attività del Parlamento; piuttosto diciamo che i tempi utili sono troppo ristretti, si riducono in definitiva a meno di tre mesi, e perciò dovrebbe essere valutata l'opportunità di migliorare il sistema. Già ho avuto occasione di dire, in altra sede, che con la legge del 1964 c'è stato un miglioramento della situazione certamente utile ma non sufficiente. Un comitato che ha lavorato per la riforma della contabilità dello Stato nella precedente legislatura ha interrotto i suoi lavori per lo scioglimento anticipato del Parlamento; potrebbe essere opportuno che esso riprendesse la sua attività per vedere quali possono essere i correttivi da apportare al sistema per eliminare gli inconvenienti lamentati da tutti.

Sono d'accordo con il relatore nel dire che il Governo certamente non auspica la adozione dell'esercizio provvisorio, perchè esso procura il maggiore fastidio proprio al Governo, soprattutto al Tesoro, il quale, perciò, non ha nessun interesse a ritardare l'*iter* parlamentare per l'approvazione del bilancio assumendo atteggiamenti passivi o insufficienti o sottraendosi alle eventuali sollecitazioni del Parlamento. Naturalmente il Governo farà il suo dovere ed esprimerà il proprio pensiero nel momento in cui sarà chiamato a farlo, ma dovrà essere anche il Parlamento a trovare un sistema diverso perchè gli inconvenienti che alla fine di ogni anno si verificano possano essere eliminati. Non credo di dovermi soffermare ulteriormente su questi temi. Sono certo che il Senato vorrà approvare l'esercizio provvisorio per le ragioni dette anche da coloro che voteranno contro il provvedimento sostanzialmente — vorrei dire esclusivamente — per motivi politici. Mi permetto quindi di raccomandare l'approvazione del documento sottoposto al nostro esame. (*Applausi dal centro e dal centro-sinistra*).

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

F I L E T T I , *Segretario*:

Art. 1.

Il Governo è autorizzato ad esercitare provvisoriamente, fino a quando sia approvato per legge e non oltre il 28 febbraio 1974, il bilancio delle Amministrazioni dello Stato per l'anno finanziario 1974, secondo gli stati di previsione e con le disposizioni e modalità previste nel relativo disegno di legge e la successiva nota di variazioni, all'esame delle Assemblee legislative.

(*È approvato*).

Art. 2.

La presente legge entra in vigore il 1° gennaio 1974.

(*È approvato*).

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Svolgimento di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Passiamo ora allo svolgimento delle due interrogazioni, di cui è stata riconosciuta l'urgenza e per le quali il Governo ha dichiarato di essere pronto a rispondere, come la Presidenza ha comunicato all'inizio della seduta.

Si dia lettura dell'interrogazione del senatore Giovannetti e di altri senatori.

F I L E T T I , *Segretario*:

GIOVANNETTI, CALAMANDREI, BACICCHI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere:

quali misure intenda adottare il Governo, a tutela dei nostri connazionali emigrati nei Paesi della Comunità, di fronte alle misure restrittive minacciate da diversi Paesi, i cui primi riflessi saranno riversati sui livelli di occupazione;

quali provvedimenti si intendano attuare in difesa degli emigrati che desiderano trascorrere le prossime festività in Patria, nei confronti dei quali il Governo della Repubblica federale tedesca ha fatto sapere che ogni ritardo nel rientro, così come ogni eventuale errore sui documenti — passaporto o permesso di soggiorno — potranno costituire motivo di non rientro nella Germania;

se non consideri tale decisione della Repubblica federale tedesca un pretesto strumentale per giungere comunque alla riduzione della presenza dei nostri emigrati in quel Paese.

(3 - 0916)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

* B E N S I , *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.* La recente crisi energetica che, come è noto, ha posto numerosi problemi a tutti i Paesi importatori di petrolio, non ha sino ad ora determinato, nell'ambito della Comunità economica europea, riduzioni di forze di lavoro di entità tale da creare diffusi fenomeni di disoccupazione.

Da parte italiana non si è mai mancato di porre nel dovuto rilievo, sia in sede bilaterale che multilaterale, l'esigenza dell'integrale applicazione del principio della parità di trattamento fra lavoratori nazionali e comunitari sancito dal trattato di Roma.

In considerazione dell'attuale situazione, caratterizzata da nuovi fattori di squilibrio nel settore dell'occupazione, il ministro del lavoro, onorevole Bertoldi, ha proposto, nel corso dell'ultima riunione del Consiglio dei ministri degli affari sociali della CEE, tenutasi a Bruxelles l'11 dicembre, una sessione straordinaria per esaminare la situazione dei lavoratori emigranti di fronte ai rischi di disoccupazione.

Qualora la crisi degli approvvigionamenti di prodotti petroliferi dovesse in futuro aggravarsi, tutti i lavoratori, e non solo quelli emigrati, correrebbero i rischi connessi alla conseguente contrazione di attività delle imprese presso cui sono occupati.

Va anche ricordato che la sospensione dei reclutamenti di manodopera extra-comunitaria recentemente disposta dal Governo federale è stata ufficialmente considerata « misura precauzionale » in vista di un possibile aumento della disoccupazione a causa della crisi petrolifera.

Sembra al riguardo evidente che il mancato afflusso di nuove forze di lavoro dai paesi terzi, come pure il mancato assorbimento dei lavoratori extra-comunitari già disponibili in Germania, lascerebbe più ampi margini alle residue disponibilità di occupazione esistenti per i lavoratori comunitari.

Per il momento, contrariamente a quanto recentemente pubblicato da taluni organi della stampa nazionale, non risulta che lavoratori italiani che prestano la loro opera

nella Repubblica federale di Germania siano stati colpiti da provvedimenti di licenziamento in conseguenza della crisi in atto.

Il Ministero degli affari esteri ha dato precise istruzioni all'ambasciata a Bonn di seguire con la massima attenzione, anche per il tramite degli uffici consolari, l'evolversi della situazione.

Per quanto riguarda i ritardi nel rientro dei lavoratori temporaneamente rimpatriati in occasione delle ferie di fine d'anno, come pure ogni eventuale errore dei documenti di viaggio, occorre precisare che le competenti autorità federali tedesche non hanno rilasciato alcuna dichiarazione in merito a provvedimenti di divieto al rientro in Germania che verrebbero da esse adottati in casi del genere. Provvedimenti di licenziamenti potrebbero invece venir presi in considerazione da alcuni datori di lavoro, a carico di quei loro dipendenti che riprendessero servizio oltre la data prevista.

Di fronte al pericolo che, come è accaduto negli anni passati, molte ditte tedesche licenzino quei lavoratori che, dopo le ferie di fine anno, non riprendessero puntualmente servizio, la predetta rappresentanza ha già provveduto a sensibilizzare in proposito i responsabili delle Associazioni, della radio e della stampa in lingua italiana, i quali hanno assicurato un'intensa campagna informativa. I dipendenti uffici consolari sono stati inoltre invitati ad avvertire con ogni mezzo a disposizione i connazionali che rientrano temporaneamente in Italia, anche per il tramite degli assistenti sociali, che, come di consueto, viaggeranno sui treni speciali previsti per le prossime festività.

Il Ministero degli affari esteri non ha mancato di prospettare al Ministero del lavoro e della previdenza sociale l'opportunità che tali iniziative vengano integrate con analoghi provvedimenti da attuare in Italia specialmente alla vigilia dei rientri dei lavoratori interessati.

La lettera diretta dalla Federazione sindacale ai ministri Moro e Bertoldi (e che tutti i consultori hanno trovato stamane sul loro tavolo) segue — salvo qualche elemento di dettaglio — le linee cui si ispira l'azione del Governo italiano.

Specifiche istruzioni sono state già impartite alle rappresentanze diplomatiche e consolari nei paesi di immigrazione.

Contatti sono in corso e verranno sviluppati col Ministero del lavoro e della previdenza sociale per la tempestiva valutazione di ogni nuovo elemento e l'attuazione di tutte le misure che siano realisticamente possibili.

Per una valutazione globale del problema e di ogni utile intervento (anche alla luce di tutti i dati che si sta cercando di raccogliere e valutare) è prevista una riunione dell'apposito comitato Ministero esteri-organizzazioni sindacali con adeguata partecipazione del Ministero del lavoro e della previdenza sociale. Tale riunione si terrà l'8 gennaio 1974. Le sue conclusioni serviranno di guida per l'azione che nei giorni 10 e 11 gennaio 1974 svolgeranno a Bruxelles il vice direttore generale dell'emigrazione ed il vice capo gabinetto del Ministero del lavoro e della previdenza sociale che sono i membri italiani del gruppo *ad hoc* per il coordinamento delle politiche migratorie nell'ambito della CEE.

È ovvio aggiungere che qualora dovessero manifestarsi elementi di particolare urgenza su qualche mercato di lavoro anche dei paesi extra CEE (in particolare in Svizzera) i competenti organi governativi italiani avvierebbero immediatamente gli interventi del caso ricercando ogni opportuno contatto con i sindacati e con le associazioni degli emigranti.

PRESIDENTE. Data l'ora tarda, prego gli onorevoli interroganti di volersi attenere, nella replica, rigidamente al tempo previsto dall'articolo 149, secondo comma, del Regolamento, cioè al tempo di cinque minuti.

GIOVANNETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* GIOVANNETTI. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, a me rincresce di dover profittare di questa circostanza ma

l'argomento che abbiamo posto nell'interpellanza, trasformata poi in interrogazione, era così urgente che ritenevamo necessaria una discussione il più possibilmente ampia.

Comunque nel nostro documento abbiamo voluto richiamare l'attenzione del Governo su fatti preoccupanti che incombono sulla nostra emigrazione; la risposta del Sottosegretario non ci rassicura completamente, anche se comprendiamo che il problema è estremamente complicato.

La crisi energetica rischia di scaricare sull'emigrazione le sue prime conseguenze; i paesi che sino ad ora hanno accolto manodopera straniera faranno pesare su questa i lavori peggiori, anche come valvola di scarico, di garanzia per far fronte alla crisi. Molti contratti non sono stati rinnovati o sono stati prorogati, in modo particolare nell'edilizia e nel settore tessile. I lavoratori stagionali sono quelli che particolarmente risentiranno le conseguenze di una restrizione. Abbiamo le dichiarazioni del Presidente dell'ufficio federale del lavoro tedesco di Norimberga che afferma che vi saranno circa 500 mila disoccupati a non lunga scadenza; a fine novembre vi erano già 322.000 disoccupati soltanto in quella circoscrizione; 1.759 imprese hanno ridotto di fatto l'orario di lavoro con conseguenze economiche abbastanza pesanti per i nostri emigranti. Ora abbiamo di fronte a questo tutta una serie di misure a cui si è richiamato anche l'onorevole Sottosegretario. L'onorevole Bertoldi è stato a Bruxelles, si è parlato di un piano antinflazione, di misure particolari che dovrebbero essere vincolanti per tutti i paesi, ma sappiamo anche che queste misure sono abbastanza discusse e discutibili. Si ritiene che la crisi energetica determinerà per il 1974 un calo della produzione industriale e un calo dell'occupazione e questo ci preoccupa. « Le Monde » del 12 dicembre informava che il signor Bergeron, segretario generale di *Force Ouvrière,* ha chiesto al governo francese di bloccare l'emigrazione nei prossimi mesi. A ciò è seguita tutta una serie di misure: il ministro del lavoro francese Gorce ha dichiarato che i più vulnerabili al rischio della disoccupazione sono proprio gli emigrati. La Peugeot non ha rinnovato il contratto a 235 jugoslavi; si tratta di un paese fuori dalla Comunità, ma forse sono i primi e non per questo possiamo essere completamente tranquilli per quanto riguarda i nostri emigrati. In Inghilterra c'è un blocco di fatto fin dal 1971: ogni anno non possono entrare più di 3000 famiglie.

Tutte queste misure debbono particolarmente preoccuparci. La nostra interrogazione nella prima parte riguardava l'intervento del Governo italiano per una possibile tutela di un eventuale ritorno dei nostri emigrati. Non abbiamo voluto con ciò creare un fatto allarmistico ma è un pericolo che abbiamo voluto sottolineare perchè esso si sta addensando sulla nostra emigrazione.

Nella seconda parte dell'interrogazione — ed ecco il motivo di urgenza — abbiamo fatto riferimento a notizie che l'ambasciata italiana di Bonn e i consolati avrebbero captato, « informazioni confidenziali » come era detto nel « Corriere della sera ». Ogni ritardo nel presentare l'interrogazione poteva costituire da parte nostra una responsabilità per un domani, di fronte a misure restrittive che le autorità della repubblica federale tedesca potessero adottare in quella direzione. Ora da parte sua, onorevole Sottosegretario, ci è stato annunziato che non risulta niente di preciso in questa direzione.

B E N S I , *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.* Comunque siamo intervenuti ugualmente.

G I O V A N N E T T I . Benissimo, anche questo ci conforta, se vuole. Ma non si può neanche dire che le notizie non siano affatto attendibili perchè la polizia di Coblenza ha invitato di fatto gli oltre 500.000 emigrati a controllare con cura i loro passaporti. Non vorremmo che il passaporto o il permesso di soggiorno possa essere, dopo le festività, preso come occasione per negare il rientro, magari perchè manca un bollo inventato all'ultimo momento dall'ambasciata o da un consolato qualsiasi, sicchè il nostro emigrato si vedrebbe chiudere le porte in faccia.

Sin qui le notizie che abbiamo sono quelle da lei riferiteci. Ma le loro ripercussioni quali possono essere? Queste notizie sono cir-

colate nella Repubblica federale tedesca attraverso la stampa e anche attraverso la radio. La conseguenza può essere un freno per i nostri emigrati a trascorrere le festività in famiglia, in maniera tranquilla, perchè si crea un certo allarmismo. Ma può anche essere un'occasione per ridurre la nostra presenza di emigrati, nonchè soprattutto un limite al diritto alla libera circolazione della mano d'opera, tanto decantata dagli accordi della Comunità. Il rischio di un possibile rientro di emigrati in Italia è un rischio reale che non va sottovalutato nè preso sotto gamba.

È necessario conoscere che cosa si intende fare: penso che il Governo dovrebbe affrontare non dico la necessità di un piano di emergenza, ma almeno l'esigenza di porsi questo problema con attenzione perchè i nostri emigrati non debbono pagare le conseguenze di questa situazione. Il loro rientro in Italia non è un rientro con una possibilità di occupazione, ma un rientro che allungherebbe la fila di disoccupati che già abbiamo nel nostro paese.

Conosciamo molto bene il disadattamento dei nostri emigrati all'estero; il loro rientro oggi e un riadattamento dei disoccupati sarebbe un fatto assolutamente grave: e non vorremmo nemmeno che questi potessero domani essere una massa di manovra di chi vuole speculare sulla loro situazione.

Ciò detto, prendiamo atto della situazione, ma invitiamo il Governo ad essere estremamente attento agli sviluppi della situazione stessa. (*Applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Bacchi e di altri senatori. Se ne dia lettura.

F I L E T T I , *Segretario*:

BACCHI, ARTIERI, PAZIENZA, TEDESCHI Mario. — *Al Ministro dell'interno.* —

Premesso:

che da vari mesi la sezione del MSI-Destra nazionale di Monte Mario alto (Roma), sita in Via Assarotti 9, è oggetto di continue aggressioni esercitate nei riguardi sia della sede, sia dei singoli, da parte di ben identificati gruppi di marxisti, extra-parlamentari e non, molti dei quali usano calare giornalmente dalla contigua zona di Primavalle;

che è chiaro l'intento di detti pendolari professionisti della provocazione di porre in atto una vasta e violenta azione intimidatoria tendente, da un lato, a scoraggiare quella larga parte della popolazione che segue con simpatia il MSI-Destra nazionale, dando ad esso, in ogni occasione, largo suffragio elettorale, e, dall'altro, a suscitare possibili reazioni, specie da parte dei giovani il cui spirito di sopportazione è messo a ben dura prova;

che la situazione locale è, in sostanza, molto tesa e densa di gravi pericoli, che è doveroso non sottovalutare, come dagli interroganti è stato constatato nella serata di ieri, 11 dicembre 1973, durante una visita compiuta nella zona in occasione di un ennesimo incidente originato dalla proditoria aggressione operata da un folto gruppo di provocatori ai danni del figlio sedicenne del segretario della sezione, nel mentre usciva da un bar,

gli interroganti chiedono di conoscere:

1) se è al corrente della gravità della situazione sopra annotata;

2) quali misure intende adottare al fine di scongiurare il pericolo di un aggravarsi della situazione, ed anzi per normalizzarla, e di tranquillizzare la popolazione di quel vasto quartiere, che vive nel bruciante ricordo del non remoto crimine della vicina Primavalle;

3) se ha provveduto o intende provvedere ad attrezzare di idoneo personale il competente Ufficio di pubblica sicurezza.

(3 - 0910)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

R U S S O , *Sottosegretario di Stato per l'interno.* Il Governo è al corrente del clima di tensione, determinatosi da qual-

che tempo, nella località romana indicata dagli interroganti, tra gruppi di diversa, anzi opposta, ispirazione politica. Esso è favorito dal fatto che, a quanto risulta, in Via Assarotti, nella stessa strada cioè ove ha sede la sezione « Monte Mario » del MSI-Destra nazionale, sono soliti riunirsi elementi della sinistra extra-parlamentare.

Tale particolare situazione è alla base di episodi di indubbia gravità e di natura tale da consentire agevolmente la loro collocazione nel quadro di manifestazioni di una mentalità provocatoria e facinorosa.

Risulta, in particolare, che in quella località, il 18 novembre scorso, si è accesa una rissa tra esponenti dell'una e dell'altra parte. Sul posto sono prontamente intervenute guardie di pubblica sicurezza, che hanno identificato e tratto in arresto tre protagonisti dello scontro, due dei quali appartenenti alla sinistra extra-parlamentare ed uno al Movimento sociale italiano.

Inoltre il 20 successivo è stato rinvenuto, nelle adiacenze della stessa sezione, un candelotto esplosivo, privo di innesco. Su tale fatto sono state aperte immediate indagini tuttora in corso di svolgimento.

Non risulta pervenuta, invece, alcuna denuncia agli organi di polizia, per l'aggressione di cui sarebbe stato vittima il figlio del segretario della sezione del MSI. È vero, però, che nella serata dell'11 dicembre, verso le ore 20, le forze dell'ordine sono intervenute in via Vincenzo Troia a Monte Mario, per sedare un tafferuglio che era stato segnalato. Peraltro, al sopraggiungere della polizia, i protagonisti della vicenda si sono dati alla fuga, nè alcuno di essi, a quanto consta, è ricorso alle cure di sanitari ospedalieri.

L'autorità segue attentamente l'evolversi della situazione ed attua giornaliere e rigorose misure di vigilanza, nell'ambito dei servizi a tutela della convivenza democratica, appositamente predisposti. Gli stessi episodi che ho avuto occasione di ricordare costituiscono testimonianza dell'impegno delle forze dell'ordine: queste, infatti, sono sempre intervenute, prontamente e con energia, in ogni necessaria occasione.

Più volte, e si deve constatarlo con profondo rincrescimento, è risuonata in quest'Aula l'eco di episodi di violenza e di intolleranza politica.

Essi si pongono in assoluta ed insuperabile antitesi con i valori fondamentali della vita democratica, che è pacifica convivenza, sereno confronto delle idee, rispetto dell'altrui libertà, volontà di civile progresso. Nei loro confronti la società non può esprimere che un giudizio di severa condanna morale; lo Stato non può che procedere con la massima severità.

Anche in questa occasione devo confermare, quindi, la risoluta volontà del Governo di impegnare la sua autorità e i suoi poteri nel compito di difendere la società da questi fatti liberticidi, che nessuna ideologia può giustificare.

L'azione delle forze dell'ordine, conforme a tale indirizzo, sarà costantemente rivolta, nel rispetto della più assoluta imparzialità, al mantenimento della legalità repubblicana ed alla salvaguardia dei diritti dei cittadini.

B A C C H I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B A C C H I . Il Governo che, come abbiamo udito ieri porre in luce ampiamente da alcuni colleghi, ha disarmato moralmente le forze dell'ordine, ha disarmato anche me mandando oggi, come suo rappresentante, persona così amabile e così garbata. Purtuttavia non posso dichiararmi soddisfatto, anche se, per doverosa lealtà, il rapporto è obiettivo. Non posso dichiararmi soddisfatto non tanto per lo spirito che anima in linea generale le forze di polizia, i funzionari di pubblica sicurezza che eseguono con scrupolo i loro compiti, quanto per la volontà politica del Governo.

Il rapporto, ripeto, obiettivo, da lei letto, onorevole Sottosegretario, va integrato da altri fatti di aggressione alla sezione di cui trattiamo e li cito: 16 gennaio 1972, 15 gennaio 1973, 30 gennaio 1973, 5 marzo 1973, 30 marzo 1973, 31 maggio 1973, 14 giugno 1973, luglio 1973, 19 novembre 1973, 20 novembre 1973. Il 12 dicembre, il giorno successivo alla nostra interrogazione, un'altra

sezione di Roma del Movimento sociale italiano, quella del popoloso e laborioso quartiere di piazza Bologna, è stata data alle fiamme dalle stesse persone che usano calare a Monte Mario, cioè le stesse persone di Primavalle. Le dirò che, quando sono stato informato dell'aggressione alla sezione di Monte Mario, sono voluto andare di persona, arrivandovi verso le 10 di sera dell'11 di questo mese. Prima di recarmi alla sezione ho voluto interrogare il barista, varie persone, vari conoscenti, ed ho accertato che sono proprio gli uomini di Primavalle, maoisti o non maoisti, parlamentari ed extra parlamentari, i quali scendono da quelle zone con gli stessi intenti che hanno determinato l'eccidio di Primavalle, oltre che con intenti provocatori. Quello di Monte Mario è un quartiere sano, un quartiere che dà al nostro partito tra il 15 ed il 20 per cento dei voti.

Ed allora che cosa impedisce alle forze dell'ordine, che sono a conoscenza dei fatti, delle persone, delle cose, di stroncare questo canale di delitti? Le ho viste in faccia queste persone orride, dall'occhio torbido, dal volto criminale. E mi dispiace che taluni difensori di ufficio siano assenti, ma forse è meglio. Questa gente è facilmente identificabile! Che cosa impedisce allora alle forze di polizia di provvedere con i mezzi previsti dalla legge? Lei, onorevole Sottosegretario, lo ripeto, è persona garbata e amabile, ma devo rivolgermi a lei in termini duri, essendo assente il Ministro affaticato senza dubbio dagli ultimi avvenimenti, dalle sue funzioni importantissime, ma forse anche da quelle attività che sono state così spiritosamente messe in luce in un recente libro dovuto alla penna di un suo compagno di partito. E questo mi rende anche simpatico, a dire la verità, l'onorevole Ministro. Mi riferisco al volume pubblicato da Radi; questa attività erotica, sotto un'apparente burbanza, lo rende particolarmente simpatico almeno dal mio punto di vista.

R U S S O , *Sottosegretario di Stato per l'interno.* Era sul piano teorico!

B A C C H I . Così diceva il libro, non lo so; lo ha scritto l'ex capo della segreteria politica del partito e non so quindi se sia un fatto notorio fra di voi.

P R E S I D E N T E . Torniamo all'argomento, senatore Bacchi.

B A C C H I . Non oltrepasserò i 10 minuti del collega che ha parlato prima. Stavo dicendo, quindi, che ho visto queste persone in faccia. Voi avete i mezzi: che cos'è allora che manca? Non la buona volontà degli agenti di polizia, non la buona volontà e la capacità dei funzionari, anche se a Primavalle dovete mettere gli uomini giusti al posto giusto. Avete tanti posti nell'amministrazione della pubblica sicurezza! Trovate un posto anche per quel commissario, che potrà rendere molto di più se addetto ad altri uffici. È da poco che ricopre quel posto, ma non penso che in una posizione di trincea di quel tipo possa essere utile: ognuno al suo posto.

Dunque cos'è che manca, a mio avviso? Non la capacità di voi uomini di Governo, non la capacità e la buona volontà delle forze di polizia. Credo che il tutto sia inquinato, onorevole rappresentante del Governo, dalla volontà di compiacere alle forze di sinistra. Del resto, lo abbiamo visto ieri nella risposta di aiuto, di appoggio data dal senatore Perna in occasione del dibattito svoltosi per i fatti di Fiumicino. L'unico intervento favorevole al Ministro dell'interno è stato quello del capogruppo comunista.

Quindi nel suo rapporto i fatti sono esposti con fedeltà, ma temo che le sue dichiarazioni di buona volontà non siano accompagnate da una effettiva volontà di reprimere — questa è parola bene adoperata — di stroncare il canale di delitti che da Primavalle cala su tutte le zone di Roma. E speriamo — me lo auguro di tutto cuore — che non si ripeta un altro rogo di Primavalle. L'avreste voi sulla coscienza. (*Applausi dall'estrema destra. Congratulazioni*).

Variazione al calendario dei lavori

P R E S I D E N T E . Onorevoli colleghi, dei disegni di legge previsti dal calendario dei lavori rimane da discutere quello concernente l'industria cantieristica navale (1389). Su tale disegno di legge vi sono diversi iscritti a parlare e sono stati presentati anche degli emendamenti.

Per aver modo di discutere ed esaurire entro la giornata di domani l'esame del suddetto disegno di legge, propongo, ai sensi del quarto comma dell'articolo 55 del Regolamento, di tenere una seduta supplementare domani mattina, con inizio alle ore 10.

Non essendovi osservazioni, così resta stabilito.

Approvazione di integrazione al calendario dei lavori

B A R R A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B A R R A . Chiedo anche a nome di altri colleghi, a norma del quarto comma dell'articolo 55 del Regolamento, che sia inserito nel calendario dei lavori il seguente disegno di legge: « Abrogazione dell'articolo 113, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, testo unico sulla elezione della Camera dei deputati » (1086), d'iniziativa dei deputati Tozzi Condivi e Riccio Pietro, già approvato dalla Camera dei deputati. Chiedo altresì, a nome della prima Commissione, che sia inserito nel calendario dei lavori il disegno di legge: « Riconoscimento della Consulta nazionale quale legislatura della Repubblica » (92), d'iniziativa del senatore Pieraccini e di altri senatori.

P R E S I D E N T E . Senatore Barra, per quanto concerne la sua richiesta di inserire nel calendario dei lavori il disegno di legge n. 92, le faccio presente che, poichè la Presidenza non ne è stata tempestivamente avvertita, ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 84 del Regolamento, la richiesta stessa non può essere messa in discussione.

Sull'altra richiesta del senatore Barra di integrazione del calendario dei lavori, ai sensi del quarto comma dell'articolo 55 del Regolamento, può parlare non più di un oratore per Gruppo.

N E N C I O N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

N E N C I O N I . Illustre Presidente, debbo dichiararmi assolutamente contrario a questa modifica del calendario, e ciò per una ragione di costume parlamentare; non è ammissibile, anche se vi è un Regolamento con una norma che noi abbiamo avversato e che avverseremo con tutte le nostre forze, che toglie qualsiasi iniziativa di impulso parlamentare per quella calendarizzazione — brutta parola — che praticamente toglie ai componenti di una Assemblea qualsiasi possibilità di fantasia, diciamo, nell'impulso parlamentare. Siamo stati contrari e presenteremo una proposta per la modifica di questo sistema che ormai fa acqua da tutte le parti. Infatti ogni volta che c'è una festività avviene questo fenomeno delle leggine che si ammassano. Oggi abbiamo discusso parecchi provvedimenti veramente alla frusta! Noi siamo dunque contrari.

B A R R A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B A R R A . Onorevole Presidente, mi permetto far presente al senatore Nencioni che il disegno di legge n. 1086 non solo riveste un'assoluta urgenza ed ha assoluta unità di consensi, ma si inserisce in una situazione del tutto particolare. Ella, onorevole Presidente, ha infatti già disposto che domani mattina ci sarà una seduta straordinaria non prevista dal calendario; quindi nel quadro di questa situazione mi permetto di insistere sulla richiesta, avanzata da me e da otto

componenti dell'Assemblea, di inserire nel calendario dei lavori di domani il disegno di legge n. 1086.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti la richiesta di inserire nel calendario dei lavori della giornata di domani la discussione del disegno di legge n. 1086, d'iniziativa dei deputati Tozzi Condivi e Pietro Riccio, concernente: « Abrogazione dell'articolo 113, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, testo unico sulla elezione della Camera dei deputati », già approvato dalla Camera dei deputati. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Invito il senatore Segretario a dare annunzio della interpellanza pervenuta alla Presidenza.

F I L E T T I , *Segretario*:

SIGNORI, CIPELLINI, STIRATI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere:

quali iniziative e provvedimenti il Governo intenda prendere per stroncare le recenti manovre speculative — denunziate dalla stampa ed all'attenzione della Magistratura penale — che si innestano nelle obiettive difficoltà del momento per creare, attraverso l'accaparramento dei beni di prima necessità, una psicosi inflazionistica o, addirittura, di disfattismo economico;

se il Governo non ritenga che le manovre speculative, operate dai grossisti e dai più potenti gruppi economici, specialmente dei settori energetico ed alimentare, rappresentano un vero e proprio sabotaggio del tentativo del Governo stesso di fronteggiare le difficoltà economiche attuali e che tale sabotaggio va fermamente stroncato come delittuoso e sostanzialmente eversivo: non è giusto, infatti, limitarsi a perseguire i dettaglianti ed i piccoli commercianti e non adottare misure severe contro i veri responsabili di tale situazione;

quali iniziative e provvedimenti il Governo intenda prendere per contenere le più gravi ripercussioni sociali della carenza energetica che, oltre ad aver creato serie difficoltà a numerose abitazioni civili, ospedali, scuole ed uffici pubblici, ha messo in crisi molti settori produttivi — e quindi i parametri di occupazione — quali, in modo particolarmente grave, quelli industriali, turistici e dell'agricoltura, che è colpita dalla mancanza di carburante nel momento stagionale delle semine.

(2 - 0257)

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Invito il senatore Segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

F I L E T T I , *Segretario*:

LANFRÈ, NENCIONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei lavori pubblici e del tesoro.* — Per sapere:

a) se corrisponda al vero che, nonostante i divieti derivati dalle disposizioni vigenti, sia in stato di avanzata costruzione l'autostrada cosiddetta « PI-RU-BI »;

b) donde siano state attinte le fonti di finanziamento per tale opera.

(3 - 0932)

ANTONICELLI, GALANTE GARRONE. — *Al Ministro dell'interno.* — In merito alla perquisizione avvenuta in Torino, la mattina della scorsa domenica 16 dicembre 1973, nelle abitazioni dei professori Tranfaglia, Salvadori e D'Orsi, docenti di discipline storiche, allo scopo di cercarvi « armi, esplosivi, bottiglie incendiarie ed altri oggetti costituenti corpo di reato » in relazione alle indagini sul rapimento del dirigente della FIAT, cavalier Amerio, ad opera di autodenunciatesi « Brigate rosse », si chiede di conoscere:

se il Ministro non ritenga di dover manifestare, alla pari di quanto fatto da parte della pubblica opinione più qualificata, un qualche giudizio sul provvedimento sollecitato dalla Magistratura, se non altro perchè esso si è rivelato dannoso all'integrità del nome e del prestigio di tre studiosi e docenti universalmente stimati e dannoso al prestigio stesso di un'istituzione per solito educata alle norme della prudenza e del buon senso;

se non ritenga doveroso indagare con quali segnalazioni o in virtù di quali iniziative le Forze dell'ordine abbiano prestato materia al provvedimento della Procura della Repubblica;

se, infine, anche a parer suo un'indagine di così clamoroso rilievo, svolta prevalentemente presso intellettuali noti per il loro orientamento politico a sinistra, non denoti una grave stortura nell'atteggiamento dei pubblici poteri, che giova a confondere insieme le idee e le tracce del reato e dei suoi veri responsabili.

(3 - 0933)

FRANCO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno ed al Ministro senza portafoglio per i problemi relativi alle regioni.* — Per sapere quali urgenti iniziative intendano adottare, nella sfera delle proprie competenze e responsabilità e in direzione delle autonomie locali, al fine della soluzione dei gravi ed indilazionabili problemi del rione Vito di Reggio Calabria che, a qualche centinaio di metri dal centro urbano, rappresenta una autentica vergogna per una città di 170.000 abitanti e pone sotto accusa responsabilità politiche e morali, e forse anche di natura penale, della dissennata classe politica ed amministrativa gravitante nella cosiddetta « area del potere ».

Il centro abitato del detto rione Vito poggia, ad una profondità di 10 metri, su falde di argilla che — con l'infiltrazione delle acque piovane e delle fognature, che scaricano apertamente di notte e di giorno sulle strade principali, e degli scoli di un acquedotto vecchio e mal realizzato — provocano uno slittamento costante e continuo di tutto il paese, causando incalcolabili danni alle opere pubbliche, alle abitazioni private ed alle aziende che ivi operano.

Da tempo, ormai, si registrano, infatti, frane di interi abitati, case in cemento armato a 3 piani completamente sgretolate, muri di guida delle strade sdrucciolati per opera del continuo sommovimento del terreno.

Nella zona, poi, operano alcune industrie — quali la società « Marra », con produzione di laterizi e 50 dipendenti, le società « Laganà » e « Ferrara », con produzione di laterizi e 50 dipendenti, la società « Scopelliti », con produzione di prefabbricati e 40 dipendenti, oltre 6 industrie minori artigianali (supersolai, falegnameria, eccetera), con 25 dipendenti — che nel corso delle alluvioni del 1972-73 hanno subìto rilevanti danni (l'industria « Marra » per oltre 100 milioni, la « Scopelliti » per 10 milioni, e così via) e che saranno costrette quanto prima, ove non vengano celermente portati a soluzione i problemi del rione, primo fra tutti quello del consolidamento del terreno, a chiudere le aziende e licenziare gli operai dipendenti.

Le opere più urgenti che, a parere dei tecnici, interessano il popoloso rione, costituito da 700 nuclei familiari con oltre 1.500 abitanti, sono le seguenti:

1) palificazioni ad iniezione di cemento armato, fino a 30 metri di profondità, che, ubicate a valle dalla falda argillosa, e nei punti dove il terreno è più soggetto al gravame del peso dei fabbricati, blocchino lo slittamento ed assicurino la stabilità dei fabbricati;

2) sistemazione delle fognature, i cui lavori sono andati in esecuzione dopo decenni di attesa, con tubi di diametro maggiore per poter convogliare anche le acque bianche;

3) sistemazione della strada principale con cunette che servano a convogliare le acque piovane e ad incanalarle con condutture fino al torrente principale dell'Annunziata;

4) allargamento della strada principale (allo stato la strada è appena di 5 metri e viene battuta da autobus del servizio municipale urbano e da autotreni che riforniscono e smerciano il prodotto industriale e che non riescono neppure a girare per tornare

indietro, creando il più delle volte intralci al traffico, che resta paralizzato per intere giornate);

5) apertura della strada dell'Auteta, che può ripristinarsi con la spesa di somme irrisorie, che può assicurare il senso unico salita-discesa, indispensabile oggi per garantire continuità di vita alle aziende, che resterebbero tagliate fuori dal traffico dall'inizio dei lavori per le fognature, e che è necessaria in futuro per lo sviluppo produttivo della zona;

6) consolidamento dei ruscelli Veglia (« Bella Signora ») e Mirabella (Auteta), che scorrono oggi senza alcuna protezione, a mezzo di briglie e muri di contenimento.

L'interrogante — nel ricordare che nel 1970 erano stati adottati dall'Amministrazione comunale del tempo provvedimenti di emergenza, con ordine di sgombero di abitazioni pericolanti, ai quali non seguirono le opere necessarie di consolidamento del terreno, e nel sottolineare il mancato impegno degli Enti pubblici per il rione Vito, nonostante le continue segnalazioni e denunzie alla Procura della Repubblica, alla Prefettura, alla Regione ed all'ufficio del Genio civile — chiede i doverosi, indispensabili interventi, con l'urgenza che il dramma di quel centro popoloso richiede, tenuto conto che solo un miracolo farebbe superare il prossimo inverno senza ulteriori irreparabili danni alle cose ed alle persone e che le Amministrazioni pubbliche sono di già tenute ad onerosi indennizzi verso aziende e verso singoli.

(3 - 0934)

Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta

PINNA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere:

1) se sia a conoscenza del fatto che agli agenti di custodia posti in quiescenza per sopraggiunti limiti di servizio vengono corrisposti gli assegni familiari, per figli e genitori a carico, ridotti nella misura del 50 per cento rispetto a quanto percepivano durante il periodo in cui prestavano servizio;

2) se, nella considerazione del continuo aumento del costo della vita, delle spese per la prosecuzione ed il completamento degli studi dei propri figli e delle esigenze sanitarie per l'assistenza dei vecchi genitori a carico, non ritenga urgente ed opportuno promuovere un'iniziativa parlamentare, a livello di Governo, per adeguare gli assegni familiari da corrispondere nella stessa misura percepita durante il periodo di servizio a tutti i pensionati appartenenti alla cennata categoria;

3) se, infine, non ritenga che si debba addivenire a tale adeguamento a far tempo dal 1° gennaio 1974.

(4 - 2742)

MARIANI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere:

se è a conoscenza del fatto che nella valle del Reno, per molte località site nei comuni di Vergato, Marzabotto e Sasso Marconi, la RAI-TV non ha mai provveduto ad installare ripetitori che consentissero la visione anche del 2° canale, avendovi invece provveduto taluni privati;

se è, altresì, a conoscenza del fatto che recentemente tali ripetitori sono stati rimossi perchè ritenuti abusivi, ma non sostituiti con regolari installazioni della RAI-TV, talchè ora in dette località non è correttamente visibile neppure il 1° canale.

L'interrogante sollecita, pertanto, un rapido intervento a favore dei cittadini, privati di un servizio per il quale pagano il regolare canone.

(4 - 2743)

ENDRICH. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'interno.* — Premesso:

che il dottor Raffaele Bugli, prefetto di Sassari, il quale era stato in precedenza, per 7 anni, prefetto di Macerata, è stato bruscamente collocato a disposizione dopo appena 10 mesi di permanenza a Sassari;

che gli sono stati assegnati 3 giorni di tempo per lasciare la Prefettura;

che la notizia del « siluramento » gli è giunta improvvisamente al suo ritorno a Sassari da Roma, dove aveva partecipato ad una

riunione di prefetti presieduta dal Ministro dell'interno e dedicata all'esame dei problemi dell'« austerità »;

che, prima che al dottor Bugli giungesse la notizia del suo collocamento a disposizione, un giornale romano aveva messo il provvedimento in relazione con un episodio svoltosi a Sassari alcune settimane prima e culminato con l'arresto di un noto attore,

l'interrogante chiede di sapere:

1) se consti loro che il giudice istruttore del Tribunale di Sassari ha disposto l'archiviazione della denunzia sporta contro gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria che procedettero all'arresto dell'attore;

2) se, comunque, non ritengano che il provvedimento adottato nei confronti del prefetto, lungi dal costituire una prova di energia, è un atto di estrema debolezza;

3) se non sia evidente che in tal modo si lede gravemente il prestigio della Pubblica Amministrazione e dei funzionari.

(4 - 2744)

FUSI. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se sono a conoscenza delle particolari difficoltà in cui si trovano migliaia di piccoli proprietari, le cooperative e le aziende agrarie della provincia di Grosseto, che, per mancanza di gasolio agricolo a prezzo agevolato, rischiano di non poter svolgere i lavori di aratura e di semina.

Infatti, attualmente esistono ordini non soddisfatti pari a 21.000 quintali di carburante, ma le compagnie petrolifere asseriscono di aver assicurato rifornimenti pari al 60 per cento del fabbisogno alla Federazione nazionale dei consorzi agrari, mentre il Consorzio agrario provinciale di Grosseto sarebbe privo di 1.200.000 litri rispetto alle domande già avanzate dai coltivatori.

Tale situazione, ove non venga prontamente rimossa, rischia di impedire la messa a coltura di circa 30-40.000 ettari di terra e di accentuare, con i danni ai produttori ed all'economia provinciale, la già denunciata e drammatica carenza alimentare del Paese. Da ciò sono scaturite iniziative delle associazioni contadine e degli Enti locali, con interventi presso la Prefettura di Grosseto, che peraltro non hanno prodotto al momento risultati apprezzabili.

Per tali ragioni, l'interrogante chiede ai Ministri competenti di sapere:

1) quali misure intendono adottare al fine di garantire immediatamente e con priorità assoluta il combustibile alle aziende agricole;

2) se non ritengono opportuno, anche attraverso un controllo sui depositi, impedire forme speculative e di mercato nero, attuando un piano di emergenza che assicuri la messa a coltura di tutte le terre e la prosecuzione dell'attività di tutte le aziende agricole.

(4 - 2745)

TEDESCHI Mario. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Con riferimento al dilagare di azioni terroristiche ed all'« insabbiamento » delle inchieste giudiziarie sull'attività delle « Brigate rosse » e dei gruppi costituiti dal defunto Feltrinelli, inchieste tutte affidate al giudice Ciro De Vincenzo, del Tribunale di Milano;

considerato che, a tutt'oggi, dei circa 30 « brigatisti rossi » arrestati, compresi i rei confessi, nessuno si trova in carcere, mentre l'organizzazione continua indisturbata la sua attività;

considerato che il giudice Ciro De Vincenzo, in un'intervista apparsa sulla « Stampa » di Torino il 14 dicembre 1973, ha detto di non sapere cosa potrebbe imputare alle « Brigate rosse », arrivando ad affermare testualmente: « Alle " Brigate rosse " cosa si può contestare sotto il profilo penale in base alle norme del nostro codice? Il reato di appartenere ad un'associazione sovversiva? Effettivamente tale reato è contemplato, ma è in contrasto con la Costituzione. Di aver svolto propaganda antinazionale? In qualche occasione è già stata applicata questa norma »,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro sia informato:

1) che il reato di « associazione sovversiva » (articolo 270) non è mai stato dichiarato « in contrasto con la Costituzione »: è vero che nel 1971 organizzazioni extra-parla-

mentari di sinistra organizzarono una raccolta di firme per un *referendum* abrogativo di tale articolo, ma, almeno fino ad oggi, non risulta che i giudici della Repubblica italiana siano stati autorizzati a sostituire il codice penale con i « libretti » dei « gruppuscoli » marxisti;

2) che nello stesso Tribunale di Milano, dove opera il giudice De Vincenzo, il quale non applica l'articolo 270 contro i « brigatisti rossi » ed i « feltrinelliani », perchè lo considera « in contrasto con la Costituzione », in una stanza accanto un altro giudice, il D'Ambrosio, procede contro Franco Freda e Giovanni Ventura proprio in base all'articolo 270;

3) che a Padova il giudice Fais procede contro il dottor Porta Casucci ed i suoi presunti complici, ancora una volta in base all'articolo 270.

L'interrogante desidera, pertanto, sapere:

come mai la legge in Italia non è uguale per tutti e risulta sempre inapplicabile quando si tratta di salvare i « brigatisti rossi »;

se è vero — e, in caso affermativo, come si possa consentire — che un giudice, come il dottor De Vincenzo, affermi pubblicamente, per un processo coperto dal segreto istruttorio ed insabbiato, di non ipotizzare alcun reato: anche ammessa l'incostituzionalità (peraltro da nessuno dichiarata) dell'articolo 270, poteva essere applicato contro i « feltrinelliani » ed i « brigatisti rossi » l'articolo 416 del codice penale, che punisce la « associazione per delinquere »;

se il Ministro non ritiene che il Governo, che consente passivamente quanto sopra, possa essere imputato di favorire il terrorismo, accordando ai « guerriglieri » la protezione giudiziaria e vantandosene anche sui giornali.

(4 - 2746)

PREMOLI. — *Al Ministro dell'interno.* — Premesso che i noti tragici fatti di Fiumicino hanno posto in evidenza carenze gravi di organizzazione dei servizi di sicurezza e di controllo, l'interrogante desidera sapere se non si ritenga:

1) di dotare gli agenti di pubblica sicurezza di pistole più moderne e di immediato uso;

2) di predisporre nella sala-bagagli in arrivo e in partenza un'apparecchiatura elettronica o altro sistema adeguato, non esclusa una « camera di compressione », per il controllo dei bagagli;

3) di provvedere all'impianto di porte elettroniche che si trovino in corrispondenza dei passaggi ove ha luogo la verifica dei passaporti ed abbiano, possibilmente, pareti laterali, onde evitare qualsiasi contatto tra persone che hanno già subìto il controllo ed il pubblico estraneo;

4) di disporre il controllo dei passeggeri in transito nel momento in cui essi entrano nell'aeroporto;

5) di dotare il personale di servizio aeroportuale, ed in particolare i dipendenti dell'ASA, di un segno distintivo di immediata individuazione, come, ad esempio, una targa con fotografia vidimata dal Commissariato dell'aeroporto ed affissa alla tuta.

(4 - 2747)

AZIMONTI, TORELLI. — *Al Ministro delle finanze.* — Premesso:

che, in data 22 novembre 1956, veniva emanata la legge n. 1436 concernente l'istituzione dell'uniforme di servizio per il personale doganale;

che, in data 16 agosto 1961, con decreto del Presidente della Repubblica n. 1188, venivano emanate le norme regolamentari di attuazione della precitata legge;

che, in data 7 dicembre 1964, il Ministero, rispondendo ad una richiesta dell'onorevole Giovanni Botta, deputato al Parlamento, datata 9 settembre 1964, dichiarava: « Poichè il Consiglio di Stato, cui è stato chiesto il prescritto parere sul capitolo d'oneri, si è espresso favorevolmente, e tenuto conto che si è anche provveduto alla campionatura delle uniformi ed allo stanziamento nell'apposito capitolo di bilancio dei fondi occorrenti per le forniture, l'Amministrazione può ora predisporre gli atti preliminari per gli appalti, con la procedura e sotto l'osservanza delle leggi di contabilità generale »,

gli interroganti chiedono al Ministro — celebrandosi il 18° anniversario dell'emana-

zione della legge n. 1436, il 13° anniversario del decreto del Presidente della Repubblica n. 1188, il 10° anniversario della risposta del Ministero all'onorevole Giovanni Botta — di sapere se la legge è ancora in vigore e, in caso affermativo, per quali motivi non si è data ad essa attuazione.

(4 - 2748)

ROSSI Dante. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — L'interrogante chiede se, nel campo della rispettiva competenza, i Ministri abbiano fatto tutto il possibile per risolvere l'annosa vertenza riguardante i lavoratori dipendenti dai distributori di carburante, ancora privi di un regolare contratto di lavoro.

La gravità e l'urgenza di tale problema erano state a suo tempo riconosciute dal Ministro del lavoro e della previdenza sociale: infatti, nel comunicato-stampa diramato il 3 agosto 1973 dal sottosegretario Foschi, testualmente si afferma:

« Nell'assicurare che la trattativa, superata l'attuale fase tecnica, sarà successivamente condotta a livello politico, l'onorevole Foschi manifesta fin d'ora la volontà del Ministero di conseguire con ogni mezzo, eventualmente anche diverso da quello contrattuale, l'obiettivo di assicurare ai lavoratori della categoria condizioni economiche e normative sostanzialmente analoghe a quelle del settore commerciale. Pertanto, qualora entro brevissimo tempo le trattative tra le parti non dovessero pervenire ad una conclusione positiva, il Ministero promuoverà nelle sedi opportune le iniziative di carattere amministrativo e legislativo idonee a realizzare l'obiettivo di cui sopra ».

Da quella data nulla di concreto è stato fatto, mentre si aggravano le condizioni dei lavoratori, ora anche ricattati dal preavviso di massicci licenziamenti.

Ciò premesso, l'interrogante chiede, altresì, se i Ministri competenti non ritengano opportuno convocare le parti con sollecitudine, per definire la vertenza in via sindacale, e, se necessario, percorrere altre vie per raggiungere lo stesso obiettivo.

(4 - 2749)

NOÈ. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se, visto il persistere della crisi zootecnica per cui, anche dopo i recenti aumenti del prezzo del latte, il numero dei capi bovini mandati al macello è sempre assai elevato, non intende prendere qualche altra misura a sostegno dell'allevamento di bovini.

In proposito si fa presente che in Francia, da anni, in base alle decisioni ministeriali n. 68-32 del 4 maggio 1968, n. 68-84 dell'8 agosto 1968 e n. 72-41 del 23 giugno 1972, vengono assegnati premi di allevamento che giungono, per un periodo di mantenimento di 30-36 mesi, sino a 250 nuovi franchi per capo e, inoltre, viene garantito un prezzo di vendita minimo superiore a quello comunitario.

Tali provvedimenti hanno interessato nel 1969 circa 100.000 bovini adulti e nel 1971 oltre 1 milione di capi.

(4 - 2750)

Interrogazioni da svolgere in Commissione

P R E S I D E N T E . A norma dell'articolo 147 del Regolamento, l'interrogazione n. 3 - 0912 dei senatori Fermariello ed altri sarà svolta presso la 11ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale).

Annunzio di ritiro di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Invito il senatore Segretario a dare annunzio dell'elenco di interrogazioni ritirate dai presentatori.

F I L E T T I , *Segretario*:

n. 3 - 0887 dei senatori Brosio, Balbo ed altri, ai Ministri delle partecipazioni statali e del tesoro.

Ordine del giorno per le sedute di giovedì 20 dicembre 1973

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi domani, giovedì 20 dicembre, in

due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione dei disegni di legge:

1. Provvidenze per l'industria cantieristica navale (1389) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

CUCINELLI ed altri. — Provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale (569) (*Relazione orale*).

2. Deputati TOZZI CONDIVI e RICCIO Pietro. — Abrogazione dell'articolo 113, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, testo unico sulla elezione della Camera dei deputati (1086) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Discussione delle domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

1. contro il senatore ZANON, per il reato di interesse privato in atti di ufficio (articolo 324 del Codice penale) (*Doc.* IV, n. 72).

2. contro il senatore ZANON, per concorso nei reati di concussione (articoli 110 e 317 del Codice penale) e appropriazione indebita continuata e aggravata (articoli 110, capoverso 646, 61 n. 7 e 11 del Codice penale (*Doc.* IV, n. 74).

La seduta è tolta (*ore 21,05*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari