

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

11ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 26 LUGLIO 1979

Presidenza del vice presidente CARRARO,
indi del vice presidente OSSICINI

INDICE

COMITATO INTERMINISTERIALE PER IL COORDINAMENTO DELLA POLITICA IN- DUSTRIALE

Trasmissione di direttive Pag. 436

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazione sulla gestione
finanziaria di ente 437

DISEGNI DI LEGGE

Annuncio di presentazione 435, 476

Deferimento a Commissione permanente in
sede referente 436

Trasmissione dalla Camera dei deputati 435

Trasmissione dalla Camera dei deputati e
deferimento a Commissione permanente in
sede referente 476

Discussione e approvazione:

« Conversione in legge, con modificazioni,
del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151,
concernente rifinanziamento degli inter-
venti urgenti ed indispensabili da attuare
negli aeroporti aperti al traffico aereo ci-
vile » (154) (Approvato dalla Camera dei
deputati) (Relazione orale):

CAROLLO (DC) 441

CROLLALANZA (MSI-DN) 455

FOSSA (PSI) 458, 465

* FRANCO (MSI-DN) 441

* LIBERTINI (PCI) 446, 472

MASCIADRI (PSI) 451, 472

MEZZAPESA (DC) 461, 466

MITROTTI (MSI-DN) Pag. 474

PACINI (DC) 469

PETRONIO (PSI) 466

PISTOLESE (MSI-DN) 461, 465

PRETI, ministro dei trasporti e ad interim
della marina mercantile 462, 466, 470

SPADACCIA (Misto-PR) 440, 471

SPINELLI (PSI) 444

VINCELLI (DC), relatore 437 e passim

ZITO (PSI) 459

MINISTERO DELLA DIFESA

Annuncio di assegnazione a Commissione
permanente di documento trasmesso dal
Ministro della difesa 436

MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA

Trasmissione di documento 437

MOZIONI E INTERROGAZIONI

Annuncio 478

Interrogazioni da svolgere in Commissione 482

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI MERCOLEDÌ 1° AGOSTO 1979

482

SCHEMA DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA PER IL PERIODO DAL 1° AL 3 AGOSTO 1979

477

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

Presidenza del vice presidente CARRARO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

PALA, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati

PRESIDENTE. In data 25 luglio 1979, il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

C. 96. — « Diniego di conversione del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 160, e disciplina dei rapporti giuridici sorti in base al decreto stesso » (161).

Annunzio di presentazione di disegni di legge

PRESIDENTE. In data 25 luglio 1979 è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa dei senatori:

SPADACCIA e STANZANI GHEDINI. — « Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sul ruolo svolto da uomini politici ed esponenti del mondo finanziario nelle vicende conclusesi con il fallimento della Banca privata italiana » (160).

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

DE CAROLIS, MANENTE COMUNALE, ROSI, AMADEO, DE' COCCI, ORLANDO, CARBONI, VALIANTE e BAUSI. — « Disciplina della locazione finanziaria » (162);

BAUSI, ROSI, GUSSO, DE CAROLIS e DEGOLA. — « Modifiche ad alcune norme relative alle convenzioni tra coniugi » (163);

BAUSI, ROSI e DEL NERO. — « Ammissione dei laureati in chimica e tecnologia farmaceutiche ai concorsi per i quali sia prescritta la laurea in chimica e farmacia o in farmacia » (164);

BAUSI, ROSI e VITALE Antonio. — « Modifica all'articolo 413 del codice di procedura civile sulla competenza territoriale del giudice per le controversie in materia di agenzia e rappresentanza » (165);

BAUSI, ROSI e BEORCHIA. — « Istituzione dell'elenco degli amministratori di condominio » (166);

BAUSI, ROSI, DEL NERO, GUSSO e MEZZAPESA. — « Ricongiunzione dei servizi ai fini previdenziali per il personale dello Stato trasferito alle Regioni a statuto ordinario » (167);

BAUSI, ROSI, GIACOMETTI e BOMBARDIERI. — « Interpretazione autentica dell'articolo 2 della legge 29 aprile 1976, n. 177, concernente il collegamento delle pensioni del settore pubblico alla dinamica delle retribuzioni » (168).

SALERNO. — « Modifica dell'articolo 8 della legge 10 ottobre 1974, n. 496, recante provvidenze, in materia di avanzamento, a favore del personale del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza » (169);

DE CAROLIS, CODAZZI Alessandra, JERVOLINO RUSSO Rosa, DE VITO, GRAZIOLI, BOMBARDIERI, MANCINO, VALIANTE, BOMPIANI, ROMEI, BOGGIO, COLOMBO Vittorino (Veneto) e DEL NERO. — « Revisione delle norme sulla adozione speciale ed ordinamento e regolamentazione dell'affidamento familiare » (170);

GIACOMETTI, DELLA PORTA e AMADEO. — « Concessione della Medaglia Mauriziana ai

militari incaricati di attribuzioni specifiche ed in posizione ausiliaria e unificazione del computo dei periodi di comando » (171);

SALERNO, MEZZAPESA e GIACOMETTI. — « Interpretazione autentica delle norme concernenti gli ufficiali del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza, reduci dalla prigionia di guerra, di cui alla legge 14 dicembre 1942, n. 1689 » (172);

DELLA PORTA, SALERNO, COSTA, GIUST e AMADEO. — « Riconoscimento delle campagne di guerra ai reduci della prigionia » (173);

GIUST e MEZZAPESA. — « Modifica dell'articolo 28 della legge 5 maggio 1976, n. 187, a favore dei marescialli maggiori con qualifica di aiutante o scelto dei Corpi di polizia e delle Forze Armate collocati a riposo anteriormente al 1° gennaio 1976. Detrazione di anni 14 e non 18 per la determinazione degli aumenti biennali dello stipendio pensionabile » (174);

ROMEO, BERTONE, BOLDRINI, GIOVANNETTI, FERMARIELLO, MARGOTTO e CORALLO. — « Estensione dei benefici previsti dalla legge 15 febbraio 1974, n. 36, ad alcune categorie di lavoratori ex dipendenti della Pubblica Amministrazione » (175);

GIOVANNETTI, GOZZINI, TEDESCO TATÒ Giglia, BENEDETTI, BRANCA e PINNA. — « Ambito di applicazione del beneficio della liberazione anticipata preveduto dall'articolo 54 della legge 26 luglio 1975, n. 354, sull'ordinamento penitenziario » (176);

COSSUTTA, MODICA, BERTI, BONAZZI, DE SABBATA, DI MARINO, BACICCHI, CALAMANDREI, COLAJANNI, MAFFIOLETTI, PERNA, PIERALLI, ROMEO, RUHL BONAZZOLA Ada Valeria, TALASSI GIORGI Renata, TEDESCO TATÒ Giglia, TERRACINI, VALORI, MILANI Giorgio, LIBERTINI, FERMARIELLO, FELICETTI, CANETTI, FERRARA Maurizio, STEFANI, FLAMIGNI, MORANDI, CORALLO e GRAZIANI. — « Nuovo ordinamento delle autonomie locali » (177);

MOLA, FERMARIELLO, LIBERTINI e VALENZA. — « Contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli » (178);

CIPPELLINI, FABBRI, FERRALASCO, SIGNORI, PETRONIO, DI NICOLA, SCAMARCIO e BARSACCHI. — « Legge-quadro per i parchi e le riserve naturali » (179).

Annuncio 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 9ª Commissione permanente (Agricoltura):

« Diniego di conversione del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 160, e disciplina dei rapporti giuridici sorti in base al decreto stesso » (161). (Approvato dalla Camera dei deputati), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

Annuncio di assegnazione a Commissione permanente di documento trasmesso dal Ministro della difesa

P R E S I D E N T E . Lo schema di regolamento concernente la disciplina militare — presentato nella scorsa legislatura dal Ministro della difesa a norma dell'articolo 5 della legge 11 luglio 1978, n. 382, e deferito per il parere parlamentare, ai sensi dell'articolo 139-bis del Regolamento, alla 4ª Commissione permanente (Difesa) — è nuovamente assegnato a detta Commissione, che dovrà esprimere il proprio parere entro il 31 ottobre 1979.

Annuncio di trasmissione di direttive approvate dal CIPI

P R E S I D E N T E . Il Presidente del Consiglio dei ministri, nella sua qualità di Presidente del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), con lettera in data 24 luglio 1979, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, ultimo com-

ma, della legge 12 agosto 1977, n. 675, il testo delle direttive per l'attività della GEPI approvate dal CIPI nella seduta del 20 luglio 1979.

Il documento anzidetto sarà trasmesso alle Commissioni permanenti 5ª e 10ª.

Annuncio di documento trasmesso dal Ministro di grazia e giustizia

PRESIDENTE. Il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso il testo di un appello che il Consiglio superiore della magistratura, nella seduta del 17 luglio 1979, ha deliberato di rivolgere al Parlamento per la soluzione dei problemi della giustizia.

Tale documento sarà inviato alla 2ª Commissione permanente.

Annuncio di relazione della Corte dei conti sulla gestione finanziaria di ente

PRESIDENTE. Il Presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la relazione concernente la gestione finanziaria dell'Ufficio italiano dei cambi, per gli esercizi 1976 e 1977 (*Doc. XV, n. 6*).

Tale documento sarà inviato alla Commissione competente.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, concernente rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile » (154) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, con-

cernente rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile », già approvato dalla Camera dei deputati e per il quale è stata autorizzata la relazione orale.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore.

VINCELLI, relatore. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, onorevole Ministro, come è noto, con l'attuale provvedimento, il decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, emendato dall'altro ramo del Parlamento, si provvede al finanziamento degli stanziamenti disposti dalla legge 22 dicembre 1973, n. 825, e dal decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito nella legge 16 ottobre 1975, n. 493.

Gli emendamenti approvati dalla Camera hanno aumentato lo stanziamento dai 188 miliardi ai 210 che erano inseriti nell'originario disegno di legge con l'iscrizione di 188 miliardi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, somma destinata ad opere integrative e di adeguamento, e 22 miliardi a quello del Ministero della difesa per la fornitura delle installazioni ed apparecchiature relative all'assistenza al volo e per il controllo al traffico civile.

L'articolo 2 del decreto nella nuova formulazione e l'articolo 2-bis provvedono ad unificare il sistema di assegnazione dei lavori e a snellire le procedure per la loro esecuzione.

L'articolo 4-bis fa obbligo alla società concessionaria di presentare, entro il 31 dicembre 1979, la documentazione tecnica e finanziaria relativa agli interventi sulle infrastrutture e sugli impianti eseguiti dal 1º luglio 1974 ed un elenco di lavori appaltati o comunque iniziati che dovranno essere portati a termine entro il 31 dicembre 1981.

Di notevole importanza l'articolo 4-ter che stabilisce che entro il 31 dicembre 1979 il Ministro dei trasporti è tenuto a presentare al Parlamento le linee e le proposte per la riorganizzazione della direzione generale dell'aviazione civile ed il piano generale degli aeroporti.

Si è discusso a lungo sulla opportunità, in questa materia, del ricorso al decreto-legge con specifico richiamo all'articolo 77 della Costituzione. Lasciando da parte il dibattito che è in corso sull'uso di questo strumento

eccezionale, non si può, in questa sede, non giustificare la opportunità dell'emanazione del decreto-legge trattandosi di un provvedimento già approvato nella precedente legislatura dal Senato e che stava per ottenere il consenso della Camera, cosa che non è stata possibile per il sopravvenuto anticipato scioglimento. L'avvenuta manifestazione di volontà positiva di uno dei due rami del Parlamento dovrebbe, almeno in questo caso, dissipare le preoccupazioni di coloro che hanno sollevato dubbi sulla costituzionalità del provvedimento, assolutamente indispensabile per non fermare i lavori in corso negli aeroporti, creando disoccupazione ed un prevedibile aumento di spesa per la ripresa dei lavori sui quali avrebbe inciso fortemente l'eventuale periodo di blocco. Bene perciò ha fatto il Ministro a riproporcelo sotto forma di decreto-legge e lo ringraziamo.

Che si tratti di maggiori oneri concernenti lavori urgenti ed indispensabili è stato riconosciuto da tutti i gruppi politici nell'altro ramo del Parlamento. Perfino il Gruppo radicale, che ha condotto un'aspra polemica, ha sostenuto, nell'intervento dell'onorevole Melega: « Noi ci siamo chiesti che cosa sarebbe successo se avessimo bloccato, come meritava, questo decreto, se poi veramente l'assenza e la mancanza di queste opere aeroportuali fosse stata determinante per qualche disastro aereo. Solo in considerazione di questa che è una necessità indubbiamente urgente ed improrogabile, la necessità della sicurezza in volo perlomeno in alcuni aeroporti, abbiamo consentito a che questo disegno di legge venisse in Assemblea ». E continuando l'onorevole Melega: « Molto abilmente il Ministro dei trasporti, nell'elenco dei lavori finanziati per 210 miliardi, ha incluso l'impianto radar di Punta Raisi di Palermo, il sistema per la guida planata per l'aeroporto di Alghero, ritenuto comunemente uno dei più pericolosi d'Europa, ha incluso il sistema per il volo notturno ed ha incluso il prolungamento della pista di Reggio Calabria. Per la verità » — dice sempre Melega — « questo ultimo non è stato incluso espressamente nell'elenco fornito dal sottosegretario Degan, ma a me è parso di capire dall'andamento della discussione nella Commissione che anche questo

lavoro facesse parte dei lavori finanziati con questo decreto-legge ».

Sono considerazioni, queste dell'onorevole Melega, che io pienamente ho sottoscritto e sulle quali chiedo un formale impegno del Governo. Del resto, nel corso della discussione avvenuta in sede di Commissione trasporti del Senato, ho colto una diffusa volontà di sollecitare in modo particolare il Governo per interventi immediati negli aeroporti di Palermo e Reggio Calabria e, per l'intervento del senatore Crollalanza, di Bari.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Palermo è superfluo evidenziare l'assoluta necessità di un'azione incidente al fine di tranquillizzare l'opinione pubblica e mettere in condizioni ottimali di sicurezza questa importante struttura aeroportuale. Per quanto riguarda, invece, l'aeroporto di Reggio Calabria, occorre provvedere al prolungamento delle piste ed alla costruzione di una nuova torre di controllo.

L'esame del decreto-legge, opportunamente emendato dalla Camera dei deputati per renderlo più aderente possibile alle esigenze del settore, ci offre la possibilità di fare alcune considerazioni sulle quali sarà necessario ritornare non appena si sarà risolta la crisi politica. Il traffico aereo nel nostro paese ha avuto un notevole incremento nello scorso decennio ed in maniera accentuata negli ultimi anni, nonostante la crisi energetica e la crisi economica che travaglia il paese. Non siamo ancora agli *standards* europei, però questo incremento c'è stato nell'ordine medio del 4 per cento ed è destinato a continuare nei prossimi anni. Le previsioni IATA parlano dell'8 per cento, le previsioni condotte da uno studio dell'aviazione civile parlano del 4 per cento.

Tutto ciò comporta l'assoluta necessità di un discorso programmatico serio e approfondito sull'intero sistema dell'aviazione civile che deve riguardare le strutture aeroportuali da una parte e le condizioni di operatività degli organi istituzionalmente preposti alla vigilanza sull'efficacia degli aeroporti italiani dall'altra.

Dobbiamo compiere uno sforzo per far sì che gli aeroporti italiani abbiano quell'attrezzatura adeguata per assicurare al traffico stesso la sicurezza verso la quale tende l'a-

viazione civile in tutto il mondo. Ed una tale sicurezza reclamano giustamente gli utenti e i piloti.

Pertanto, al di là di questo decreto-legge che ci accingiamo a convertire, restano la necessità e l'urgenza di approfondire la discussione sul sistema aeroportuale italiano, di programmare i finanziamenti e gli interventi al fine di eliminare distorsioni e perdite non più tollerabili per l'economia del paese.

Sono altresì convinto che non si potrà seriamente affrontare la questione dello stato in cui versa il sistema aeroportuale in Italia in assenza di una programmazione organica, con l'attuale situazione di carenza di organico, di personale esistente alla direzione generale dell'aviazione civile. Da qui l'importanza dell'articolo 4-ter, inserito nel provvedimento dall'altro ramo del Parlamento, che potrà dare l'occasione all'autorità politica di intervenire efficacemente.

È necessario osservare che si nota nell'ambito di Civitalia, d'altra parte, una assoluta mancanza di coordinamento a livello dirigenziale. Gli interventi vengono condotti dai vari servizi spesso in contrasto con le direttive emanate dal direttore generale. Tali azioni di intervento, che dovrebbero essere immediate e incisive dato il tipo di servizio, appaiono qualche volta ritardate con conseguenti danni sia per l'utente, sia per l'aspetto operativo della sicurezza degli aeroporti.

Un discorso a parte merita la gestione della 825 i cui lavori sono in corso sotto la sorveglianza di Civitalia, la quale, a mio avviso, dovrebbe esercitare un'azione maggiormente incidente e coordinata. Lo stato di attuazione della 825, secondo rilevazioni effettuate il 15 luglio di quest'anno, è il seguente: il primo lotto, comprendente gli aeroporti di Ronchi dei Legionari, Verona e Bergamo, ha già realizzato il 77 per cento delle opere previste per un importo contabilizzato di 13 miliardi e 600 milioni; il secondo lotto (Pisa, Bologna, Rimini e Ancona), ha realizzato il 37 per cento per un importo di 7 miliardi e 900 milioni (a Pisa siamo ancora al 15 per cento dei lavori); il terzo lotto (Napoli, Brindisi, Reggio Calabria) il 73 per cento per 20 miliardi e 300 milioni; il quarto lotto (Catania, Trapani, Pantelleria, Lampedusa) il 65

per cento per 19 miliardi e 500 milioni; il quinto lotto l'84 per cento delle opere già realizzate (Cagliari, Alghero, Olbia) per 17 miliardi e 900 milioni.

In mancanza di un piano settoriale per il trasporto aereo e in particolare non disponendo di un piano generale degli aeroporti, non è possibile bloccare o penalizzare l'attività del comparto aereo, in attesa che l'amministrazione sia in grado di esprimersi in modo ottimale attraverso il piano. Ecco perciò la necessità di convertire questo decreto-legge. È noto, come risulta dalle esperienze vissute in altri paesi, che i processi di programmazione richiedono tempi lunghi. Ad esempio, la Francia ha impostato nel 1969 un nuovo processo di piano da sostituire al piano 47 e non risulta che esso sia ancora definito. Il Regno Unito, che ha iniziato i propri studi di programmazione aeroportuale da parecchi anni pervenendo di volta in volta ad obiettivi intermedi espressi in significativi documenti, come "Airport Strategy of Great Britain" del 1975, solo nel 1978 ha pubblicato alcune considerazioni finali che verranno applicate per la progettazione delle singole infrastrutture.

La repentina interruzione della continuità logica degli interventi dello Stato, nel caso in cui questo decreto non fosse convertito, porterebbe infatti ad alcune gravi conseguenze: verrebbe fortemente compromessa l'efficacia degli interventi realizzati negli ultimi anni sulla rete aeroportuale italiana, la rete aeroportuale scadrebbe a livelli operativi non accettabili, la capacità aeroportuale non sarebbe adeguata al prevedibile sviluppo della domanda nei prossimi anni.

Peraltro c'è da rilevare che la necessità di passare dai tradizionali schemi di scelte di investimento a una logica di programmazione non può spiegarsi attraverso la facile schematizzazione per cui tutto ciò che è stato fatto in passato è erroneo e l'adozione di un programma risolverà automaticamente tutti i problemi di politica aeroportuale. Altrettanto obiettivamente però bisogna riconoscere che la mancanza di programmazione ha generato una dispersione di risorse e alcune disarmonie che il sistema economico italiano non può ulteriormente assorbire. La principale funzione del piano va vista, quindi, in un re-

cupero di produttività nonchè nella puntualizzazione delle varie motivazioni che determinano le scelte di investimento e che concorrono a esprimere una politica dei trasporti.

In termini concreti, il problema degli aeroporti italiani, nella prospettiva dei prossimi quattro anni, si incentra sui seguenti punti: è necessario ampliare gli investimenti già operati nelle infrastrutture aeroportuali provvedendo al loro completamento funzionale; la rete aeroportuale va razionalizzata procedendo ad una classificazione degli aeroporti; è necessario decidere immediatamente le misure da adottare nei confronti di alcune infrastrutture vicine al limite critico di saturazione.

Con queste motivazioni l'8^a Commissione del Senato dà parere favorevole alla conversione del decreto-legge in esame.

PRESIDENTE. Si dia lettura della questione pregiudiziale proposta, ai sensi dell'articolo 93 del Regolamento, dai senatori Spadaccia e Stanzani Ghedini.

FILETTI, segretario:

Il Senato,

ritenuto che il disegno di legge n. 154 ha ad oggetto la conversione in legge del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, concernente il finanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile;

ritenuto che il decreto-legge in questione non può considerarsi emesso nelle circostanze e nelle condizioni di cui all'articolo 77 della Costituzione difettando la condizione della straordinarietà del caso, sia in relazione all'adozione del decreto stesso contemporaneamente a moltissimi altri e nel contesto di una prassi del Governo che si è manifestata con un ritmo di più decreti-legge alla settimana, sia in relazione all'oggetto specifico del provvedimento, che, intendendo sopperire alla lievitazione e quindi alla revisione di prezzi di opere in corso, oppure alla adozione di misure di sicurezza per il volo ed il controllo del traffico aereo da tempo invocate, riflette

un caso tutt'altro che straordinario, cui si sarebbe potuto e dovuto provvedere da tempo per le vie ordinarie;

che, d'altro canto, l'urgenza e la necessità, se possono riscontrarsi nella situazione obiettiva dello stato delle opere aeroportuali, sono tuttavia da considerare conseguenza di situazioni determinate dall'atteggiamento dello stesso Governo;

delibera di non procedere all'esame del disegno di legge di conversione per illegittimità costituzionale del decreto cui si riferisce.

SPADACCIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPADACCIA. Signor Presidente, credo di potermi richiamare alle motivazioni che ho addotto nel presentare e nell'illustrare le precedenti questioni pregiudiziali sui decreti che abbiamo discusso in questi giorni al Senato.

Pertanto non dirò molto sul merito della pregiudiziale anche perchè alla Camera da parte del Gruppo radicale su questo decreto-legge, per la materia che tratta, vi è stato un atteggiamento di opposizione attenuata. Questa opposizione attenuata sul merito, stante la gravità dei problemi che poco fa il relatore richiamava, non sminuisce le nostre perplessità di carattere costituzionale e le nostre riserve sull'uso della decretazione anche in questo campo e anche per questo tipo di provvedimento.

Tuttavia, poichè il Gruppo parlamentare radicale della Camera ha ritenuto nel merito del provvedimento di dover adottare questa forma attenuata, poichè il decreto è alla vigilia della sua scadenza, anche da parte nostra si acconsente ad una rapida conversione.

Annuncio pertanto che ritiro gli emendamenti che erano stati presentati alla Camera e ripresentati al Senato. Rinuncio quindi ad illustrarli e rinuncio a che siano messi in votazione; rinuncio altresì alla iscrizione a parlare che avevo preannunciato alla segreteria del Senato e mi limiterò ad

intervenire in sede di dichiarazione di voto sull'articolo unico di conversione in legge.

Spero che sia chiaro al Ministro e al rappresentante del Governo che questo è un riguardo che abbiamo per gli aeroporti italiani e non per la sua persona alla quale restituiamo intatta l'antipatia che lui solitamente manifesta nei confronti del Gruppo e del Partito radicale.

PRESIDENTE. Ricordo che, ai sensi del quarto comma dell'articolo 93 del Regolamento, sulla questione pregiudiziale possono prendere la parola non più di un rappresentante di ogni Gruppo e che ciascun intervento non può superare i dieci minuti.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti la questione pregiudiziale proposta dai senatori Spadaccia e Stanzani Ghedini. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvata.

CAROLLO. Domando di parlare a nome della 5^a Commissione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAROLLO. Signor Presidente, brevisimamente. La 5^a Commissione permanente ha esaminato il provvedimento e dà ora verbalmente, a mio mezzo, parere favorevole al disegno di legge, tenuto conto che la spesa di 210 miliardi trova un riscontro di copertura nel fondo globale di cui all'articolo 9001 per 119 miliardi, accantonamento specifico. Le altre somme sarebbero imputabili agli esercizi finanziari 1980 e 1981 secondo la legge di contabilità dello Stato e quindi secondo il bilancio triennale che nasce appunto dalla impostazione nuova della contabilità dello Stato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Franco, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

FILETTI, segretario:

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge n. 154, recante « Conversione in legge del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151 », premesso che, nel corso della Conferenza dei servizi tenuta in Reggio il 25 giugno 1979 alla presenza di autorevoli rappresentanti della Direzione dell'aviazione civile, è stata ribadita l'assoluta necessità di opere integrative all'aeroporto « Tito Minniti » per poter rispondere alle richieste dell'utenza della vasta area territoriale di Reggio Calabria e Messina, che abbisogna — anche in presenza di nuove, importanti iniziative economiche — del potenziamento dell'indispensabile infrastruttura aeroportuale di Reggio Calabria, invita il Governo a considerare quali spese prioritarie e di immediata destinazione quelle occorrenti per il prolungamento ed adeguamento delle piste di volo 15/33 e 11/29 e degli impianti ed installazioni di radioassistenza per l'aeroporto dello stretto Messina-Reggio Calabria.

9. 154. 3.

PRESIDENTE. Il senatore Franco ha facoltà di parlare.

* **FRANCO.** Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non ringrazio certo il ministro Preti che ha presentato al Parlamento italiano il decreto-legge che è adesso alla nostra cognizione. Il decreto-legge è stato dichiarato legittimo dall'onorevole relatore, il quale si rifaceva ad una dichiarazione di un rappresentante radicale alla Camera che è stato immediatamente smentito da un suo collega radicale in questo Senato. Infatti il relatore non si era accorto che i radicali avevano presentato alla Camera, anche in questa occasione, una pregiudiziale di incostituzionalità.

Non da oggi, signor Presidente, abbiamo protestato e protestiamo in quest'Aula per questo modo di legiferare da parte di governi inetti, certo al di là di quelle che possono essere le motivazioni in relazione all'articolo 77 della Costituzione.

Protesto anche per un fatto sostanziale in questa sede, cioè perchè l'esame di questo decreto viene fatto nella maniera affrettata in cui si sta svolgendo, senza che addirittura si possa avere avuto in mano la documentazione e senza nemmeno il tempo di poter accedere alle fonti stesse delle informazioni. Avete visto testè il Presidente del comitato pareri della 5ª Commissione che ha dovuto darvi oralmente il parere della Commissione. Perchè? Perchè certamente questo è il periodo della confusione, delle cose affrettate, della provvisorietà (in questo senso è ottimo l'articolo di stamani sul « Giornale nuovo ») all'insegna della quale si stanno svolgendo i nostri lavori parlamentari. Questo è uno dei quattro motivi, signor Presidente, signor Ministro, che ci pongono nelle condizioni di poter, a mente tranquilla, dire no a questo decreto-legge.

Il secondo motivo è sostanziale perchè si tratta di un decreto-legge che non risolve certo i problemi del traffico civile aereo in Italia. Si tratta di uno dei soliti provvedimenti tampone che non affronta in modo organico e rispondente alle vere esigenze di un'utenza, che ormai è di 25 milioni circa di persone, i problemi del traffico aereo italiano. È un provvedimento che non risponde alle esigenze di ammodernamento del nostro sistema aeroportuale. È in sostanza un provvedimento che dovrebbe consentire di poter portare avanti i lavori che si sono arenati, perchè da un anno questo provvedimento, che era stato presentato come disegno di legge, non è stato portato a compimento. Ed anche qui dice cosa inesatta l'onorevole relatore: il provvedimento è stato approvato dal Senato nel luglio dell'anno scorso; le Camere non si sono sciolte nel luglio dell'anno scorso; fu approvato in nove giorni dal Senato della Repubblica che lo inviò con proprio messaggio alla Camera; la Camera non ha trovato il tempo di poterlo portare a compimento.

Comunque nella buona sostanza si tratta di un provvedimento che non risponde certo alle esigenze del traffico civile italiano, che semmai può servire per tanti versi — mi riferisco in maniera precisa ed esatta a quelli che sono per esempio i lavori dell'aeroporto di Reggio Calabria — a consentire che

possano andare avanti le mafie della mia zona. Ormai tutta la stampa italiana e internazionale ha potuto affermare che è lo Stato che finanzia la mafia calabrese. E questa è una delle vie attraverso le quali si ingrossa la mafia che alligna anche in quelle zone e per le edificazioni di queste opere.

Il terzo motivo per il quale noi diciamo no a questo decreto-legge è perchè esso non risponde certo all'esigenza di ammodernamento e di potenziamento del sistema aeroportuale del Mezzogiorno, così come ho avuto modo di poter ascoltare in via diretta da rappresentanti dell'aviazione civile in una conferenza dei servizi per l'aeroporto di Reggio tenutasi il 25 giugno scorso; così come possiamo sapere dagli atti della stessa direzione dell'aviazione civile; così come in sostanza, in quelle brevi ore nelle quali affannosamente si è proceduto all'esame di questo decreto-legge, abbiamo potuto apprendere dagli interventi che si sono avuti, anche da parte del nostro illustre capogruppo senatore Crollalanza per quanto riguarda l'aeroporto di Bari. Per quanto riguarda Capodichino dirà con un ordine del giorno il nostro collega di Gruppo Pistolese.

Il quarto motivo, signor Ministro, per cui noi diciamo no a questo decreto-legge, e lo dico soprattutto io quale senatore di quella città, il quarto motivo per il quale, ripeto, personalmente dico tre volte no a questo decreto-legge è perchè esso non affronta neppure alla lontana i problemi che riguardano l'aeroporto di Reggio Calabria. Più volte sono intervenuto in quest'Aula a parlare dei problemi che affliggono l'aeroporto di Reggio Calabria. Specificatamente ne ho discusso, con i miei documenti, il 29 marzo del 1977 e il 19 settembre sempre del 1977. Ho potuto apprendere in Commissione, su mia precisa richiesta, dall'onorevole sottosegretario Degan che, nonostante i nostri interventi in quest'Aula, nonostante le richieste avanzate con ordini del giorno del consiglio comunale di Reggio Calabria, nonostante le pressioni del consorzio per l'aeroporto di Reggio che ha come commissario proprio l'onorevole relatore, i problemi che più affliggono ed interessano l'aeroporto di Reggio Calabria non

vengono considerati nelle spese previste da questo decreto-legge.

Ecco i motivi per i quali diciamo no a questo decreto che in sostanza è solo una legge di revisione dei costi che viene dopo tutta l'opera di irresponsabilità, di incapacità e di inettitudine in questa direzione da parte del Governo. Dico irresponsabilità e inettitudine, signor Ministro, perchè ella sa certamente che, a sei mesi dall'approvazione della legge n. 825 del 1973, il Governo avrebbe dovuto presentare il piano generale organico per gli aeroporti italiani; siamo al 1979 e voi venite con altra promessa con la quale pensereste di far approvare questo provvedimento di legge: credete cioè che attraverso il marchingegno dell'articolo 4-ter, il famoso piano che sarà presentato a fine dicembre 1979, noi si possa dire sì al vostro decreto. Invece diciamo di no, perchè sappiamo quanto si verifica quotidianamente nelle aule parlamentari e fuori; di tutti gli inadempimenti da parte del Governo un esempio lo abbiamo proprio qui al Senato con i decreti giacenti, un esempio classico è quello delle IPAB, istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza, che per legge dovevano passare ai comuni a partire dal 1° gennaio 1979, mentre siamo già al terzo decreto di rinvio e al giugno 1980 quasi certamente il decreto decadrà.

Questi sono i motivi che ci spingono a dire di no a questo decreto che, del resto, a prescindere dai problemi di natura generale del traffico aereo civile, non risponde neanche alle sue finalità. Infatti, nonostante lo sforzo operato dalla Camera, per il triennio 1979-1981 avremo 188 miliardi per l'esecuzione di opere integrative e di adeguamento da eseguirsi negli aeroporti e 22 miliardi per le opere di radio assistenza. Per il primo anno avremo 119 miliardi; ebbene, su precise domande nostre e con risposte date col forcipe abbiamo potuto apprendere dall'onorevole Degan, il sottosegretario presente in Commissione, che la semplice revisione dei prezzi, a suo parere, è di 75 miliardi. Io dico che è di almeno 100 miliardi, perchè, come ho appreso qualche istante fa leggendo gli atti della Camera, questo è stato affermato dall'onorevole Baghino alla Camera e non

è stato smentito. Ma voglio ammettere pure che sia valida la dichiarazione dell'onorevole Degan: 75 miliardi per revisione di prezzi. L'onorevole Degan ci diceva che 72 miliardi vanno a Roma-Fiumicino e 49 miliardi a Milano-Malpensa. Ebbene, signor Ministro, quei 119 miliardi impegnati per il 1979 sono certamente destinati a queste opere, cioè vanno immediatamente a coprire l'esigenza della revisione dei prezzi, altrimenti di qui a sei mesi verrete fuori con un nuovo decreto per revisionare ulteriormente i prezzi. Quindi questa somma andrà di certo ai due aeroporti intercontinentali di Roma e Milano, per cui i 119 miliardi, secondo le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario, non bastano per queste opere: il resto, tutti gli impegni che avete assunto, le opere di radio assistenza, le cose che venivano dette poco fa dal relatore cercherete di poterle risolvere con i miliardi restanti fino al 1981. Però c'è l'inflazione che vi mangia i soldi e non so che cosa riuscirete a fare delle poche cose che finalmente, dopo tante nostre richieste, ci promettete.

In buona sostanza, signor Ministro, ritengo che questo decreto non sia sufficiente neanche per le poche opere in cantiere e per sopperire alle necessità più urgenti: questo il motivo fondamentale che ci spinge a dire di no, anche perchè i 91 miliardi che resteranno saranno decurtati dall'inflazione. Perciò con questo decreto voi potrete operare, per le opere che sono in cantiere, la semplice revisione di costi e potrete sistemare Fiumicino e Malpensa. Sotto questo profilo sbagliavano i radicali quando dicevano, tra le altre cose, che acconsentivano ad attenuare la loro posizione perchè era implicita anche la decisione del Governo di operare sulla pista di Reggio Calabria; non è vero perchè, testualmente così mi rispose l'onorevole Degan, con gli attuali finanziamenti è esclusa l'opera di rifinanziamento della pista di Reggio Calabria. Del resto ho potuto vedere che, accanto al mio ordine del giorno, ve ne è uno del relatore che chiede proprio che tra le opere da dichiarare prioritarie ed urgenti vi sia l'ammodernamento della pista di Reggio Calabria.

Spendo qualche minuto ancora, signor Ministro, per questo aeroporto. È aeroporto antico; è stato uno degli aeroporti cardine nel periodo bellico; allo stato attuale ha una utenza che si aggira su un'area territoriale di circa un milione e mezzo di persone, cioè l'area di Messina e di Reggio Calabria (infatti l'aeroporto ufficialmente si denomina « aeroporto Messina-Reggio Calabria »); a parte il turismo in espansione nelle nostre zone serve soprattutto alle nuove intraprese di natura economica; ebbene, per questo aeroporto si ha la sensazione precisa che da parte del Governo si voglia dire ancora « no », forse per cercare di punire la città di Reggio.

Perchè dico questo, signor Ministro? Perchè avevate l'obbligo di poter rendere sicuro questo aeroporto. Ed io aggiungo che è insicuro e l'onorevole Degan in Commissione diceva: come fate a fare queste affermazioni? Se si dichiarano insicuri gli aeroporti, dobbiamo chiuderli al traffico. Ebbene non è in condizioni di emergenza; ma è certamente insicuro per tutta una serie di lavori che bisogna fare. E non si tratta soltanto delle piste: c'è da abbassare una montagna; vi sono lavori di copertura di torrenti. È certamente tra gli aeroporti che presentano meno sicurezza nelle sue dimensioni. Ed allora per questo aeroporto, per il quale avevate l'obbligo, Governi che vi siete succeduti, di provvedere, non avete fatto niente; avete soltanto operato per cercare di strangolarlo nella sua funzione. Ed infatti, in omaggio a qualche squallido esponente di sinistra, avete creato il fiore all'occhiello e cioè quell'aeroporto di Lamezia Terme, decine e decine di miliardi per questo fiore all'occhiello dei rappresentanti della sinistra calabrese, mentre anche da un punto di vista strettamente sostanziale non ve ne era la necessità, perchè nella stessa provincia di Catanzaro vi era funzionante un aeroporto civile e militare, quello di Isola di Capo Rizzuto. Avete creato prima Lamezia Terme per strangolare l'aeroporto di Reggio; adesso avete consentito la possibilità che l'aeroporto Fontana Rossa di Catania possa congiungersi con l'autostrada Catania-Messina per cui vorreste permettere che i passeggeri — e sono, come dicono le statistiche, il 56

per cento — dell'area territoriale della provincia di Messina vadano a gravitare su Catania, e così abbiamo la sensazione precisa che a nuove punizioni si voglia arrivare per la nostra città.

Ecco perchè io, responsabilmente, ho presentato l'ordine del giorno che mi auguro venga accolto dal Governo perchè, almeno in questa sede ed in questi giorni in cui si parla di conferenze-stampa, di disegni di legge anche da parte di rappresentanti del Governo perchè possa evitarsi, ad esempio, che i giardini e le terre di Gioia Tauro siano restituiti a coloro ai quali furono pagati salatamente per creare il cosiddetto quinto centro siderurgico; proprio in questi giorni nei quali si parla del collasso socio-economico della provincia di Reggio (con la famosa industria Liquichimica con 200 miliardi dello Stato, ma mai aperta e mai funzionante); mi voglio augurare che proprio in questi giorni, nei quali si rinnova il martirio della mia città, almeno in questa direzione ci si possa attendere apprezzamento e impegno da parte del Governo per le cose che si richiedono nell'ordine del giorno. *(Applausi dall'estrema destra).*

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

SPINELLI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento non sarà lungo, sia per mia convinzione personale che le cose essenziali possano dirsi in maniera concisa, sia perchè non analizzerò nei particolari il provvedimento in esame, in quanto a me pare che la discussione già svolta nell'altro ramo del Parlamento ci esoneri, in un certo senso, da un'analisi eccessivamente particolareggiata. Il mio intervento parte da alcune considerazioni di carattere generale circa il modo in cui il Governo ha presentato questo decreto, per la motivazione che c'è all'articolo 1 ed il modo in cui la Camera ha modificato il decreto-legge, secondo me in maniera positiva, sia all'articolo 1 che all'articolo 4-ter. Intendo dire che il Governo sostanzialmente ha giustificato questo decreto-legge con una questione di revisione dei prezzi dei lavori urgenti ed in-

dispensabili in corso, con lavori aggiuntivi eccetera.

La mia prima riflessione nasce da questo: veramente una revisione dei prezzi giustifica questa maniera di legiferare o forse non è un vizio del nostro modo di procedere, di governare e di legiferare, di non prevedere in anticipo le logiche variazioni di prezzo e quindi di ricorrere a questo sistema — che ritengo capzioso e pericoloso — costante della revisione dei prezzi negli appalti pubblici, dietro il quale sappiamo bene quello che può nascondersi e spesso si nasconde? La Camera dei deputati ha cambiato questa motivazione, per fortuna, aggiungendo in testa, quanto meno, « in attesa della definizione del programma generale degli aeroporti » e aggiungendo, all'articolo 4-ter, un vincolo preciso per il Ministro dei trasporti, che è tenuto a presentare al Parlamento entro il 31 dicembre 1979 le linee e le proposte per la riorganizzazione della direzione generale dell'aviazione civile e soprattutto — questo è il punto — il piano generale degli aeroporti.

Tra l'altro vorrei far osservare che anche il piano degli aeroporti va inserito in un programma più vasto che è il piano dei trasporti, che stiamo attendendo da troppo tempo dal Governo. Poichè il trasporto aereo non può essere considerato una cosa separata e avulsa dalle altre forme di trasporto e per evitare sprechi e dispendi di risorse non certo abbondanti nel paese, è da studiare con accuratezza l'integrazione tra i vari mezzi di trasporto. Spero che anche su questo punto il rappresentante del Governo ci dica qualcosa di preciso e di rassicurante.

Vorrei ancora rilevare che tutto questo mette in risalto un metodo di Governo e di legislazione (c'è anche una parte di responsabilità delle Camere, ma soprattutto dello Esecutivo), che è quello delle toppe, dell'abito di Arlecchino, della mancanza di una seria volontà di programmare: quando altri paesi molto più floridi del nostro, che vengono ritenuti il santuario dell'economia capitalistica e liberistica, come gli Stati Uniti d'America, in questi giorni, sia pure attraverso polemiche accese e vivaci, intrapendono la strada della programmazione, per esem-

pio sul grave problema dell'energia, il nostro paese si attarda ancora in un metodo di governo che è quanto meno arcaico, anacronistico e non confacente a nessuna esigenza reale del paese, cioè quello delle toppe, dei provvedimenti di volta in volta, dei decreti-legge magari per una revisione dei prezzi, per aggiunte di lavori senza che si abbia un piano preciso delle cose da fare.

Chiedo venia se questo scantona dall'argomento in discussione e se può sembrare anche in un certo senso demagogico parlare di questo in occasione di un provvedimento apparentemente limitato come il decreto al nostro esame; ma credo non sia inutile richiamare l'attenzione anche di questa Assemblea sulla gravità della situazione di ingovernabilità del paese e quindi di incapacità reale di governare, che significa anche programmare, significa dire quel che si può fare e quello che non si può fare, quello che si deve fare e quello che non si deve fare.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, soprattutto su queste cose volevo richiamare la vostra attenzione, anche perchè ho un altro timore, e cioè che, attraverso questo provvedimento, gestito in maniera che almeno dal decreto-legge non si capisce con precisione quale sia — ed abbiamo già assistito all'inizio di questo dibattito alla richiesta per l'aeroporto di Reggio che non metto in discussione perchè può anche essere legittima, ma poi verranno fuori richieste di altri aeroporti — si perda di vista l'indirizzo preciso del modo in cui queste somme, già abbastanza esigue rispetto allo scopo, verranno impiegate. Non si sa, ad esempio, se dovranno essere destinate soltanto al completamento delle opere già iniziate, come mi pare di aver capito anche dalla relazione del relatore dell'8ª Commissione — al quale tra l'altro rivolgo un apprezzamento per aver anch'egli messo in rilievo questa necessità di una programmazione — oppure se saranno destinate ad altre opere che non erano state iniziate o se il tutto verrà assorbito dalla revisione prezzi delle opere già iniziate.

A me pare, ripeto, che siamo in una logica abbastanza discutibile della maniera di legiferare e di assumere da parte dell'Esecutivo

i poteri eccezionali previsti per un decreto-legge. Su tutto ciò esprimo le mie perplessità pur rendendomi conto della urgenza di prendere delle decisioni per completare opere che riguardano gli aeroporti italiani, sapendo benissimo qual è la condizione di questi aeroporti. E qui vorrei aggiungere anche una raccomandazione al Ministro dei trasporti e al Governo affinché nell'impiego di queste somme tengano presenti soprattutto le esigenze primarie del traffico aereo e si pensi soprattutto alla sua sicurezza prima che alle aerostazioni. Certamente anche queste sono una necessità ed io che sono un viaggiatore comprendo quale importanza abbia la comodità per gli utenti. Ma dobbiamo tenere presenti, anche in base ad accadimenti non lontani, le condizioni di rischio abbastanza frequente in cui si svolge il traffico aereo nel nostro paese nella maggior parte degli aeroporti per cui sarebbe opportuno che la gran parte di queste somme fosse destinata a potenziare la sicurezza del traffico aereo, del personale e degli utenti.

È con queste raccomandazioni e con questi rilievi di carattere generale che chiudo il mio intervento, augurandomi che da parte del Governo giunga almeno qualche chiarificazione in merito alle perplessità che ho manifestato e alle considerazioni che facevo su questo, come del resto su altri decreti-legge che stiamo affrontando in questi giorni con una prassi — lasciatemelo dire — non certo esaltante.

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

* **LIBERTINI.** Noi comunisti ribadiamo qui la nostra riserva ed anche il nostro avvertimento, se ci è consentito, al Governo per l'uso a nostro avviso non corretto che in tutti questi mesi si è fatto dei decreti-legge. Siamo contrari a quest'uso della decretazione d'urgenza, lo riteniamo non corretto ed agiremo in modo sempre più incisivo per impedire che questi processi si ripetano.

Devo dire però, qui, come ho già detto nella Commissione 8^a del Senato riferendomi anche a osservazioni che sono state ripetute in questa Aula, che in questo caso del decreto

per gli aeroporti soccorrono in realtà motivi di urgenza. Tali motivi sono due: in primo luogo il fatto che in effetti questo decreto-legge serve a consentire la prosecuzione di opere iniziate che sono importanti per un certo numero di aeroporti, che hanno anche interesse dal punto di vista del mantenimento di posti di lavoro, di occupazione anche in città dell'Italia meridionale; in secondo luogo il fatto, che intendo qui sottolineare con molta forza a nome del Gruppo comunista, che è impossibile che un paese continui a vivere e a funzionare quando le sue istituzioni sono paralizzate ormai dal mese di dicembre, cioè da otto mesi; paralisi che non è determinata dal caso, ma è il frutto di responsabilità politiche precise, in primo luogo del partito di maggioranza relativa il quale si è assunto il compito di trascinare oltre ogni limite la crisi attraverso una serie di dinieghi e di divieti successivi.

A sentire i dirigenti della Democrazia cristiana sembrava che se i comunisti fossero usciti dal gioco e fossero andati all'opposizione sarebbe stato più facile risolvere i problemi del paese e dare governi stabili. Le elezioni si sono svolte il 3 e il 4 giugno, il Partito comunista ha dichiarato la sua opposizione, sono passati due mesi e la verità è che non solo non si risolve niente, ma la situazione è sempre più grave e per molti aspetti deteriorata in modo preoccupante.

Il secondo motivo di urgenza quindi sta in questo: che l'irresponsabilità di gruppi politici e di una parte individuata della classe politica fa sì che senza un decreto-legge come questo avremmo nel campo delicato del trasporto aereo delle conseguenze molto gravi e forse non calcolabili.

Ecco perchè in questo caso consideriamo l'uso del decreto-legge, che generalmente respingiamo, come fondato. Questo spiega anche il nostro atteggiamento complessivo. Lo consideriamo fondato, ma consideriamo una iattura che lo si debba ritenere fondato in ragione delle condizioni che ho ricordato. Detto questo, con molta fermezza intendo sottolineare che il disegno di legge che viene presentato qui ha subito alla Camera dei deputati una profonda trasformazione e che noi giudichiamo questa profonda trasformatio-

ne, sulla quale ha pesato fortemente l'iniziativa dei deputati del Gruppo comunista, un elemento positivo che ci induce ad assumere un atteggiamento aperto nei confronti del decreto-legge.

Infatti, in sostanza, la Camera dei deputati ha ripristinato interamente, con una aggiunta, il testo che le forze politiche della disciolta maggioranza, in seno alla Commissione trasporti della Camera nell'altra legislatura, redassero aggiungendo le loro modifiche a quelle che già l'8ª Commissione del Senato aveva determinato e che avevano completamente cambiato il volto e la struttura del disegno di legge originario del Governo; disegno di legge che non fu approvato perchè nel frattempo si sciolsero le Camere.

Il Governo ha presentato un decreto-legge che si allontanava da quel testo; la Camera dei deputati ha ripristinato interamente il testo stesso aggiungendovi un punto importante attraverso l'emendamento che costituisce l'articolo 4-ter del decreto-legge in esame; la Commissione 8ª del Senato ha valutato positivamente ciò che la Camera dei deputati ha fatto, e quindi abbiamo un disegno di legge di conversione del decreto-legge che nel suo insieme raccoglie un testo che — lo voglio sottolineare — è, più che il frutto dell'iniziativa del Governo, il frutto del lavoro convergente delle forze della disciolta maggioranza nella scorsa legislatura e di un incontro positivo che si è verificato anche in questa occasione nella Commissione trasporti della Camera, ripetuto poi nella Commissione lavori pubblici del Senato.

Tra le modifiche che sono state apportate voglio sottolineare l'elevamento della cifra, o meglio il ripristino della cifra indicata alla fine della passata legislatura, 210 miliardi, cifra dietro la quale vi è una serie di impegni precisi tra i quali sottolineo in particolare quelli che riguardano la sicurezza del volo, quelli che riguardano l'aeroporto di Palermo, che richiede urgenti interventi, e gli interventi che possono essere attuati nell'aeroporto di Reggio Calabria. Quindi l'aumento della somma, per ciò che esso significa, non come fatto numerico, è un aspetto positivo del decreto.

Un altro aspetto positivo è costituito dal fatto che si è realizzato uno snellimento delle procedure di spesa. Ho già detto in Commissione e ripeto qui che non sono affatto ottimista perchè qualunque procedura di spesa, già di per sè complicata, che sia poi gestita dalla direzione generale dell'aviazione civile, è destinata a essere vanificata dalla incapacità della stessa direzione generale dell'aviazione civile di fare il suo lavoro. E tutti gli operatori del settore sono concordi in questo giudizio negativo.

Tuttavia, per quanto era possibile in un disegno di legge, abbiamo realizzato un lavoro che consente uno snellimento delle procedure di spesa che finora hanno dato luogo a situazioni scandalose per le quali, dal momento dello stanziamento al momento della spesa effettiva, passavano mediamente sei anni, con tutte le conseguenze che si possono immaginare.

Penso che passerà ancora molto tempo, tuttavia abbiamo già fatto un lavoro serio in questa direzione.

Infine, signor Ministro — e sottolineo con molta forza questo punto — l'emendamento presentato dal Gruppo comunista alla Camera e approvato aggancia questo provvedimento, così migliorato, a due questioni fondamentali: la presentazione del piano degli aeroporti, almeno nelle sue linee fondamentali, entro quest'anno e la presentazione al Parlamento, sempre entro quest'anno, da parte del Governo, delle proposte per la riforma della direzione generale dell'aviazione civile. Voglio dire molto apertamente che è invalsa nelle nostre istituzioni la pessima abitudine di considerare i termini indicati nelle leggi non solo non perentori, ma del tutto irrilevanti. Voglio avvertire e ribadire qui che il Gruppo comunista condurrà nei prossimi mesi con questo e con il prossimo Governo un'azione incalzante perchè quella data sia rispettata. Infatti considereremmo estremamente grave che questo provvedimento entrasse in attuazione senza che immediatamente seguisse l'aggancio con il piano degli aeroporti, che d'altro canto a sua volta ha uno stretto legame con quanto è detto nel piano triennale, al capitolo trasporti, dove è indicata la somma di 650 miliardi di lire da

spendere per il sistema complessivo degli aeroporti, e senza che si affrontasse con vigore questo problema ormai cancrenoso della direzione generale dell'aviazione civile.

Questi sono i motivi per i quali consideriamo il decreto-legge necessario e consideriamo positivo il contenuto che nel provvedimento è stato travasato attraverso l'azione delle Camere, per cui non ci opporremo al passaggio del decreto. Ma il nostro voto non può essere favorevole, signor Ministro, perchè non possiamo scindere il giudizio sul contenuto concreto di questo disegno di legge e sui suoi limiti ovvii dal giudizio più generale che dobbiamo dare sulla situazione del trasporto aereo e degli aeroporti e sull'azione dei governi che si sono succeduti. Colgo anzi quest'occasione per dire con forza che la situazione del trasporto aereo va rapidamente verso crisi crescenti, o verso la paralisi. Anche i colleghi che non si intendono di trasporto aereo cominciano a constatare queste cose sulla loro pelle di utenti, di viaggiatori. Capita a volte che, quando un aereo sta una o due ore per aria prima di atterrare, si accumulano ritardi di tre o quattro ore e si assiste negli aeroporti alle scene che tutti siamo abituati a vedere, qualcuno rivolga un pensiero cattivo nei confronti dell'Alitalia. Io dico che l'Alitalia merita tutte le critiche, ma il problema non è l'Alitalia, perchè è più complesso. La verità è che l'intero sistema del trasporto aereo è entrato in una crisi che sarà sempre più grave, a meno che non intervengano misure radicali; crisi tanto più pesante perchè il trasporto aereo non è oggi un servizio di trasporto di pochi passeggeri; ormai sono ben 25 milioni i passeggeri trasportati in Italia rispetto al miliardo di passeggeri trasportati complessivamente nel mondo, mentre i flussi di merci sono molto considerevoli e per certi tipi di merci vitali.

Le cause di questa crisi crescente del trasporto aereo sono molteplici sicchè, se la si vuole risolvere, occorre operare su più punti del sistema. Intanto vi è una condizione di paralisi assurda in cui sta cadendo il sistema di controllo del traffico aereo. Vorrei che tutti i colleghi sapessero che noi siamo rimasti uno dei quattro paesi al mondo che pretende di far svolgere questo servizio dall'aviazione

militare, alla quale tributo qui un riconoscimento sincero per gli sforzi che ha compiuto, ma che è organicamente inidonea ad assolvere questo servizio.

Del resto, onorevoli colleghi, domandiamoci come mai paesi che hanno un'aviazione senza dubbio più progredita della nostra, come gli Stati Uniti, la Germania federale, la Francia e l'Inghilterra, non hanno un sistema di controllo del volo gestito dall'aviazione militare. Nè mi si dica che soccorrono ragioni particolari di sicurezza nazionale, dal momento che un paese come gli Stati Uniti, che è una delle due grandi potenze mondiali impegnate in una guerra fredda di tipo missilistico con problemi di controllo dello spazio di minuto in minuto, ha un sistema di controllo dell'aviazione di tipo civile; perciò penso che lo possa avere anche l'Italia. Nè mi si dica che l'Italia vuole mostrare al mondo l'invenzione di un nuovo sistema di controllo, che del resto non ha dato grandi risultati.

La verità è che l'aviazione militare è organicamente incapace di gestire questo sistema di controllo del volo, perchè è incompatibile con l'ordinamento militare sia il livello delle retribuzioni, sia la gerarchia professionale. Questo è un compito che chiede specialisti estremamente preparati. Fra l'altro è gente che opera in lingue diverse dalla nostra, che ha bisogno di nozioni importanti di elettronica, di meteorologia e che ha bisogno quindi di una struttura tale per cui ci vogliono cinque anni perchè sia pronto un controllore di volo. Perciò non lo possono fare i militari di leva, mentre i militari in servizio permanente effettivo dopo cinque anni di questi studi valgono sul mercato del lavoro tre o quattro volte quello che l'aviazione militare è in grado di pagare loro e quindi se ne vanno. Da qui il motivo per cui l'organico è sempre ridotto.

In secondo luogo un lavoro così delicato esige una speciale gerarchia professionale che non solo non coincide, ma contraddice la gerarchia militare. Ecco perchè l'aviazione militare non è in grado di affrontare questa situazione. È veramente scandaloso perciò che sia passato già un anno da quando la Commissione trasporti e la Commis-

sione difesa della Camera condussero una indagine su questo argomento, con una conclusione univoca che indicava al Governo la possibilità di imboccare subito la strada di una riforma, nelle due alternative del ruolo speciale militare o della civilizzazione. Per un anno non abbiamo avuto risposta da parte del Governo e il risultato è stato che il problema si affronta prima con un tentativo di dare delle mance e poi correndo dietro ai controllori del volo che intanto si dimettono dal servizio, lo sguarniscono, aprendo una crisi nel trasporto aereo. Questo è il problema più urgente nella crisi del trasporto aereo.

L'altra questione riguarda gli aeroporti, anche nella connessione con il sistema di controllo del volo; prima di fare qualche osservazione rapida — non intendo parlare troppo a lungo — sulla questione degli aeroporti, vorrei dire al Ministro che sarebbe bene che qualche volta prendesse un aereo stando in cabina di pilotaggio e provasse ad andare da Catania a Roma o da Reggio Calabria a Roma. Si accorgerebbe quante volte su questo percorso il comandante non riceve i segnali attraverso i ponti radio: ciò significa che un aereo in volo è costretto a mantenersi ad una quota immutata e che può spostarsi soltanto di trenta miglia sulla sinistra e sulla destra. Se dunque incontra delle formazioni nuvolose che possono disturbare il volo in modo lieve o grave non è in grado di schivarle se non spostandosi leggermente sulla destra o sulla sinistra, non è in grado di andare sotto o sopra se non ha avuto l'autorizzazione da terra. Ma la ricerca dell'autorizzazione da terra a volte è angosciata perchè non arrivano segnali. Quando ero presidente della Commissione trasporti della Camera, siccome ritengo che queste funzioni vadano esercitate anche, per così dire, con verifiche sul terreno, ho fatto queste esperienze che sono state davvero allucinanti. Sono le esperienze che fanno dire a molti piloti a proposito dell'incidente di Palermo: cosa vuole, noi camminiamo in un terreno disseminato di trappole; dovremmo rinunciare a camminare; non si può, camminiamo; ogni tanto qualcuno mette il piede in una trappola; è quello che è successo a Palermo.

E qui c'è la connessione tra le carenze gravi del sistema di controllo del volo e la struttura generale degli aeroporti. Facevo già questo esempio nel dibattito in Commissione e lo voglio ripetere qui: se un qualunque collega e meglio ancora il Ministro dei trasporti si fa dare, salendo su un aereo di linea, quel documento che si chiama « notam », che viene consegnato ad ogni pilota, ad ogni comandante prima di partire, in cui c'è lo stato degli aeroporti in Europa in maniera che in caso di dirottamento si sappia quali sono gli inconvenienti, gli aeroporti chiusi, quelli sui quali si deve atterrare con certe procedure o con altre, vedrà che questo « notam » è fatto in questo modo presso a poco, anche se varia di giorno in giorno: la parte dedicata alla Germania federale — che pure ne ha di aeroporti — è in generale di poche righe; quando passiamo alla Francia troviamo una pagina o una pagina e mezzo; quando arriviamo all'Italia troviamo a volte parecchie pagine in cui sono raccolti tutti gli inconvenienti che si segnalano su quasi tutti gli aeroporti italiani.

A me è capitato una volta, durante un volo, di andare in cabina di pilotaggio per fare questo controllo, e il comandante mi ha detto: guardi che se dovessi stare alla lettera non dovrei partire perchè quasi nessun aeroporto oggi è perfettamente in regola; tuttavia camminiamo.

Ora, questa situazione non è il frutto del destino cinico e baro. Questa situazione è il frutto della irresponsabilità dei governi che si sono succeduti, dell'insufficienza dei ministri dei trasporti, della carenza totale, anche tecnica, di qualificazione dell'apparato complessivo della direzione generale dell'aviazione civile. Siamo uno dei paesi che ha, relativamente alla popolazione e alla sua area, il maggior numero di aeroporti. Li abbiamo disseminati da ogni parte. Li abbiamo disseminati non seguendo le esigenze del volo, del traffico aereo, ma seguendo le esigenze notabilari. Un aeroporto non si nega a nessuno. Tanto più se si tratta di prometterlo soltanto...

P R E T I , *ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile.* Li hanno

strappati i parlamentari o i sindaci ai ministri dei trasporti. Glieli hanno strappati!

LIBERTINI. Signor Ministro, accetto per un attimo la sua immagine — secondo me un po' estremizzata — di un ministro San Sebastiano a cui questi terribili sindaci e parlamentari strappino invece che brandelli di carne pezzi di aeroporti, perchè poi di pezzi di aeroporti si tratta perchè non sono aeroporti interi. Ma ammesso questo, tengo intanto a rilevare che da questa parte politica brandelli di questa carne non sono stati nè strappati nè richiesti. E sfido chiunque a dire il contrario. Tra l'altro — lo dico senza difficoltà — il sottoscritto quando era presidente della Commissione trasporti della Camera è andato ad Agrigento a dire apertamente che l'aeroporto di Agrigento era una pazzia. E non perchè volevo sfidare l'impopolarità ma perchè considero i cittadini di Agrigento dotati del lume della ragione. E l'idea di piantare un aeroporto ad Agrigento è irrazionale sotto ogni punto di vista quando il problema di Agrigento è viceversa quello di collegare questa città a Palermo non con quella vergogna di ferrovia che c'è, ma con una ferrovia decente capace di stabilire il nesso Agrigento — Palermo in termini razionali. Non ho avuto nessuna difficoltà ad andare a Firenze a ribadire che l'aeroporto di Firenze non ha senso se si punta sul grande aeroporto di Pisa, che il grande problema è un sistema ferroviario rapido che da Firenze a Pisa trasporti i passeggeri in 40 minuti facendo tra l'altro anche il *check in* in treno, come ormai ci si avvia a fare nei paesi civili avanzati e quindi con un risparmio di tempo.

Quindi il problema non è, dalla nostra parte politica, di un particolare eroismo, ma soltanto che ci atteniamo alla ragione e non crediamo che si debba ingannare la gente. Poi voglio dire che il ministro sarà San Sebastiano, ma se vuole ha i mezzi per resistere. E un ministro è al suo posto per fare gli interessi del paese, non per correre dietro alle richieste di questo o quel comune, di questo o quel parlamentare.

PRETI, ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile. Difatti io li ho sempre fatti.

LIBERTINI. Voglio sottolineare, onorevole Preti, che non so quanto lei rimarrà lì; ma al di là di questi riferimenti personali le voglio dire che se per avventura lei fosse ministro dei trasporti in un altro governo (cosa che posso anche augurarle), se vorrà su questa linea di intransigenza andare ad un piano degli aeroporti (lei o chiunque le succeda) serio e razionale, avrà da questa parte politica il sostegno più pieno e più coerente, e non solo in quest'Aula, ma, come è nostro costume, ad Agrigento, a Torino, a Roma, a Napoli e a Venezia, perchè abbiamo una sola parola.

Abbiamo dunque una condizione drammatica degli aeroporti; a volte si parla poco di queste cose e viaggiando in aereo spesso trovo tanti colleghi che non sono informati, ma poichè qui dovremmo reggere il paese, sarebbe bene che di questa questione fossimo informati. Bisogna considerare inoltre che c'è una tendenza nuova, che è quella di concentrarsi su apparecchi di portata maggiore: i DC 9 sui quali voliamo nelle linee interne entro due anni saranno sostituiti da apparecchi tipo i Boeing 727, perchè nel volo, come ognuno può comprendere, il costo minimo è dato dalla durata della traiettoria in quota. Le spese maggiori sono il decollo, l'atterraggio e le spese generali che gravano su un aeromobile che ogni ora, anche se sta a terra, costa moltissimo. La tendenza di tutta l'aviazione è allora quella di sviluppare l'aviazione di terzo livello, cioè aerei piccoli che non hanno bisogno di aeroporti aperti tutto il giorno, con spese generali minori e così via, e la flotta dell'aviazione generale (*executive*, taxi eccetera), concentrando invece i voli di linea su apparecchi capaci e su aeroporti essenziali. Questa è un tendenza ineluttabile. Tra l'altro, l'Alitalia, con tutte le carenze di strategia che ha, sta andando in questa direzione. Questo richiede allora non la disseminazione degli aeroporti, ma la concentrazione delle spese per avere alcuni aeroporti — due intercontinentali (lo abbiamo sempre detto) che sono Milano e Roma, alcuni internazionali (da cinque a sette non di più) e altri di livello nazionale — su cui concentrare le spese per renderli aeroporti nel vero senso della parola, cioè dotati di tutte le strutture che l'aeroporto richiede.

La questione di Milano e Roma è quella più acuta perchè lì si concentra la gran parte del volo. Milano è diventata ormai una trappola per topi perchè Linate ha una capacità inferiore già al traffico che è in atto e la Malpensa è un aeroporto che deve ancora diventare tale. Milano è una città in cui gli aeroplani accumulano ritardi che poi si ripercuotono a catena su tutta la rete nazionale; Fiumicino ha problemi analoghi. Ecco perchè rivendichiamo il piano degli aeroporti, massicci investimenti; i 650 miliardi che sono stati fatti inserire nel piano triennale vogliamo che siano spesi razionalmente, secondo un piano discusso in Parlamento e non seguendo criteri clientelari.

Accanto alla riforma della direzione generale dell'aviazione civile, per rendere questa struttura tecnicamente adeguata ai suoi compiti, ci sono dei problemi che riguardano la compagnia di bandiera. Tutti sanno che noi comunisti l'abbiamo difesa negli anni scorsi contro chi tentava di svuotarne o sminuirne il ruolo, ma difendere la sua funzione non vuol dire non vedere i suoi limiti. Oggi l'Alitalia si trova in una situazione in cui ha risanato il bilancio, ma le macchine sono insufficienti e così gli organici; questa carenza (e le macchine non si possono acquistare tanto facilmente sul mercato internazionale, per ragioni che ora sarebbe troppo lungo esporre nel dettaglio) fa sì che l'Alitalia abbia un piano di voli assurdo. Lei, signor Ministro, si sarà fatto mostrare qualche volta il piano di voli dell'Alitalia: esso presuppone che ogni aereo decolli e atterri a distanza di 30-40 minuti. Si comprende che basta il minimo incidente, con lo stato degli aeroporti che abbiamo e col controllo del volo, perchè si accumulino ritardi paurosi. Non è possibile che l'Alitalia abbia pensato addirittura di introdurre tra Roma e Milano la navetta, su imitazione dello *shuttle* che c'è tra New York e Washington, senza un aereo di riserva, quando lo *shuttle* tra New York e Washington è fatto con due aerei di riserva che hanno l'equipaggio a bordo, il carburante a bordo e addirittura i motori pronti a rullare, perchè la navetta va fatta così e non può essere affidata al caso.

Questo conduce l'Alitalia — cosa grave — addirittura ad affittare linee — che lo Stato

italiano le ha concesso — a compagnie straniere, alcune di ventura, che esercitano delle tratte internazionali, per esempio per il Cairo e per il Medio Oriente, perchè l'Alitalia non è in grado di coprire le concessioni che lo Stato italiano le ha dato; conduce l'Alitalia a soffiare i voli *charters* perchè non è in grado di farli e non vuole che altri li facciano (cappisco il pericolo che può esserci anche per i voli di linea se li fanno altri; però con questa politica malthusiana noi abbiamo dei danni che si ripercuotono sul turismo, sulla bilancia dei pagamenti e così via) e a strozzare il traffico merci che è una delle grandi prospettive dell'aviazione civile.

Sono senatore di Torino, del Piemonte, ed ho parlato del Meridione; mi consenta, signor Presidente, solo una citazione che riguarda, però, non un problema di campanile, ma un esempio tipico. Torino è una città in cui i passeggeri che volano sono relativamente pochi (Torino è al 12° posto), ma, dato che è un grande centro industriale, il suo è tra i primi come aeroporto commerciale, per le merci. Ebbene ci troviamo in questa situazione, cioè che le carenze dell'Alitalia in materia di traffico merci inducono gli operatori industriali torinesi a caricare su gomma e a imbarcare in altri aeroporti europei (ad esempio Zurigo); una situazione paradossale sotto ogni punto di vista: costi, valuta e così via!

Ho voluto tratteggiare l'insieme delle questioni che indicano come noi ci troviamo in presenza di una crisi di fondo del trasporto aereo, di una carenza drammatica del Governo e cioè i motivi di fondo per i quali, pur considerando positive le trasformazioni che l'azione dei colleghi tutti e nostra in particolare hanno prodotto nel disegno di legge che discutiamo, non siamo in grado di dare il nostro voto favorevole. Perciò — lo annuncio fin da ora — su questo disegno di legge ci asterremo. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

M A S C I A D R I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, sembrerà strano che all'inizio del mio dire io annunci di già il voto favorevole da parte del Gruppo

del Partito socialista italiano, stravolgendo quella che è pure una consuetudine e cioè di ascoltare prima gli interventi degli altri oratori, in particolare soprattutto di ascoltare la replica del Ministro. Ciò faccio perchè debbo pur considerare che siamo di fronte ad una specie di ricatto di carattere politico. Se si vota a favore, cosa provano questi 210 miliardi per revisione dei prezzi per lavori già compiuti o in corso d'opera, per finanziare nuovi lavori sì da rendere il volo più sicuro e per finanziare altre opere ancora, modeste in verità? Se si vota contro, ci si rende responsabili di fronte all'opinione pubblica della non effettuazione di queste opere?

Mi rendo perfettamente conto — e credo che ogni collega se ne renda conto — e del resto, se non vado errato, l'ha già detto il collega Libertini, di quello che è stato l'enorme sviluppo dell'aviazione civile in questi ultimi tempi. Si è trattato di uno sviluppo acceleratissimo; basterebbero alcune cifre che si commentano da sole; basterebbe prendere atto del fatto che nel 1960 gli imbarcati in transito diretto erano 3 milioni 172.000 passeggeri; che dieci anni più tardi, nel 1970, i passeggeri sono passati a 14 milioni e mezzo; e basterebbe prendere infine in considerazione il fatto che a distanza di sette anni, cioè nel 1977, ultimo dato a nostra disposizione, i passeggeri sono passati a quasi 27 milioni.

Ora se noi doverosamente andiamo a fare delle previsioni che siano non dico certe, ma siano attendibili, dobbiamo dire che lo sviluppo del traffico aereo negli aeroporti italiani grosso modo può procedere secondo questo passo. Nell'anno 1978 abbiamo avuto all'incirca 28 milioni di passeggeri; con un modesto incremento del 4 per cento, al di sotto di ogni media di carattere internazionale, nel 1985 avremo quasi 37 milioni di passeggeri trasportati. Se invece applichiamo il cosiddetto correttivo del 6 per cento di incremento annuo, nel 1985 (e da quella data ci separano 6 anni) avremo 43 milioni di passeggeri trasportati, ossia nel ragionevole arco di tempo di 6 anni vi è da prevedere un 70-80 per cento in più di passeggeri di quelli che attualmente vengono ad essere trasportati. Ec-

co perchè poi le attrezzature aeroportuali esplodono, ecco che le carenze si fanno palesi.

Atteso il fatto che prima parlavo di ricatto di carattere politico, avendo già annunciato il voto favorevole *oborto collo*, intendo sviluppare una serie di critiche, di considerazioni, di appunti, di sottolineature delle quali vorrei investire soprattutto il signor Ministro che rappresenta qui il Governo. Non farò un discorso di carattere generale sui mali dell'aviazione civile e sui trasporti in genere, ma cercherò di essere preciso, di andare nello specifico, sicchè ogni senatore mio collega tocchi con mano quelle che sono state e sono le carenze di una legge che andiamo a rifinanziare, rischiando di andare, in parte almeno, a sciupare del denaro, a buttare dei soldi pubblici.

Abbiamo avuto i seguenti stanziamenti ad iniziare dal 22 dicembre 1973, quando è stata varata la legge fondamentale alla quale oggi ci richiamiamo, la 825: stanziammo allora 220 miliardi; fu poi rifinanziata la legge del 1975, la 493, per altri 100 miliardi ed ora ci apprestiamo a varare ed a convertire in legge un altro provvedimento per 210 miliardi; la sommatoria di questi tre addendi dà 530 miliardi. Per revisione dei prezzi erano stati previsti, nella 825, 20 miliardi di lire; nella legge del 1975, n. 493, sono stati previsti 30 miliardi ulteriori, sempre per revisione prezzi. Mi duole constatare che di questi 210 miliardi che si stanziavano ben 70 miliardi, cioè un terzo, riguardano la revisione prezzi, per cui complessivamente per revisione prezzi si ha uno stanziamento di 120 miliardi di lire.

I lunghi tempi per l'approvazione degli atti tecnici ed amministrativi hanno contribuito in modo non lieve alla lievitazione degli importi revisionali per cui oggi si chiede il rifinanziamento. A seguito di ciò vi è da rilevare che vi è all'incirca un raddoppio dei prezzi; operazioni che potrebbero essere svolte nell'arco di uno o di due mesi. all'aviazione civile sono svolte in un anno o in due. Basterebbe citare il caso di Ciampino dove per uno stanziamento effettuato alla fine dell'anno 1973 si sono iniziati i lavori

da appena due mesi: vale a dire che per cinque anni, per un tempo eccessivamente lungo, imperdonabilmente lungo che non è possibile spiegare secondo la logica corrente, i lavori non sono iniziati.

Parlavo di tempi lunghi, ma per la verità dovrei anche parlare di un ufficio di sorveglianza lavori che manca completamente nella direzione generale dell'aviazione civile. Basterebbe citare una strana situazione sulla quale desidererei richiamare la cortese attenzione dei colleghi. Nell'anno 1973, con la legge n. 825, si stabilì di affidare a dei consorzi, cinque per l'esattezza, altrettanti lotti di lavori riguardanti tutta l'Italia. Il primo lotto era quello degli aeroporti di Verona, Bergamo e Ronchi dei Legionari. L'impresa incarica dei lavori era l'impresa Farsura. I dati si riferiscono al 15 del corrente mese, quindi aggiornatissimi. Il totale dei lavori eseguiti è stato del 77 per cento, con uno scarto quindi del 23 per cento sulle opere complessive da eseguire dal 1973. A quella data furono stanziati 13 miliardi e 650 milioni di lire, oltre poi alle revisioni della legge n. 825 e dell'altra legge del 1975.

Nel secondo lotto è successo quanto segue: per gli aeroporti di Bologna, di Rimini, di Ancona e di Pisa agiva il consorzio ICLAB. La percentuale dei lavori eseguiti è stata del 37 per cento. In uno di questi aeroporti e precisamente a Pisa i lavori finanziati ed eseguiti sono stati — mi pare l'abbia ricordato il relatore — percentualmente del 15 per cento. Manca l'85 per cento dei lavori.

Ora debbo chiedere al signor Ministro se non si tratta di un caso scandaloso e se non sia il caso di effettuare una specie di indagine al fine di stabilire eventuali responsabilità. E si badi che non si trattava di opere particolari, ma della costruzione di caserme dei vigili del fuoco, dell'allungamento delle piste, della costruzione di bretelle eccetera, cioè di opere comuni ad altri aeroporti. Pertanto non si capisce quale causa di forza maggiore abbia indotto l'ICLAB a compiere semplicemente un terzo delle opere previste dalla legge. Quello che è ancora più grave e da rimarcare è che l'ICLAB ha già ritirato

importi per miliardi per lavori non eseguiti, godendosene evidentemente i frutti relativi. Credo che la cosa sia quanto meno scandalosa e debba vedere impegnato il Ministro in una indagine così da accertare eventuali responsabilità da parte di coloro i quali hanno consentito che un consorzio di imprese si comportasse in questo modo.

Basta vedere la situazione degli altri lotti per vedere la differenza. Sul terzo lotto, per gli aeroporti di Napoli, Reggio Calabria, Taranto e Brindisi, la ditta Consavia ha eseguito lavori per un totale del 73 per cento. Sul quarto lotto (aeroporti di Catania, Trapani, Pantelleria, Lampedusa) il consorzio RECOCRA ha eseguito lavori pari quasi al 70 per cento; sul quinto lotto infine il consorzio SIDAM ha eseguito lavori per l'84 per cento. Il che significa che la media percentuale degli altri quattro lotti, per i lavori già eseguiti, è all'incirca del 75-80 per cento, per il secondo lotto l'ICLAB ha eseguito lavori pari solo al 37 per cento. Esistono quindi dei ritardi che sono assolutamente inspiegabili soprattutto in considerazione del fatto che l'ICLAB ha ritirato alcuni miliardi ai quali poc'anzi ho fatto riferimento.

La seconda considerazione è che i ritardi si hanno anche su altri aeroporti che sono gestiti da enti particolari: vedi Torino, aeroporto al quale faceva prima riferimento il senatore Libertini, la SEA di Milano, il provveditorato di Venezia, il consorzio di Genova e la regione siciliana che hanno per convenzione l'affidamento delle opere stesse. Qui siamo in tremendo ritardo: sono state eseguite poche opere, in alcuni casi nessuna. Ancor più colpevole è l'atteggiamento della regione siciliana che ad oggi non ha ancora investito una lira dei 15 miliardi circa che sono stati assegnati. Non è stata spesa una lira e poi naturalmente ci si viene a lagnare delle inadempienze statali!

Un'altra critica che dovrebbe essere considerata valida riguarda il dimensionamento delle strutture. Noi qui approviamo a scatola chiusa, questa è la verità, non ci rendiamo conto della gravità dei fenomeni. Cercherò di esemplificare. A Lampedusa è stata costruita una caserma dei vigili del fuoco

a due piani, servendosi dei fondi di questa legge, idonea a ricevere 40-50 vigili del fuoco, quando si sa che a Lampedusa i vigili del fuoco non potranno mai essere più di 8 o 10. Vorrei sapere quali sono e chi affronterà (spese di costruzioni a parte, delle quali ho parlato) le spese di gestione che ne conseguono, per una serie di servizi superflui od in abbondanza.

Si potrebbe poi parlare dell'aeroporto di Taranto. Ognuno sa che questo aeroporto è chiuso al traffico da oltre 4 anni. Ebbene, il fabbricato è almeno tre volte superiore a quelli di Ciampino e di Palermo, del quale ultimo abbiamo avuto modo di parlare molte volte per tragici accadimenti. Analogo discorso di sovradimensionamento, mi spiace dirlo, vale per Verona, Ancona e Trapani che hanno aerostazioni di gran lunga superiori a quelle di Palermo e di Ciampino.

P R E T I, *ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. No, quella di Verona è molto piccola.

M A S C I A D R I. Quelle di Verona, di Ancona e, ahimè, di Palermo le conosco. Dico ahimè perchè quella di Palermo la conosco in senso negativo, nel senso cioè che non è una vera e propria aerostazione, è veramente al limite del tollerabile.

Devo aggiungere qualche altra considerazione, che hanno già fatto altri colleghi, riguardante la carenza delle strutture interne dell'amministrazione. Si è fatta un'indagine conoscitiva alla Camera dei deputati (alla quale avevo avuto modo di partecipare essendone tra l'altro il relatore) che aveva impegnato per un anno molti deputati. I parlamentari avevano individuato disfunzioni e carenze. Devo dire che non è avvenuto nulla.

Presidenza del vice presidente OSSICINI

(Segue M A S C I A D R I). Una successiva indagine, l'indagine che va sotto il nome di Accili, allora sottosegretario ai trasporti, è rimasta segreta. Vorrei chiedere al Ministro se non sia possibile vederne i risultati anche perchè il collega Signori aveva presentato un disegno di legge per fare luce sull'andamento del terzo servizio dell'aviazione civile. L'allora Ministro volle operare una indagine da estendere non solo al terzo servizio, ma a tutto intero l'andamento della aviazione civile. So che l'indagine Accili è terminata; desidererei come parlamentare poterne prendere visione e vorrei che tutti i colleghi potessero a loro volta prenderne visione perchè non può esservi segreto su una materia tanto delicata.

Mi spiace dover considerare, onorevole Ministro, come troppo poco o nulla si sia fatto. Se volessi trattare l'argomento relativo a quella indagine per capitoli, dovrei dire che, per quanto riguarda l'aviazione generale di terzo livello, vale a dire il lavoro aereo, l'aeroclub eccetera, non è stato fatto quasi

nulla. Per quanto riguarda il piano degli aeroporti si è fatto poco o nulla; vi è solo uno studio, il cosiddetto piano di riferimento, ma gli impegni stabiliti per legge non risultano rispettati. La suddivisione in aeroporti di carattere intercontinentale, di carattere internazionale, di carattere nazionale e di terzo livello non è stata ancora definita. Non si è fatto quasi nulla per quanto riguarda la struttura dei servizi.

Sul problema dei *charters* e dei cargo già altri hanno parlato. Debbo solo aggiungere che l'Alitalia in buona sostanza continua a cedere ad altri i voli *charters* — e si tratta di stranieri — perchè in proprio non vuole assolutamente esercitarli, malgrado le pressioni che l'amministratore delegato dell'Alitalia ha avuto anche da parte dei parlamentari e della Commissione d'indagine.

Ecco alcune delle critiche che a nome del Gruppo socialista volevo sollevare. Per non riprendere la parola e per non tediare i colleghi con una dichiarazione di voto che faccio in questo momento, debbo dire che

voteremo a favore solo per le ragioni alle quali ho fatto cenno all'inizio del mio dire, ma che evidentemente votiamo *obtorto collo* e non ci presteremo più, su problemi così importanti, a votare a favore qualora non vi siano provvedimenti più organici degli attuali adottati. (*Applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Crollalanza, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

F I L E T T I , segretario:

Il Senato,

considerato che il disegno di legge di ri-finanziamento per gli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico civile, pur dopo le integrazioni apportate dalla Camera dei deputati, contiene stanziamenti di fondi per il triennio 1979 - 1981, che in parte notevole saranno assorbiti dalla revisione dei prezzi sugli appalti in corso, consentendo scarse possibilità per investimenti nella esecuzione delle opere di sicurezza e di ammodernamento;

nel mentre rimane in attesa della sollecita presentazione al Parlamento del piano generale degli aeroporti per valutarne la rispondenza al costante sviluppo ed alla sicurezza della navigazione aerea;

invita il Governo a concentrare le scarse disponibilità finanziarie per investimenti derivanti dalla conversione in legge del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, su quegli aeroporti, particolarmente del Mezzogiorno, che, nonostante le loro condizioni di insicurezza e l'assoluta inadeguatezza di opere e di servizi, assolvono, oltre al collegamento con la Capitale e gli altri centri della Nazione, anche a quello con gli aeroporti internazionali per la funzione mercantile di alcune grandi manifestazioni fieristiche — come è il caso della Fiera del Levante di Bari — e per il movimento emigratorio di oltre oceano, che è prevalentemente meridionale.

9. 154.4

P R E S I D E N T E . Il senatore Crollalanza ha facoltà di parlare.

C R O L L A L A N Z A . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 154 in discussione nella nostra Assemblea, meriterebbe un lungo discorso, perchè il problema degli aeroporti è di enorme importanza, ai fini sia della sicurezza dei voli, sia dell'efficienza dei servizi nel quadro di una organica politica dei trasporti; ma io risparmierò a voi e a me il lungo discorso, tanto più che il collega Franco, che mi ha preceduto, ha già abbondantemente illustrato il provvedimento legislativo, mettendo in evidenza i suoi aspetti prevalenti. Mi limiterò quindi ad alcune considerazioni sottolineando innanzi tutto che se il disegno di legge, nel testo presentato dal Governo, ha ottenuto dei miglioramenti nella normativa e delle integrazioni negli stanziamenti destinati ad assicurare la revisione dei prezzi per gli appalti in corso e la possibilità di prosecuzione delle opere in cantiere, dal punto di vista finanziario esso si presenta tuttora deludente. Infatti si può essere certi che, con i fondi a disposizione per l'esercizio in corso e con quelli previsti nel triennio per i due esercizi successivi, anche le modeste finalità del disegno di legge, cioè quelle di provvedere alla revisione dei prezzi e di assicurare il completamento delle opere in corso, appare molto discutibile che possano essere raggiunte.

Circa la revisione dei prezzi è da rilevare che se il disegno di legge approvato a tale scopo nel luglio 1978 dal Senato avesse trovato sollecitudine da parte del Governo, per un rapido esame nell'altro ramo del Parlamento, prima dello scioglimento delle Camere, il maggiore costo della revisione dei prezzi che oggi si pagherà e che raggiunge i 25 miliardi, come ha annunciato il Sottosegretario, in sede referente, non si sarebbe verificato!

P R E T I , ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile. Per revisione dei prezzi 70 miliardi!

C R O L L A L A N Z A . Io mi riferisco al maggior costo. Può darsi che sbagli, ma ricordo che il Sottosegretario parlò di 25 miliardi, in più, perchè dal luglio 1978 ad oggi l'inflazione è aumentata sensibilmente. Ad ogni modo il costo dei salari e dei materiali dal 1975 in poi è costantemente aumentato.

Quale certezza si può avere, dunque, di giungere al traguardo del pagamento delle somme necessarie sia per la revisione dei prezzi che per il completamento delle opere in corso alla fine del 1981, in conformità del piano triennale di finanziamento?

A seguito del miglioramento normativo apportato al disegno di legge dall'altro ramo del Parlamento, se è vero che si è fatto obbligo al Governo di provvedere entro il 31 dicembre di quest'anno alla riorganizzazione — ed è tempo che vi si proceda una buona volta — della Direzione generale dell'aviazione civile e alla compilazione e presentazione del piano organico per l'ammodernamento e la ristrutturazione degli aeroporti, quale certezza anche per tali adempimenti vi è, dal momento che si tratta di impegni che il Governo già si era assunto fin dalla legge del 1973 e che non ha mantenuto? Probabilmente il Governo presenterà al Parlamento entro il 31 dicembre una relazione illustrativa di propositi — e sarà una delle tante relazioni che ci pervengono — ma che piano e riorganizzazione del Ministero trovino sollecita realizzazione, ci lascia alquanto scettici!

Ci troviamo dunque di fronte ad un provvedimento legislativo lacunoso che solo in parte fronteggerà la precaria situazione delle opere in corso, mentre è tempo di varare, una buona volta, una legge finanziaria che consideri con organicità il problema degli aeroporti.

Non dimentichiamo che l'associazione dei piloti non ha esitato, in varie circostanze, ad elencare una serie di aeroporti privi di attrezzature idonee a garantire la sicurezza delle operazioni di volo.

Purtroppo una parte di tali aeroporti soltanto per motivi clientelari — onorevole Ministro, lei non ha nessuna colpa perchè solo da poco è alla testa del Dicastero dei tra-

sporti — sono stati messi in esercizio, senza una effettiva esigenza e comunque con grave rischio di infortuni; quasi che non vi fossero già motivi di preoccupazione per quegli aeroporti che rispondono invece a esigenze della Nazione e che sono in attesa di essere completati ed aggiornati.

Non basta quindi che vi sia il cosiddetto piano entro il 31 dicembre; occorre anche che vi sia la volontà da parte del Governo di procedere nelle realizzazioni sistematicamente, secondo criteri di priorità, nei limiti delle possibilità finanziarie, tenuto conto che non si può continuamente riversare i continui, crescenti oneri sui contribuenti. Questi sono già pressati dal torchio fiscale, con aliquote che sono ormai in pieno contrasto con l'inflazione; aliquote che diventano di anno in anno sempre più gravose specialmente per i soliti contribuenti a reddito fisso.

Dopo aver tratteggiato la gravità di alcune situazioni aeroportuali mi rivolgo al suo senso di responsabilità, onorevole Ministro, perchè con il nuovo bilancio si fronteggino, in attesa del piano organico, le esigenze più assillanti per quegli aeroporti che versano in condizioni di maggiore insicurezza e inadeguatezza dei servizi.

Questo problema, come ha già detto il collega Franco, interessa particolarmente il Mezzogiorno. Al riguardo ho presentato un ordine del giorno che illustro con questo intervento. Richiamo la sua attenzione, onorevole Ministro, sul fatto che alcuni aeroporti come quelli di Bari, di Reggio e di Palermo, oltre ad assicurare il collegamento dei maggiori capoluoghi del Sud con la capitale e le città del Nord, sono in collegamento anche con gli aeroporti internazionali per assicurare l'agevole movimento migratorio di tali regioni specialmente con l'America, l'Australia e il Canada.

Avrei voluto farla assistere, onorevole Ministro, a quanto è avvenuto alcuni giorni fa all'aeroporto di Bari. Per alcuni inconvenienti di ordine tecnico è stata ritardata di quattro ore la partenza di un apparecchio. Ebbene, i passeggeri che avevano già adempiuto alle formalità d'obbligo (visto dei biglietti, pesatura dei bagagli, passaggio dei control-

li di vigilanza) furono invitati ad entrare ed a sostare in un angusto edificio prefabbricato rivestito da pareti di vetro; tutto ciò in ore canicolari, col solleone, con divieto di uscire da quel ricovero, privi di ogni conforto atto ad alleviare una situazione di grave disagio e di sofferenza. E questo nonostante che nell'area del nuovo aeroporto vi siano alcuni nuovi fabbricati già costruiti, che hanno bisogno solo di piccole rifiniture e di arredamento. Ebbene i viaggiatori, nonostante le proteste sono stati costretti a rimanere in tali condizioni, per lungo tempo, quasi non bastassero le altre condizioni di disagio, derivanti dal fatto della mancata saldatura tra il vecchio e il nuovo aeroporto, divisi tuttora da una strada aperta al traffico pubblico che viene chiusa solo quando i passeggeri vengono trasferiti dall'uno all'altra aeroporto. Che si aspetta per eliminare tale situazione?

Ho ricordato questi inconvenienti ieri al suo Sottosegretario, durante la discussione del disegno di legge, in sede referente, richiamando la sua attenzione sulla situazione dell'aeroporto di Bari, il quale risponde anche ad una funzione internazionale perchè, come è noto, in quella città si svolge la Fiera del Levante, la quale non limita più, in settembre, la sua attività nel giro di dodici giorni dal momento che oramai con le fiere specializzate, che si susseguono ogni due mesi affluiscono nel suo recinto da tutti i continenti delegazioni ufficiali e compratori che trattano affari ed effettuano compere per decine e decine di miliardi pagati in valuta pregiata che entra così nelle casse dello Stato.

Ebbene, ho chiesto al Sottosegretario cosa pensasse della situazione aeroportuale di Bari; mi ha risposto che la Cassa per il Mezzogiorno si era impegnata a portare a termine tutte le opere, compreso il prolungamento della nuova pista e le altre ritenute indispensabili dall'associazione dei piloti oltre che dai tecnici dello stesso Ministero, allo scopo di garantire la sicurezza e l'efficienza all'aeroporto.

La Cassa per il Mezzogiorno si era impegnata a fronteggiare tale esigenza per circa

40 miliardi. In un periodo in cui il Ministero non aveva mezzi, si era ritenuto opportuno far ricorso alla Cassa, allora buona per tutti gli usi, ivi comprese alcune opere o iniziative per alcune delle quali molti miliardi si sono sperperati. Ma questo è un altro discorso che riprenderemo a suo tempo.

Onorevole Ministro, non voglio dilungarmi ulteriormente; richiamo la sua attenzione su quanto ho fatto presente e dico che se la Cassa per il Mezzogiorno è venuta meno ai suoi precedenti impegni, anche perchè in base alla legge 183 ha passato alle regioni gran parte delle proprie competenze, limitando prevalentemente la sua attività ai progetti speciali, a me sembra che il suo Ministero abbia il dovere di supplire alla sopravvenuta carenza di tale ente, assicurando ad uno degli aeroporti più importanti del Mezzogiorno efficienza e sicurezza, in misura tale da modificare le condizioni di pericolosità in cui oggi si svolge il traffico aereo da Bari per l'interno della nazione e per i vari continenti. (*Applausi dall'estrema destra*).

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

Devono ancora essere svolti alcuni ordini del giorno. Si dia lettura dell'ordine del giorno presentato dal senatore Fossa e da altri senatori.

F I L E T T I , segretario:

Il Senato,

tenuto conto della necessità di qualificare e razionalizzare la rete aeroportuale italiana al fine di evitare la polverizzazione degli investimenti su di un numero illimitato di aeroporti;

sottolineata la necessità di concentrare gli impegni finanziari sugli aeroporti di interesse nazionale ed internazionale garantendo ad essi il massimo di efficienza e di sicurezza;

ribadita la scelta di Roma-Fiumicino e di Milano-Malpensa quali aeroporti intercontinentali che debbono essere dotati di tutti i mezzi tecnologicamente più avanzati e di tutte le condizioni per assolvere questa fun-

zione, e avuto anche riguardo per le comunità locali circostanti,

raccomanda al Governo che in particolare l'aeroporto « Cristoforo Colombo » di Genova, per la sua ubicazione ambientale solo aeroporto alternativo, nei mesi invernali, di Milano e Torino, sia compreso nella ripartizione dei fondi previsti dalla presente legge allo scopo di completare i lavori in corso già approvati in tutte le sedi competenti.

9.154.1 FOSSA, BOZZELLO VEROLE, SPOZIO, MASCIADRI, FINESSI

FOSSA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FOSSA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, molto brevemente perchè già il collega Spinelli e in particolare il collega Masciadri del mio Gruppo hanno ampiamente illustrato e documentato la posizione del Gruppo socialista in merito al decreto-legge.

Ero molto perplesso nel presentare questo ordine del giorno in quanto mi richiamo, in modo particolare nell'ultima parte, all'aeroporto di Genova, in quanto senatore genovese. Chi conosce l'aeroporto di Genova sa che nel Nord è il solo aeroporto alternativo, soprattutto nei mesi invernali, a Milano e a Torino. Chi conosce l'aerostazione di Genova sa che è un baraccone, indegno di una grande città, sa che è necessario approvare al più presto finanziamenti per completare l'opera che è già stata approvata in tutte le sedi competenti.

Non vogliamo impegnare su quest'ordine del giorno il Governo, perchè è dimissionario, ma ci permettiamo solo di raccomandare al Governo, nella ripartizione dei fondi (è questa peraltro la ragione della presentazione dell'ordine del giorno e, da informazioni assunte presso l'aviazione civile, sembra che all'aeroporto di Genova non dovrebbe essere assegnata neppure una lire) questo aeroporto.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno del senatore Vincelli. Se ne dia lettura.

FILLETTI, segretario:

Il Senato,

nel momento in cui provvede a convertire in legge il decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, concernente il rifinanziamento degli interventi urgenti e indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico civile,

impegna il Governo ad intervenire adeguatamente per il completamento dei lavori in corso nell'aeroporto « Tito Minniti » di Reggio Calabria, specificatamente disponendo i necessari finanziamenti per il prolungamento delle piste, per la realizzazione della torre di controllo e per l'arredamento della nuova aerostazione.

9.154.2

VINCELLI, relatore. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VINCELLI, relatore. Si tratta di un ordine del giorno personale ma che riassume largamente il dibattito avvenuto in Commissione. Io, nella qualità anche di commissario governativo del Consorzio dell'aeroporto, ho il dovere di respingere la valutazione che in questa sede è stata fatta circa il fatto che l'aeroporto di Reggio sia pericoloso; occorre certamente il prolungamento delle piste per renderlo sempre più funzionale e maggiormente sicuro, ma i canoni di sicurezza sono stati accertati e sono garantiti dai tecnici dell'aviazione civile.

Inoltre, è un aeroporto dove il primo stanziamento della 825 è stato completamente impegnato. Ha lavorato bene la Consavia, impresa che ha avuto l'affidamento dei lavori; l'esecuzione della nuova aerostazione e della caserma dei vigili del fuoco, per esempio, è stata quasi ultimata e attendiamo l'arredamento; tutte le altre opere, compreso il sentiero luminoso, sono state già realizzate e quindi in questo settore Civilavia ha fatto compiutamente il proprio dovere.

Quello che chiediamo al Governo è un ulteriore sforzo per garantire i margini di mag-

giore operatività soprattutto in previsione di quello che avverrà nei prossimi anni.

P R E S I D E N T E . Segue un ordine del giorno dei senatori Zito e Petronio. Se ne dia lettura.

F I L E T T I , segretario:

Il Senato,

in riferimento alla conversione in legge del decreto-legge n. 151, concernente il finanziamento degli interventi urgenti da attuare negli aeroporti civili, tenuto conto che il 40 per cento della spesa prevista deve essere destinato agli aeroporti del Mezzogiorno,

invita il Governo a tenere nel debito conto le necessità degli aeroporti di Reggio Calabria e di Lamezia Terme, ambedue bisognosi di urgenti e indispensabili opere integrative e di adeguamento. Per l'aeroporto di Reggio Calabria è necessario procedere al prolungamento delle piste di volo ed all'installazione degli impianti di radioassistenza, mentre l'aeroporto di Lamezia è completamente privo di viabilità interna ed esterna, di parcheggi e delle opere di difesa idraulica.

9. 154. 6

Z I T O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

Z I T O . Signor Presidente, l'onorevole Masciadri ha già detto che il nostro voto favorevole non può prescindere da alcune riserve che esprimiamo in relazione a questo decreto. Queste riserve rimangono anche per chi si appresta a presentare un ordine del giorno che non vuole essere quindi una specie di esercizio di piccola furbizia, ma vuol essere un contributo, per quanto modesto, al miglior uso possibile amministrativo dello strumento legislativo.

È stata richiamata già qui all'attenzione dei colleghi, anche da parte del relatore e poi dal senatore Libertini, la questione degli

aeroporti meridionali, per i quali il decreto-legge riserva il 40 per cento dei fondi a disposizione. Vorrei attirare l'attenzione del Ministro sull'avverbio che precede quella cifra e cioè « almeno » il 40 per cento, e questo non per ragioni di giustizia distributiva che pure sarebbero valide, ma perchè un efficiente sistema aeroportuale costituisce uno stimolo potente per lo sviluppo di una regione periferica qual è il Mezzogiorno, una regione periferica per la quale, tra le altre cose, la componente turistica acquista un'importanza sempre più rilevante. Non ci potrà essere nessuna corrente turistica di grande rilievo senza, ripeto, un efficiente sistema di aeroporti in una regione che non è soltanto sottosviluppata, ma è anche periferica.

Vorrei soffermarmi un po' su questo carattere di regione periferica che, a prima vista, può far sembrare contraddittorio l'uso sempre maggiore del mezzo aereo. Prendiamo, per esempio, la regione più periferica del Mezzogiorno continentale: la Calabria. Io ho dato una occhiata alle cifre di provenienza Civilavia che riguardano il traffico interno di passeggeri per il 1978. I due aeroporti calabresi importanti, Lamezia Terme e Reggio Calabria, hanno registrato per il 1978 un traffico di 375.000 passeggeri. In confronto a questa cifra stanno i 307-308 mila passeggeri di una città come Bologna, i 348 mila di una città come Genova, i 379 mila di una città come Torino e i 400 mila di una città come Venezia. Riferisco queste cifre appunto per confermare il giudizio che ho dato che questa perifericità, accanto anche naturalmente al fenomeno migratorio cui si è accennato, rende l'importanza del traffico aereo sproporzionata rispetto a quello che è il livello di generale sviluppo della regione.

Ho parlato dei due aeroporti della Calabria e l'ordine del giorno che ho presentato insieme al collega Petronio fa riferimento appunto agli aeroporti di Lamezia Terme e di Reggio Calabria. Il senatore Franco, intervenendo nel dibattito, ha parlato di Lamezia come di un fiore all'occhiello della sinistra. Non so se è il fiore all'occhiello di qualcuno; se lo è, è un fiore abbastanza miserello,

visti i problemi che oggi gravano su questo aeroporto.

A parte questa immagine del senatore Franco, mi pare di aver capito che secondo lui esisterebbe una incompatibilità tra i due aeroporti. Così non è, come credo sappiano tutti quelli che si sono soffermati sulla questione del sistema aeroportuale calabrese. Lamezia e Reggio Calabria coprono dei bacini di traffico assolutamente diversi: Lamezia copre il bacino di traffico delle province di Cosenza e Catanzaro, Reggio Calabria quello della provincia di Reggio Calabria e della provincia di Messina. Non per nulla l'aeroporto di Reggio Calabria viene chiamato l'aeroporto dello Stretto e il consorzio è un consorzio tra Reggio e Messina. Quindi non c'è incompatibilità tra i due aeroporti, anche se si può essere d'accordo sul fatto che non bisogna renderli incompatibili privilegiando l'uno a scapito dell'altro.

In ordine ai problemi di questi due aeroporti accenno in maniera assolutamente sommaria a Reggio Calabria. Il senatore Vincelli giustamente ha detto che questo aeroporto non è pericoloso, anche se devo confessare che qualche volta quando mi fermo all'estremità della pista desidererei che la pista fosse un po' più lunga. Il problema non è questo però. Tutti sappiamo che gli attuali aeromobili in uso, i DC-9, saranno presto sostituiti e a me pare che con la sostituzione di questi aeromobili l'aeroporto di Reggio Calabria avrà grosse difficoltà data l'attuale lunghezza delle piste.

C'è poi il problema dei voli *charter*. Almeno i grossi *charter* non possono atterrare facilmente a Reggio Calabria e tutti quanti sappiamo come questo discorso sia importante per una regione sotto il profilo dello sviluppo turistico.

Non dimentichiamo poi che la questione dell'aeroporto di Reggio si inserisce in quella più ampia del traffico sullo Stretto che è stata oggetto di un apposito convegno al quale partecipò l'onorevole Libertini, allora presidente della Commissione trasporti della Camera.

Per quanto riguarda Lamezia Terme, non vorrei impressionare i colleghi, specialmente

quelli che usano questo aeroporto, ma penso che se dovesse cadere una gran pioggia su Lamezia Terme, tutto l'aeroporto diventerebbe inagibile dal momento che è completamente privo di opere di difesa idraulica oltre che essere privo di viabilità interna ed esterna, di opere di difesa antincendio e così via. Queste sono le ragioni per le quali abbiamo ritenuto di presentare un ordine del giorno che non risponde a spinte campanilistiche e meno che mai clientelari, ma risponde ad esigenze oggettive (così come sicuramente ad esigenze oggettive risponde l'accenno abbastanza sfumato che ha fatto il senatore Libertini all'aeroporto di Torino), ad esigenze che riguardano lo sviluppo di una regione come la Calabria che non soltanto è, come ho già detto, la più periferica del Mezzogiorno continentale, ma è anche la più depressa.

P R E S I D E N T E . Segue un ordine del giorno del senatore Mezzapesa e di altri senatori. Se ne dia lettura.

P A L A , segretario:

Il Senato,

in sede di conversione in legge del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, concernente il rifinanziamento degli interventi urgenti e indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico civile;

rilevata la importanza dell'aeroporto di Bari-Palese che, oltre a servire la Puglia e la Basilicata, va assumendo importanza sempre più rilevante per tutte le regioni meridionali, anche per le numerose manifestazioni fieristiche internazionali collegate alla Fiera del Levante;

considerato che le strutture attuali risultano insufficienti a sostenere l'intenso traffico civile in continua espansione;

rilevato che i lavori di potenziamento e di ristrutturazione dei servizi, iniziati diversi anni fa, procedono con molta lentezza e a fasi intermittenti;

in presenza dei notevoli disagi cui sono sottoposti i passeggeri,

impegna il Governo ad intervenire adeguatamente e con tempestività per il completamento dei lavori in corso, predisponendone i necessari finanziamenti.

9. 154. 7 MEZZAPESA, D'AMELIO, FALLUCCHI, ORLANDO, AGRIMI, SALERNO

MEZZAPESA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEZZAPESA. Signor Presidente, onorevole Ministro, colleghi, non vorrei, come diceva il collega Zito poco fa, che sembrasse troppo esclusiva o campanilistica la segnalazione che tramite quest'ordine del giorno, insieme ad un gruppo di senatori di Puglia e di Basilicata, facciamo in favore dell'aeroporto di Bari. Tale segnalazione, per essere compresa nel suo spirito, va correttamente collocata nel contesto della necessità di potenziare tutti gli aeroporti dell'area meridionale del paese, sia in rapporto alle nuove situazioni createsi in fatto di industrializzazione, di commercio, di turismo nel Mezzogiorno d'Italia, sia soprattutto in rapporto alle prospettive future che, sempre in tali fondamentali settori, si offrono oggi e per l'avvenire al Mezzogiorno d'Italia.

In questo contesto l'ordine del giorno, sia pure nella fattispecie particolare dell'aeroporto di Bari-Palese, si illustra da sè. Noi abbiamo messo in particolare rilievo il ruolo che il capoluogo pugliese ha sempre avuto ed è destinato ad avere nell'impegno di promozione di tutta l'area meridionale del paese. Tale ruolo è noto a tutti. In proposito non possiamo non ricordare, come abbiamo ricordato in quest'ordine del giorno, la Fiera del levante, l'importanza che essa ha non soltanto per le manifestazioni centrali del settembre, ma anche per le tante manifestazioni fieristiche collaterali che sono distribuite nel corso di tutto l'anno; importanza che rappresenta un momento fondamentale di quell'opera trainante di promozione economica e sociale che Bari e la Puglia esercitano per tutta l'area meridionale.

Sono questi i motivi, signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, che hanno suggerito a me e ad altri colleghi della Puglia e della Basilicata la presentazione di questo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno del senatore Pistolese. Se ne dia lettura.

PALA, segretario:

Il Senato,

rilevato che fra gli interventi urgenti da effettuarsi per gli aeroporti civili, di cui al decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, è stato previsto il prolungamento della pista di volo dell'aeroporto di Capodichino di Napoli; considerato che, in attesa delle più ampie e necessarie soluzioni per il previsto aeroporto intercontinentale del lago Patria è necessario procedere al miglioramento funzionale dell'aeroporto di Capodichino, sia attraverso il prolungamento della pista di volo, sia con il miglioramento delle attrezzature e della aerostazione che sono del tutto insufficienti,

invita il Governo a riconoscere l'urgenza e la priorità di tali interventi e ad assicurare la più rapida realizzazione.

9. 154. 5

PISTOLESE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PISTOLESE. Signor Presidente, signor Ministro, l'ordine del giorno che ho presentato tende a richiamare l'attenzione del Governo sul problema veramente grave dell'aeroporto di Napoli. Non dimentichiamo che Napoli è la terza città d'Italia, con circa un milione e mezzo di abitanti e con un traffico turistico notevolissimo soprattutto nel periodo estivo per l'afflusso di stranieri nelle zone di Sorrento, di Ischia, di Procida, di Capri. Questa situazione va evidenziata anche in vista dei problemi, che lei, onorevole Ministro, ben conosce e che sono all'atten-

zione anche della regione Campania. Vi sono state molte discussioni circa la collocazione dell'aeroporto intercontinentale a Lago Patria o nell'ex aeroporto militare di Grazzanise. Quello che è importante è che fino a quando non si affronta il grosso problema del nuovo grande aeroporto intercontinentale bisogna per lo meno provvedere all'efficienza e al funzionamento di questo piccolo aeroporto di Capodichino.

Dico questo perchè, pur avendo girato molto, non ho visto in nessuna parte del mondo un aeroporto così risibile nelle sue strutture, a prescindere dal prolungamento della pista sul quale ella si è già largamente impegnato per una certa priorità, come ha riferito nell'altro ramo del Parlamento. Ma, al di là del prolungamento della pista, le strutture dell'aerostazione sono assurde. In questo periodo estivo migliaia di persone in questo aeroporto siedono sui gradini esterni perchè non c'è dove sedersi. Si è tentato di fare qualche aggiustamento, si è allargata una sala di aspetto, ma la situazione è veramente vergognosa, è un biglietto da visita di pessimo gusto che si dà ai turisti che vengono nel Sud.

Richiamo inoltre la sua attenzione, onorevole Ministro, perchè si faccia qualcosa anche dal punto di vista estetico. Non si deve andare avanti in una maniera che mortifica la nostra città che, essendo la terza d'Italia, meriterebbe maggiore attenzione rispetto ad altre richieste, anche giuste, di colleghi di altre città.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore.

VINCELLI, relatore. Signor Presidente, non credo che sia necessario aggiungere qualcosa alla relazione perchè il provvedimento nella sua sostanza viene accettato da quasi tutti i Gruppi politici. Le considerazioni sui problemi generali dell'aviazione civile evidentemente vanno rinviate al momento in cui avremo un Esecutivo nella pienezza dei suoi poteri con cui colloquiare.

Per quanto riguarda gli ordini del giorno mi rimetto alle valutazioni del Ministro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro Preti.

PRETI, ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile. Non parlo tanto come Ministro da quattro mesi, che fra quattro giorni potrebbe essersene andato, quanto con l'esperienza, sia pure non eccelsa, di un uomo politico che ha fatto per un periodo non brevissimo, in tempi un po' migliori di questi, il Ministro dei trasporti. Ed è soprattutto sulla base di quella esperienza che risponderò ai quesiti che mi sono stati rivolti.

Anzitutto vorrei far notare al senatore Spadaccia, che del resto ha scarsamente insistito, che, se vi era una materia sulla quale il decreto-legge si imponeva, era proprio questa degli aeroporti. Nella passata legislatura era stata approvata dal Senato una legge; appena divenni ministro, presi contatto con il Presidente della Commissione per cercare di far approvare la legge anche alla Camera dei deputati, ma, purtroppo, mancò il tempo materiale. D'altro canto, la situazione era grave. Dopo che non fu possibile fare approvare il provvedimento dalla Camera, immediatamente i funzionari responsabili mi fecero presente che le ditte appaltatrici avrebbero fermato i lavori ed io, prima di presentare il decreto-legge, mi sono preso l'arbitrio — credo che sia stato un arbitrio, comunque l'ho fatto in buona coscienza — di dire a coloro i quali stavano facendo i lavori che continuassero lo stesso, non fermassero, per carità di patria, i lavori facendo spendere allo Stato così altri miliardi inutili, che il problema sarebbe stato comunque risolto. E difatti, se avremo il consenso di questo ramo del Parlamento, il problema sarà risolto.

Il senatore Masciadri, che è sempre stato molto informato sulle vicende dell'aviazione, ha fatto presente che non tutti i consorzi che dovevano lavorare secondo la vecchia legge del 1973 — che feci approvare io in Parlamento — hanno operato con sufficien-

te sollecitudine ed ha segnalato il caso di uno dei cinque consorzi (gli altri invece si sono comportati bene o benino) che si è comportato assai male. Stiamo facendo qualcosa perchè chi è stato così lento ne paghi lo scotto.

Non credo che i lavori relativi agli aeroporti siano andati avanti con eccessiva lentezza rispetto alla velocità od alla sollecitudine propria delle cose italiane. Direi che i lavori degli aeroporti sono andati avanti un po' più velocemente della media in questi anni. Il senatore Crollanza stigmatizzava molto questa lentezza. Io ricordo però che quando io ero un giovanotto — facevo il liceo o l'università — ed egli era Ministro dei lavori pubblici del Governo di allora, era comune lamentela che i lavori si facevano con estrema lentezza. Queste cose le dicevano anche le autorità locali del partito allora dominante.

M I T R O T T I. Cambiava però l'unità di misura della velocità. Allora era in ragione di giorni, ora invece di anni.

P R E T I, *ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile.* Allora lei non era ancora nato ed io le assicuro che anche allora erano anni, e pure molti. Potrei farle molti esempi, nella mia città, di lavori durati anni o che non sono stati finiti neanche in un decennio. Ad ogni modo lasciamo stare queste discussioni; io mi rivolgo ad un uomo che ha molta esperienza, ma che ora non c'è, mentre lei in quei tempi non era ancora nato.

Da parte di molti ci si è lamentati del fatto che per la revisione dei prezzi spendiamo molto, perchè 70 miliardi, di quelli previsti dal provvedimento, sono destinati alla revisione dei prezzi. Sapete meglio di me, colleghi senatori, quale è l'indice di svalutazione in Italia ed è perciò che, se non si prevedesse la revisione dei prezzi, non si farebbero i lavori. Più aumenta l'indice di inflazione, più occorre spendere per la revisione dei prezzi.

Infatti, se nel decreto, che poi è stato modificato dalla Camera, non avessimo inserito

la revisione dei prezzi, avremmo fermato le ditte che stavano lavorando, alle quali premeva anzitutto intascare almeno quei denari che avevano speso in più rispetto all'appalto che avevano avuto dallo Stato.

Mi è stato poi chiesto che cosa pensa il Governo del piano dei trasporti. Ora il piano dei trasporti è molto generale e probabilmente non è il caso che il Ministro di un Governo, che si è praticamente dimesso già due volte, stia qui ad esporre il piano dei trasporti nel nostro paese. Comunque, meno di un anno fa è stata fatta una conferenza sui trasporti, dalla quale sono emerse determinate direttive.

Vorrei però che i colleghi senatori si convincessero bene che anche se non è in atto un piano dei trasporti — cosa difficile da combinare, come tutti i piani di questo mondo, sia in Oriente che in Occidente — io, per quanto riguarda questo breve periodo, nel quale ho rivestito la carica di Ministro dei trasporti e anche della marina mercantile, ho avuto cura di adottare provvedimenti, nel campo dei trasporti, che non fossero in contrasto gli uni con gli altri: non, ad esempio, provvedimenti sul terreno dell'aviazione che fossero in contrasto con quelli che si adottavano in materia di ferrovia. Sarei stato certamente matto se avessi incoraggiato le spese per l'aeroporto di Firenze e contemporaneamente avessi incoraggiato le spese per quella ferrovia che deve dal capoluogo raggiungere Pisa in 40-45 minuti, in maniera da dare alla Toscana un solo grande aeroporto degno di questo nome. Evidentemente ho fatto solo la seconda cosa!

Perciò di scoordinamento credo che il Ministero non possa essere accusato, almeno per quanto riguarda il periodo in cui io l'ho gestito.

Il senatore Masciadri ha fatto riferimento all'inchiesta Accili e ha legato l'inchiesta alla riorganizzazione della direzione generale dell'aviazione civile, della quale si parla nel testo approvato dalla Camera. Non ho l'abitudine di essere molto diplomatico e di cercare di nascondere la verità attraverso una serie di parole che non significano più

o meno niente. Vi parlo con estrema chiarezza: l'inchiesta Accili ha messo in evidenza notevoli lacune nel campo della direzione generale dell'aviazione civile. Si tratta di lacune soprattutto umane. Ed io vi devo dire con molta sincerità che, se la direzione generale dell'aviazione civile, rispetto ad una qualsiasi altra direzione generale e rispetto a quella delle ferrovie, si trova in condizioni peggiori, ciò dipende dal modo in cui è nata. Non dimenticatevi che le altre direzioni generali hanno una storia, sono sorte razionalmente. Viceversa, ad un certo momento, in questo settore si è tolta l'aviazione dal Ministero della difesa e la si è data al Ministero dei trasporti. I militari si sono ritirati perchè non potevano andare in un Ministero civile e sono rimasti quattro gatti. Qualcuno, che poteva al massimo aspirare a diventare direttore di divisione al colmo della sua carriera e alla vigilia della pensione, si è trovato improvvisamente dirigente generale. Abbiamo, così, praticamente costituito una direzione generale piena di lacune dal punto di vista umano; lacune che devono essere corrette.

Non è tanto il tipo di organizzazione dell'aviazione civile che è sbagliato: sono le lacune umane che si fanno notare. E vi devo dire che, se il Governo avesse avuto la fiducia del Parlamento e io quindi fossi stato un Ministro a pieno titolo, avrei già adottato alcuni provvedimenti piuttosto gravi, che ho proposto al Presidente del Consiglio dei ministri, il quale però non ne ha potuto fare nulla, date le condizioni in cui il Governo si trovava allora e si trova ancora oggi.

Circa il piano degli aeroporti, ho avuto un invito, una sollecitazione dal senatore Libertini, molto preparato in questa materia e del quale ho apprezzato il discorso lucido ed intelligente, anche se naturalmente non è fatto dall'angolo visuale governativo: adesso il suo partito è all'opposizione, quindi deve contenersi in una certa maniera.

Circa il piano degli aeroporti, dicevo, ricordo che in altri tempi, quando ero Ministro, mi sono sempre opposto a che sorgessero nuovi aeroporti per accontentare il tale sindaco, il tale deputato influente o le

tali mafie locali. Per me gli aeroporti erano già idealmente definiti nelle loro varie categorie e, se per combinazione domani dovessi essere ancora Ministro dei trasporti, posso assicurare il senatore Libertini che la cosa più facile per me da discutere in Parlamento sarebbe proprio il piano degli aeroporti, perchè in un paio di giorni preparerei quanto occorre per discutere e per decidere.

In definitiva, non credo che tutte le critiche che sono state qui rivolte all'aviazione civile siano giuste. Penso che si sia in buona parte esagerato. Ad esempio, se, come taluni hanno detto, fosse vero che in Italia il sistema degli aeroporti è sconquassato in maniera spaventosa, allora gli incidenti sarebbero stati un po' più numerosi di quanto non siano stati effettivamente, mentre, nel giro di molti anni, l'unico incidente mortale è stato quello di Palermo...

L I B E R T I N I. E quello dell'Itavia?

P R E T I, *ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Ma quello non ha avuto le conseguenze disastrose dell'altro.

Comunque, abbiamo pensato di usare i mezzi di queste leggi nel modo più sensato possibile.

Devo dare atto al senatore Libertini che è vero che il testo mandato dalla Camera al Senato è diverso dal decreto-legge originario ed è quasi uguale al provvedimento che era stato in gran parte preparato dall'onorevole Libertini nella passata legislatura, ma non è che in ciò vi sia contraddizione. Quando presentai il provvedimento alla Presidenza del Consiglio dei ministri, fui invitato a ridurne la portata al fine di evitare che si sollevasse un numero eccessivo di eccezioni sull'uso del decreto-legge. Di qui quelle discrepanze, che poi la Camera dei deputati ha, in certo qual modo, rettificato.

Per venire alle cifre, posso dichiarare che, per revisione prezzi, sono stati stanziati 70 miliardi sui 210; ci sono poi 54 miliardi destinati ad alcuni aeroporti con traffico su-

periore ai 100.000 passeggeri: Bari, Bologna, Bergamo, Brindisi, Cagliari, Catania, Lamezia Terme, Napoli, Pisa, Trieste e Venezia; vi è poi un'altra somma discreta, di 51 miliardi, destinata al sistema aeroportuale milanese e romano.

Quando parlo del sistema aeroportuale milanese, intendo riferirmi al sistema come è oggi, perchè il giorno in cui si porrà — e forse si porrà presto — il problema della nuova Malpensa, in relazione al fatto che gli aerei non potranno più atterrare a Linate, allora ci vorrà una legge speciale.

Inoltre, per installazioni di telecomunicazioni, per i sistemi ILS e radar, per apparati, per allacciamenti, per blocchi tecnici, per torri di controllo e via dicendo sono stati stanziati 12 miliardi, che vanno agli aeroporti di Alghero, di Bari, di Cagliari, di Brindisi, di Lampedusa, di Pantelleria, di Torino, di Pisa, di Reggio, di Treste e ad alcuni altri ancora. Riteniamo pertanto, in coscienza, di avere destinato queste somme nel migliore dei modi possibili.

Mi rendo conto che quando saranno finiti tutti i lavori previsti da questa legge rimarranno aperti molti altri problemi, perchè purtroppo l'aviazione, nel nostro paese, è più indietro rispetto agli altri paesi d'Europa. Ma in quell'occasione, quando si sarà finito di spendere questi denari o, magari, anche prima, il Governo ed il Parlamento dovranno trovare i fondi necessari per risolvere i numerosi problemi che rimangono ancora insoluti nel quadro di questo decreto-legge, che viene sottoposto alla vostra conversione.

Ringrazio tutti i colleghi, che mi pare fossero quasi esclusivamente dell'opposizione, che sono voluti intervenire in questo dibattito, dando l'apporto della loro esperienza; ringrazio il relatore Vincelli per l'apporto intelligente che ha dato, conoscendo egli i problemi da quando era sottosegretario ai trasporti, e mi auguro che il Senato, nell'interesse generale, per non fermare la vita aeroportuale italiana, voglia dare il suo sì al testo licenziato dalla Camera dei deputati.

Per quanto riguarda gli ordini del giorno, non c'è bisogno che riferisca su ognuno. Il problema è più semplice: si tratta di ordini del giorno quasi tutti dello stesso tipo e prevalentemente di carattere locale. Come la Presidenza sa, un Governo dimissionario non può prendere una posizione sugli ordini del giorno in maniera da arrivare ad una votazione, perchè non può prendere certi impegni. Di conseguenza ritengo, poichè tutti contengono qualche sollecitazione giusta, di poterli accettare tutti a titolo, evidentemente, di raccomandazione. È questa l'unica cosa che può fare un Governo dimissionario.

P R E S I D E N T E . Chiedo ai presentatori se insistono per la votazione degli ordini del giorno.

F O S S A . Accettiamo che l'ordine del giorno n. 1 sia accolto come raccomandazione perchè fra l'altro il nostro ordine del giorno raccomandava appunto l'attenzione del Governo, tenuto conto che si trattava di un Governo dimissionario, sull'aeroporto « Cristoforo Colombo » di Genova.

Però — l'ho già detto nel mio intervento mentre illustravo l'ordine del giorno — nella ripartizione dei fondi destinati agli aeroporti è escluso l'aeroporto di Genova « Cristoforo Colombo » e questo naturalmente non soddisfa chi ha presentato l'ordine del giorno.

V I N C E L L I , relatore. Non insisto per la votazione dell'ordine del giorno n. 2, ma desidererei che questa raccomandazione per il nuovo Governo (ci auguriamo che resti il ministro Preti) sia impegnativa, così come è detto nell'ordine del giorno.

P I S T O L E S E . Sia per quanto riguarda il mio ordine del giorno che per l'ordine del giorno presentato dal senatore Franco e per quello presentato dal senatore Crolalanza, accettiamo che siano recepiti dal Governo come raccomandazione e rinunziamo alla votazione.

P E T R O N I O . Non insisto per la votazione dell'ordine del giorno n. 6, ma, se fosse possibile, siccome l'aeroporto di Lamezia Terme è stato citato dal signor Ministro, gradiremmo sapere quale cifra e tipo di opere sono stati previsti.

P R E T I , *ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P R E T I , *ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. L'aeroporto di Lamezia Terme è incluso tra quelli in cui saranno costruiti installazioni di telecomunicazioni e sistemi di ILS e radar, blocchi tecnici, torri di controllo, eccetera, ma non è già fin d'ora deciso il numero dei miliardi che andrà a Lamezia Terme o ad altro aeroporto.

Si tratta di una spesa complessiva che comprende un certo numero di aeroporti cosiddetti minori.

P E T R O N I O . Grazie.

P R E S I D E N T E . Senatore Mezzapesa, insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 7?

M E Z Z A P E S A . Prendo atto delle dichiarazioni del Ministro e non insisto per la votazione.

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

P A L A , *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, concernente rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti

al traffico aereo civile, con le seguenti modificazioni:

L'articolo 1 è sostituito dal seguente:

In attesa della definizione del programma generale degli aeroporti, l'autorizzazione di spesa di cui agli articoli 1 e 10 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, ed agli articoli 15 e 16 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, è aumentata di ulteriori 210 miliardi per il triennio 1979-1981.

La maggiore spesa di lire 188 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, è destinata all'esecuzione di opere integrative e di adeguamento da eseguirsi su aeroporti che abbiano superato in un anno il traffico di 100.000 passeggeri, all'acquisto di attrezzature ed arredamenti necessari per il funzionamento degli aeroporti e alla costruzione di alloggi di servizio nelle sedi aeroportuali, nonché per far fronte ai maggiori oneri derivanti dalla revisione dei prezzi relativamente ai lavori già appaltati al 30 giugno 1979.

La restante maggiore spesa di lire 22 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, è destinata alla fornitura e installazione di apparecchiature integrative per l'assistenza al volo e per il controllo al traffico aereo civile, nonché alla costruzione, secondo le modalità previste dalla legge 18 agosto 1978, n. 497, di alloggi di servizio ed alla sistemazione logistica del personale dell'aeronautica militare impiegato in tali attività, comprese le necessarie opere civili ed eventuali espropriazioni.

Agli effetti dell'articolo 107 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, una quota non inferiore ad 84 miliardi di lire è riservata agli aeroporti dell'Italia meridionale ed insulare.

L'articolo 2 è sostituito dal seguente:

Le disposizioni contenute negli articoli 2, 3, 4, 5, 6, primo comma, 7 e 8 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, nonché nell'articolo 15, quarto comma, del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, si applicano all'esecuzione dei lavori e forniture previste dalla presente legge.

In particolare le disposizioni contenute negli articoli 2, 3, 4, 7 ed 8, primo comma, della legge 22 dicembre 1973, n. 825, si applicano anche alla esecuzione dei lavori, forniture ed installazioni realizzate dal Ministero dei trasporti con imputazioni ai fondi ordinari di bilancio e pertinenti ad interventi sugli aeroporti, nonché alla esecuzione dei lavori, forniture ed installazioni realizzate dal Ministero della difesa con imputazioni ai fondi ordinari di bilancio e pertinenti alle esigenze dell'assistenza al volo e del controllo del traffico aereo civile.

I limiti temporali di efficacia delle norme richiamate nei commi che precedono sono prorogati fino al 31 dicembre 1981.

Dopo l'articolo 2 è aggiunto il seguente articolo:

Art. 2-bis.

I lavori da effettuarsi sugli aeroporti finanziati dalla presente legge, nonché i lavori finanziati dalla legge 22 dicembre 1973, numero 825, e dal decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, e non ancora appaltati, non sono soggetti alla disciplina prevista dalla legge 8 agosto 1977, n. 584, anche quando la loro esecuzione venga affidata in concessione di sola costruzione. Agli enti o società che hanno la gestione dei servizi sull'aeroporto sul quale le opere devono essere realizzate, l'appalto o la concessione di sola costruzione possono essere conferite a trattativa privata.

L'articolo 3 è sostituito dal seguente:

All'onere di 119 miliardi derivante dalla applicazione del presente decreto nell'anno 1979, da iscriversi rispettivamente nella misura di 109 miliardi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e di 10 miliardi nello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, si farà fronte mediante riduzioni dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo. La legge finanziaria indicherà le quote della residua spesa di 91 miliardi di lire destinate a gravare su ciascuno degli anni 1980 e 1981. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 4.

Al primo comma, dopo le parole: « immediatamente impegnate », sono aggiunte le seguenti: « fermi restando i termini indicati per la loro erogazione, ».

Al secondo comma, sono sostituite le parole: « entro il 31 gennaio 1980, una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori al 31 dicembre 1979 », con le seguenti: « annualmente, una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori ».

Dopo l'articolo 4 sono aggiunti i seguenti articoli:

Art. 4-bis.

L'articolo 4 della legge 21 dicembre 1977, n. 985, è sostituito dal seguente:

« Entro il 31 dicembre 1979 la società concessionaria è tenuta a presentare al Ministero dei trasporti, per l'assunzione del relativo impegno di spesa:

a) la documentazione tecnica e finanziaria relativa agli interventi sulle infrastrutture e sugli impianti eseguiti dal 1° luglio 1974 ed un elenco dei lavori appaltati o comunque iniziati, che dovranno essere portati a

termine entro il 31 dicembre 1981 e la cui documentazione tecnica e finanziaria dovrà essere trasmessa al Ministero dei trasporti entro 60 giorni dalla data di ultimazione dei singoli lavori;

b) la documentazione relativa agli oneri economici e finanziari sostenuti dalla società concessionaria per la definizione dei rapporti di cui agli allegati alla convenzione n. 2820 di repertorio stipulata in data 26 giugno 1974 tra il Ministero dei trasporti e la società per azioni "Aeroporti di Roma", approvata con decreto in data 1° luglio 1974 del Ministro dei trasporti adottato di concerto con i Ministri della difesa, delle finanze e del tesoro, nonchè agli oneri comunque sostenuti dalla concessionaria in dipendenza di impegni assunti dallo Stato sino al 30 giugno 1974.

Ai fini dei rimborsi di cui al comma precedente si provvederà con decreti del Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro. Le somme relative saranno iscritte a carico degli stati di previsione della spesa del Ministero dei trasporti nel limite massimo di lire 30 miliardi per l'anno 1978 e di lire 26 miliardi per l'anno 1979 ».

Art. 4-ter.

Entro il 31 dicembre 1979 il Ministro dei trasporti è tenuto a presentare al Parlamento le linee e le proposte per:

a) la riorganizzazione della Direzione generale dell'aviazione civile;

b) il piano generale degli aeroporti da sottoporsi al parere di un Comitato nazionale, nominato dal Ministro dei trasporti e composto dai rappresentanti dei Ministeri interessati, delle regioni, delle forze sociali interessate al settore, delle compagnie aeree e di gestione aeroportuali. Tale Comitato è presieduto dal Ministro dei trasporti o da un suo delegato.

P R E S I D E N T E . Ricordo che i seguenti emendamenti, presentati dai senatori Spadaccia e Stanzani Ghedini, e riferiti

agli articoli del decreto-legge da convertire, sono stati ritirati:

Al primo comma, sostituire le parole: « 210 miliardi per il triennio 1979-1981 » con le altre: « 119 miliardi ».

Conseguentemente, al secondo comma, sostituire le parole « 188 miliardi » con le altre: « 119 miliardi ».

1. 1

Al secondo comma, sopprimere le parole: « nonchè per far fronte ai maggiori oneri derivanti dalla revisione dei prezzi relativamente ai lavori già appaltati al 30 giugno 1979 ».

1. 2

Dopo il secondo comma, aggiungere il seguente:

« La revisione dei prezzi non potrà superare la percentuale di aumento del tasso di inflazione, valutata secondo i dati forniti dalla Banca d'Italia ».

1. 3

Sopprimere il terzo comma.

1. 4

Dopo il quarto comma, aggiungere il seguente:

« Una quota non inferiore a lire 50 miliardi dovrà essere utilizzata, con precedenza su tutte le altre opere, per i lavori che attengono direttamente alla sicurezza degli aeromobili in volo ».

1. 5

Sopprimere l'articolo.

2. 1

In via subordinata all'emendamento 2. 1, sopprimere il secondo comma.

2. 2

In via ulteriormente subordinata all'emendamento 2.1, sopprimere il terzo comma.

2.3

In via ulteriormente subordinata all'emendamento 2.1, al terzo comma sostituire la data: « 1981 » con l'altra: « 1979 ».

2.4

Sopprimere l'ultimo periodo.
2-bis.1

Sopprimere le parole da: « La legge finanziaria » a: « variazioni di bilancio ».

3.1

Al secondo comma, sostituire le parole: « annualmente, una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori » con le altre: « entro il 31 dicembre 1979 una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori, con particolare riferimento alle cause determinanti dei ritardi, e alle responsabilità relative, che hanno condotto alla revisione dei prezzi di cui all'articolo 1 del presente provvedimento di legge, nonché, trimestralmente, lo stato di avanzamento dei lavori ».

4.1

Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo articolo unico.

P A C I N I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P A C I N I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, brevemente per significare che il Gruppo della democrazia cristiana vota a favore di questo disegno di legge.

Desidero aggiungere un ringraziamento particolare all'onorevole Ministro per l'impegno che ha profuso in questi mesi nell'attività ministeriale e un augurio perchè possa continuare in questa attività. Un ringraziamento anche al collega Vincelli per la chiara relazione che ha presentato in Aula,

relazione che già di per se stessa ha messo in evidenza alcune delle obiezioni che durante il dibattito sono state ulteriormente approfondite.

Aggiungo solo, signor Ministro, anche se la sua premessa è stata un po' pessimistica in relazione al suo futuro di Ministro, che il dibattito avvenuto in quest'Aula rimarrà agli atti come un impegno futuro per lei o per chi eventualmente seguirà nel suo lavoro e sarà una testimonianza utile a dimostrare come i problemi che si riferiscono all'aviazione civile sono stati particolarmente sentiti ed approfonditi in Senato oltre ad essere oggetto di particolare attenzione da parte dell'opinione pubblica nazionale.

Ricordo che siamo qui per la terza volta ad approvare una legge che riguarda questi interventi urgenti negli aeroporti e purtroppo si tratta di una terza legge che sembra avere ancora una volta una scadenza abbastanza precisa. La 825 era del 1973, la 377 del 1975, la successiva sarebbe dovuta essere del giugno 1978, ma le note vicende politiche hanno fatto subire un rinvio fino ad oggi. Noi riscontriamo questa cadenza ricordando, fra l'altro, come proprio nella 8ª Commissione del Senato, quando approvammo la legge n. 825, fummo facili profeti nel prevedere che purtroppo ci saremmo trovati in una situazione di questo genere viste le lentezze burocratiche, le difficoltà di vario genere, la situazione economica del paese che dava i palesi segni del processo inflazionistico che è seguito.

Fatte queste considerazioni, chiediamo a lei, signor Ministro — per quello che le è possibile — che si accelerino ulteriormente le procedure di attuazione delle norme che il Parlamento oggi approva e che la volontà espressa in quest'Aula sia tenuta in considerazione a livello ministeriale per portare a soluzione i problemi che sono oggetto del nostro dibattito.

Vorrei aggiungere che la nostra preoccupazione non riguarda soltanto i lavori urgenti previsti dal provvedimento all'ordine del giorno che dovranno essere fatti, ma anche una serie di adempimenti previsti in tutte le leggi, dalla 825 fino a quella attuale, che non riguardano soltanto i lavori negli

aeroporti, che purtroppo sono stati costantemente rinviati e che qui non sto ad elencare. Ci auguriamo che anch'essi non debbano essere oggetto di ulteriori disegni di legge per nuovamente attualizzarli. Questa richiesta, che le faccio a nome del Gruppo della democrazia cristiana e che resta comunque agli atti dell'attività parlamentare, rappresenta un impegno preciso assunto in sede di 8ª Commissione dove i problemi del settore dell'aviazione civile sono oggetto di particolare attenzione. Intendiamo ribadire che gli impegni assunti con questa legge dovranno essere realizzati: mi riferisco in modo particolare al programma degli aeroporti.

Il senatore Libertini ha fatto, come è sua consuetudine, un ottimo e puntuale intervento. Desidero soltanto ricordargli che, per quanto riguarda l'articolo 4-ter, introdotto nel testo attuale dalla Camera, esso riproduce integralmente l'articolo 4-ter approvato dall'8ª Commissione del Senato nel giugno 1978. Dico questo non per rivendicare una priorità, ma solo per sottolineare una verità storica che dimostra proprio il tipo di impegno che tutte le forze politiche in 8ª Commissione al Senato avevano profuso per porre fine a quello che è stato per lungo tempo il problema della proliferazione degli aeroporti.

Io non sono così sicuro, come il senatore Libertini, che ha delle certezze che lo portano a definire anche con molta precisione le responsabilità a livello politico: io ogni tanto qualche dubbio, per la verità, ce l'ho. Mi riferisco soltanto a mo' di esempio al fatto che, per quanto riguarda il problema della proliferazione degli aeroporti, nella mia regione un'ipotesi di proliferazione fu bloccata da un disegno di legge del Gruppo democratico cristiano che pose fine a quella che era una polemica sorta tra Firenze e Pisa. Dico questo anche per ricordare che forse le responsabilità in questo campo sono un po' di tutti, perchè in Toscana tutte le forze politiche si divisero nel momento in cui c'era da operare questa scelta e fu grazie anche al tipo di impegno unitario promosso dalla regione che fu possibile procedere all'approvazione di quel di-

segno di legge e dare un definitivo assetto agli aeroporti che riguardavano in particolare la Toscana e la nazione nello stesso tempo.

Dico questo proprio per significare come, purtroppo, molto spesso le spinte locali portano a fare alcune proposte lontane dalla programmazione, mentre è su questa che dobbiamo assumerci degli impegni ben precisi. È l'unico modo attraverso il quale le scelte che vengono fatte a livello parlamentare impediscono il clientelismo e anche l'emergere di situazioni locali che non sempre corrispondono agli interessi della nazione.

In questo senso abbiamo anche delle preoccupazioni. Temiamo che i ritardi, la mancata attuazione integrale di certe leggi impediscano di realizzare linee ed obiettivi politici per i quali tutti quanti noi siamo impegnati e sui quali vogliamo continuare a verificare la nostra volontà politica.

Onorevole Ministro, nel concludere vorrei pregarla di un intervento specifico. Ci troviamo nuovamente di fronte al problema degli addetti al controllo del traffico. Il mio partito in questi giorni ha preso una posizione che sollecita il lavoro della commissione che lei ha nominato e che si occupa di questo specifico argomento. Ma le notizie della stampa ci lasciano ancora perplessi e preoccupati su quello che potrà essere il futuro a brevissimo termine — si parla di 4 o 5 giorni — circa le intenzioni dei controllori del traffico aereo. Se dovessero essere messe in atto...

P R E T I , *ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Senatore Pacini, la commissione procede, e procede anche celermente, ma lei mi insegna che per risolvere il problema bisogna fare prima un disegno di legge, poi presentarlo al Consiglio dei ministri e poi presentarlo in Parlamento. Non sono problemi che si possano risolvere amministrativamente. Noi diamo tutte le garanzie. Si sa già che questi controllori saranno smilitarizzati: si pensa di farne un'agenzia *ad hoc* — questa è una delle proposte — che faccia capo naturalmente allo Stato, ciò che può consentire anche

di retribuire con indennità particolari questo personale. Ma se poi tra questi 1.000 o 1.500 controllori del traffico ve ne sono alcuni che credono che il Ministero possa presentare un decreto-legge oggi per risolvere i problemi devo dire che sono fuori dalla realtà. Noi abbiamo dato prova della massima buona volontà possibile riconoscendo il merito e l'alta specializzazione della categoria.

P A C I N I . Signor Ministro, la ringrazio per quanto ha voluto dire in ordine a questo problema. Mi rendo perfettamente conto delle difficoltà che incontra la soluzione di questa vicenda abbastanza grave e che potrebbe mettere in notevole disagio tutto il settore del traffico aereo.

Desidero soltanto chiederle — lei mi ha preceduto con le sue dichiarazioni, signor Ministro, ma comunque insisto — il suo personale intervento per evitare che disinformazioni o comunque atteggiamenti non del tutto responsabili possano ulteriormente aggravare la situazione. Credo che le dichiarazioni che lei ha già reso qui, questa sera, possano essere in qualche misura sufficienti a tranquillizzare i lavoratori di questo settore e quindi ad evitare situazioni di ulteriore difficoltà. Tuttavia mi permetto di insistere nel richiedere un suo intervento personale affinché i lavoratori siano resi edotti dell'iter parlamentare e della situazione politica, onde evitare il crearsi di situazioni estremamente gravi per il settore del traffico aereo e per l'economia nazionale in genere.

Detto ciò, la ringrazio, signor Ministro, e confermo che il Gruppo della democrazia cristiana vota a favore del disegno di legge.

S P A D A C C I A . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S P A D A C C I A . Anche in questa circostanza parlerò molto brevemente. Credo che il dibattito sia stato molto approfondito e mi ha confortato nella convinzione di dare a questo provvedimento voto contrario, deri-

vante dalla inorganicità, ampiamente denunciata dagli interventi del compagno Liberitini e del compagno Masciadri, del provvedimento stesso rispetto ai problemi generali del traffico aereo e del sistema aeroportuale italiano. Credo di non avere molto da aggiungere.

L'altra motivazione, nonostante quanto ha detto il Ministro, riguarda la riserva di incostituzionalità per questo come per gli altri decreti-legge perchè non ravvisiamo il caso di straordinaria necessità e urgenza. La Costituzione infatti parla di casi straordinari di necessità e di urgenza e l'aggettivo « straordinari » ha una sua importanza in quanto si riferisce a fatti non comuni che inducano il Governo a decretare. Una crisi di governo, signor Ministro, non è un fatto di questa natura; lo è una sventura, un terremoto. Non vorrei insistere su questo tono perchè si è parlato sin troppo di sventure aeree e di altre cose del genere, per cui è meglio passare ad altri argomenti e ad altri esempi. Però insisto su questo punto perchè stiamo entrando in un'ottica alla quale ci stiamo assuefacendo e per cui non è più necessario un Governo. Le crisi possono durare sei mesi prima di arrivare alle elezioni anticipate, anche quando si sa benissimo che non si formerà il Governo, perchè tanto poi si governa lo stesso con i decreti e l'ordinario diventa straordinario, il non urgente urgente. Vogliamo colpire ed interrompere questo andazzo perchè o modifichiamo la Costituzione, e questa è una strada che si può legittimamente intraprendere — ne abbiamo come Parlamento la facoltà — oppure dobbiamo tornare nell'alveo della Costituzione senza creare una costituzione di fatto che fa a pugni con i principi della Carta costituzionale.

Evidentemente il problema degli aeroporti rientra in questa situazione per la quale non si procede con organicità agli interventi che sarebbero necessari. Il Ministro ha affermato che il sistema non va poi tanto male perchè abbiamo un movimento aeroportuale e turistico enorme. Nonostante tutto, questo paese continua ad essere come il calabrone che non si sa bene come mai riesca a volare perchè secondo le leggi della fisica dovrebbe cadere a terra.

Il sistema aeroportuale è completamente inadeguato, ma nessuno si è preoccupato di adeguare il sistema alle nuove esigenze del traffico aereo. Da una parte i governi che si sono succeduti non hanno operato gli interventi organici necessari e dall'altra di volta in volta siamo chiamati, con il pretesto della straordinaria necessità ed urgenza, a decretare per mettere pecette su questo o quell'aeroporto minore, su questa o quella spesa ritardata, o semplicemente sull'adeguamento della spesa, che, per i ritardi di cui parlava il senatore Masciadri, diventa insufficiente a causa dell'inflazione. E quindi diventa straordinaria necessità ed urgenza anche quella di correre appresso all'inflazione con i decreti-legge. Questi sono i motivi del mio voto contrario al provvedimento.

LIBERTINI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* **LIBERTINI.** Signor Presidente, a nome del Gruppo comunista dichiaro che, per i motivi che ho esposto nel mio intervento, ci asterremo dal voto. Desidero cogliere però l'occasione per fare alcune dichiarazioni: poichè stasera molti colleghi durante il dibattito hanno parlato dei problemi della sicurezza e poichè molti di loro si sono anche rifatti al mio intervento faccio queste osservazioni responsabili e di un certo rilievo. In realtà le condizioni generali nelle quali si vola in Italia sono relativamente sicure, perchè la compagnia di bandiera adotta degli *standards* più bassi di altre compagnie, proprio per sopprimere con questi alle deficienze. Con ciò voglio dire che gli elementi di insicurezza si scaricano poi nel disservizio. Il modo in cui la crisi del sistema del trasporto si manifesta non è tanto nella sicurezza, perchè certi livelli devono essere comunque garantiti, quanto nel disservizio perchè, se si vogliono garantire quei livelli di sicurezza, allo stato dei servizi non si può rispettare la puntualità degli orari e non si può rendere un servizio adeguato.

Mi preme ribadire questo perchè si tratta di questione di interesse generale. La secon-

da precisazione è che non abbiamo presentato ordini del giorno, onorevole Ministro ed onorevoli colleghi, per le ragioni che ho esposto nell'intervento. Difatti, se facciamo la rincorsa all'aeroporto di Catania, di Reggio Calabria o di Torino, riproduciamo quell'insalata russa che è il contrario del piano degli aeroporti. Onorevole Ministro, lei ha accettato questi ordini del giorno come raccomandazione e perciò sono *flatus vocis* e non di più.

Però certo non è una bella premessa per il piano dell'aviazione che lei dice di essere in grado di presentare in due giorni. Ci rifiutiamo di correre dietro a questa logica: ci sono i problemi di Reggio Calabria, di Genova, di Venezia, ma c'è il problema di una programmazione seria degli aeroporti e non della rincorsa alle questioni di campanile.

MASCIADRI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASCIADRI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, i ringraziamenti credo che siano d'obbligo per quanto riguarda il relatore e, per quanto riguarda il Ministro, li accompagno con l'augurio più vivo per il suo prossimo futuro.

Avevo già avuto modo di annunciare, a nome del Gruppo socialista, in occasione del mio intervento, il voto favorevole. Ho ascoltato il Ministro e debbo dire che ho avuto risposte franche, e per una parte, direi, anche eccessivamente franche, perchè non ha eluso certo alcuni problemi che so, come altri sanno, che vi sono nell'amministrazione dell'aviazione civile; soprattutto per chi, signor Ministro, è addetto ai lavori e per chi ha seguito sempre le vicende dell'aviazione civile il suo modo di esprimersi è stato inequivoco ed ognuno di quegli addetti ai lavori ha capito per quello che doveva capire. Rendo omaggio naturalmente al coraggio che ella ha dimostrato nell'occasione cui ho fatto riferimento, però non posso che andare un'altra volta a sottolineare alcune mancate risposte, perchè su certi punti, per alcuni versi e alcuni capitoli, per alcuni passaggi del

mio intervento, lei non ha avuto modo di rispondere.

Vorrei perciò, onorevole Ministro, insistere brevemente su due o tre questioni che enuncio riservandomi semmai di presentare delle interrogazioni e di intervenire nelle sedi opportune. La prima questione fondamentale è quella che riguarda l'ICLAB, cioè il consorzio di quelle tre società che avevano dal 1973 da eseguire i lavori sugli aeroporti ai quali ho fatto cenno. Insisto di nuovo perchè non mi ritengo soddisfatto della sua risposta, poichè sono forte dell'argomento fondamentale secondo cui non è possibile che alcuni consorzi, quattro per l'esattezza, siano riusciti per opere similari, direi addirittura uguali, a produrre opere per circa una media del 75 per cento e che unicamente per questo consorzio si sia provveduto solamente al 37 per cento, mentre addirittura per un aeroporto importante a fini militari e civili come quello di Pisa si è provveduto solo al 15 per cento.

Credo che vi siano imprese idonee e imprese non idonee. Credo che il Ministro e noi abbiamo l'obbligo di andare a rescindere i contratti quando per colpa delle ditte i lavori dopo cinque anni non vengono fatti. Chiedo quindi espressamente al signor Ministro, al di fuori di quelle che sono le carenze dei funzionari dell'aviazione civile, che si provveda a rescindere il contratto di una ditta o di un consorzio di ditte che non hanno provveduto, non dico in tempo utile, ma fuori dell'immaginabile, a compiere i due terzi delle opere che erano state commissionate con contratto stipulato esattamente cinque anni fa.

Il secondo problema sul quale desidererei intervenire brevissimamente è quello dell'inchiesta Accili. Lei cortesemente e puntualmente mi ha risposto, signor Ministro, che vi è stata, a seguito di accadimenti particolari, di denunce particolari — vedi il mio primo intervento — un'inchiesta del Sottosegretario ai trasporti. Ecco, desidererei conoscere le conclusioni. Non può essere un segreto: non si fanno delle indagini ad uso e consumo semplicemente interno, tanto più che era

stata provocata da un disegno di legge presentato da un nostro collega senatore.

Il terzo ordine di problemi sui quali desidero richiamare la sua cortese attenzione nel momento in cui confermo il voto favorevole del Gruppo socialista, con quei limiti e quelle osservazioni a cui sto facendo riferimento, concerne il sovradimensionamento di alcune opere. Occorre evidentemente rivedere la questione. Ho citato il caso di Lampedusa dove si è fatta una cattedrale nel deserto; mi riferisco alla costruzione della caserma dei vigili del fuoco. Nessuno contesta la necessità che Lampedusa avesse un aeroporto: non vogliamo certo isolare o regalare ad altre nazioni l'isola di Lampedusa; non è questo lo scopo del mio intervento. Ma non si può andare a costruire una caserma dei vigili del fuoco idonea evidentemente per Fiumicino e non per Lampedusa dove, egregi colleghi, il traffico è il seguente: 992 aeromobili in arrivo ed in partenza nel corso dell'anno 1978. Perchè voi abbiate un metro di misura, prendiamo qualche aeroporto a caso: a Palermo sono 12.000, a Roma sono 70.000 ma solo per quanto concerne il traffico interno; se consideriamo anche il traffico internazionale arriviamo, a Roma Fiumicino, a 143.000 aeromobili in arrivo ed in partenza. Si è fatta una caserma idonea per 40 o 50 vigili del fuoco quando si sa che più di otto o nove non ne servono.

P R E T I, *ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Mandere-
mo lì al confino quelli che l'hanno costruita.

M A S C I A D R I. Sarebbe una buona idea. Voglio anche ricordare che un'altra caserma dei vigili del fuoco, un'altra aerostazione erano state costruite e sono oggi non più in funzione. Cito anche il fabbricato dell'aerostazione di Taranto: è un aeroporto da quattro anni chiuso al traffico; e si tratta di un'aerostazione che non ha neppure Palermo, neppure Ciampino.

Si tratta quindi di sovradimensionamenti che si accompagnano e si sposano con sottodimensionamenti o addirittura col nulla, come altri colleghi qui hanno avuto modo di sottolineare soprattutto citando gli aeroporti

dell'Italia meridionale. Io però potrei aggiungere a questi una serie infinita di altri aeroporti per le conoscenze che in altre occasioni come Sottosegretario ai trasporti ho avuto modo di acquisire.

Queste sono le osservazioni per cui occorre un riesame della situazione, senza il quale continuiamo ad andare alla cieca e quindi, così facendo, a mettere pezze su una situazione che, anzichè migliorare, rischia di peggiorare vieppiù.

Avendo colto l'occasione della dichiarazione di voto per esprimermi sulla materia della risposta, senz'altro valida nei suoi termini generali, del signor Ministro, ribadisco il voto favorevole, pregando solo il signor Ministro, ove dovesse continuare a far parte del Governo (e l'augurio mio è vivissimo), di tener conto (lui o i suoi successori) di questa situazione che abbiamo qui denunciato.

MITROTTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MITROTTI. Onorevole Ministro, signor Presidente, onorevoli colleghi, nel clima un po' spento, ammorbidito nei toni, che ci vede rassegnare il capolavoro di un'altra decretazione d'urgenza, forse non è male dedicare qualche attimo ad una qualche riflessione sul processo di formazione, che questa sera abbiamo vissuto assieme, di un atto di conversione di un decreto-legge in legge; dico questo perchè mi sembra che possa essere interessante, prima della formulazione del voto, lasciarsi andare a qualche considerazione. La prima è che ormai la tela sulla quale è stato disegnato quest'altro testo di legge anche quest'oggi ha visto le tinte di fondo che ormai ripetutamente, e direi stancamente, molti di noi si affannano a dare: sono tinte di fondo la sistematica eccezione di costituzionalità, il coro di critiche al « metodo delle toppe », così come stasera è stato definito da altra parte politica.

Ma è altresì utile rilevare come nel processo formativo di questo capolavoro, in questa collezione di immagini che si è cercato di rendere sulla tela legislativa abbiano con-

corso questa sera in modo affrettato e quasi concorrenziale anche quegli ordini del giorno che sono stati relegati come valore — per situazioni contingenti (lo rilevo e lo accetto) — in un ambito dal quale preme a me tirarli fuori, per un attimo, per mettere in luce la loro anima.

Innanzitutto, ripeto, il numero e l'affollarsi di questi ordini del giorno ha espresso un'attesa che essenzialmente proveniva dal Sud dell'Italia, dal Meridione. Il fatto poi che questi ordini del giorno hanno mostrato una pretesa diversità, pur essendo identici nelle aspettative e nelle indicazioni che venivano rese, sta altresì a significare come essi siano stati redatti di certo con uno spirito che non poteva portare a risultato diverso da quello al quale questi ordini del giorno sono pervenuti. Però di questo spirito è auspicabile che l'onorevole Ministro colga la parte essenziale, ne colga l'animo; e la parte essenziale è quella « attesa » di provvedimenti che ormai si attardano sulla strada della risoluzione. Lo spirito di quegli ordini del giorno è l'ormai indifferibilità di risoluzioni che non coinvolgono le strutture in quanto tali, ma che, al seguito di questo coinvolgimento, attirano interessi di luoghi, di persone, di aziende la cui quantificazione è sì difficile, ma la cui esistenza è altresì certa.

Di fronte a questi dati, onorevole Ministro, ritengo che debbano permanere nel suo ricordo, in modo indelebile, il numero di questi ordini del giorno e le località cui essi si richiamano.

A questa premessa, che ho inteso riferire agli ordini del giorno, vorrei aggiungere qualche altra considerazione; vorrei porre in rilievo il carattere degli interventi: un carattere che, in assonanza con il decreto che stiamo convertendo, si è rivelato contingente. Il carattere degli interventi è sceso nell'analisi del recupero alla normalità di una realtà ormai degenerata, così come il provvedimento tende a mettere coperchi su situazioni in ebollizione.

È chiaro che il quadro che si offre ad una analisi siffatta lascia poco spazio a quella funzione legislativa la cui caratteristica precipua deve essere quella di preordinare, di predeterminare nuove realtà ordinandole sul

denominatore comune di una volontà programmata del legislatore. Di tutto questo non abbiamo colto nè si poteva cogliere traccia mentre era addirittura facile rilevare, così come è stato a noi possibile rilevare, che nell'iter che ha subito questo decreto-legge si è addirittura arrivati ad una eterogenesi dell'iniziale fine. Nessuno può contestare, perchè è leggibile dall'originario provvedimento, che il fine iniziale di questo decreto-legge era quello di dotare di fondi gli investimenti in corso ai fini di un conguaglio di maggiori oneri emersi come revisioni di prezzi. Questa finalità è addirittura indicata al primo rigo dell'articolo 1 dell'edizione originaria del decreto. Ebbene, nell'edizione riveduta e corretta si può notare come si è rimasti appagati — e da questo forse discende il tono smorzato con il quale ci stiamo avviando al voto — dal fatto che a queste finalità, che di certo poco o nulla danno sul piano specifico degli investimenti e delle opere da realizzare, sia stata sopravanzata l'attesa, l'aspirazione (e forse potrei dire meglio: l'utopia) di realizzazioni di investimenti che risultano elencati al primo e al secondo comma, lasciando buon ultimo quel fine effettivo, reale, concreto, incontrovertibile di far fronte ai maggiori oneri derivanti dalla revisione dei prezzi che — possiamo notare — è scaduto alle ultime righe di questo secondo comma.

In quest'analisi, in questa « lettura » (detto più semplicemente) del nuovo articolato della legge ritengo sia la chiave, l'interpretazione, il significato vero che si può assegnare all'efficacia del decreto-legge; una efficacia che viene inficiata dalla snaturazione che ha subito, snaturazione che ha teso unicamente a soddisfare quelle aspirazioni esplose negli ordini del giorno e che, a conti fatti, nella realtà di domani lascerà sicuramente insoddisfatti quanti s'attendono atti, interventi risolutivi.

È mancato nel dibattito ed è mancato anche in Commissione un intervento che chiarificasse uno stato di avanzamento delle opere (e dei costi, ovviamente) a cui si intendesse porre rimedio, dare supporto con un ulteriore finanziamento.

Ritengo che sia stata disattesa questa incombenza perchè la crudeltà delle cifre avrebbe forse spento innanzi tempo le speranze dei più; è mancata altresì, in uno con una analisi dei costi, una classificazione degli interventi che quanto meno avrebbe oggettivato agli occhi dei più e la natura e la progressività degli interventi e sarebbe stato quanto mai opportuno che quest'Aula si fosse intrattenuta sull'esame di una gradualità degli interventi, valutando, per ciascuno, la titolarità del merito in base a fattori che potevano essere individuati nella natura del traffico degli aeroporti, nella quantità del traffico, nella sicurezza della navigazione aerea e dell'agibilità dei complessi, nonchè nelle esigenze reali che per ciascun complesso potevano essere emerse e quindi rilevate e dibattute.

Per finire, vorrei per un attimo ricollegarmi a quello che è stato uno scambio fugace di battute — con una mia interruzione della quale chiedo venia — con l'onorevole Ministro. Si è parlato di ritardi, direi congeniti con la natura del Governo italiano, perchè ai ritardi di oggi (quasi ad alleggerirne i pesi e le colpe) si è voluto accostare i ritardi di ieri. Ho eccepito brevemente che si tratta di diversità di unità di misura e che di questo si tratti lo si deve desumere anche dal fatto che le condizioni sociali e tecnologiche sono diverse e distanti tra loro.

P R E S I D E N T E . Senatore Mitrotti, la prego di concludere.

M I T R O T T I . Concludo.

L'occasione che mi offre il signor Presidente è propizia per un ulteriore aggancio.

Volevo dire che il metro di valutazione che ho inteso evidenziare è in assonanza con una critica che di certo non muove dalla nostra parte, se è vero, come è vero, che la pudica « Gazzetta » ha pubblicato questo mese un servizio sull'aeroporto di Bari-Palese: « Un aeroporto ancora senz'ali », con un sottotitolo: « Assurda storia di vent'anni ».

Se il parametro dei venti anni è quello con il quale va misurata questa realtà di oggi e se si vuole assegnare lo stesso parametro ad una realtà politica che fu di ieri, bisogna riconoscere, in modo incontrovertibile, che quello

che di ieri oggi c'è (e si tocca con mano) quanto meno è segno della Provvidenza, quella con la « P » maiuscola; perchè, se la realtà politica di ieri ha dormito per vent'anni, visto che è durata vent'anni, è segno che la Provvidenza, in un solo attimo, è riuscita a realizzare tutto quello che vediamo.

Messa da parte questa breve punta polemica — se mi si consente, ritengo di averla mantenuta nei limiti del garbo — vorrei affrettare le conclusioni di questo intervento, anche per rimuovere certe condizioni di disagio che leggo nei presenti; condizioni di disagio che devono essere riconosciute anche a me che in questo momento parlo in un'Aula i cui vuoti si commentano da soli. Se può essere ritenuta eccesso la formulazione di una dichiarazione di voto che travalichi di minuti un intervento, assegnato a termini di Regolamento in un quarto d'ora, io dico che siamo oltre i limiti dell'eccesso, della legalità e della decenza forse — mi sia consentito l'uso di questo termine — quando si rassegnano, con tanto disinteresse, decretazioni di legge che investono una realtà pagata dai lavoratori e dagli italiani con fior di miliardi.

Ritengo che in queste condizioni sia stato per me doveroso porre in rilievo l'altra faccia della medaglia; e non sarà male, forse, senatore Spadaccia, che la sua sagacia riesca in futuro a tessere anche dei collegamenti tra certe situazioni di incostituzionalità ed il funzionamento di certi organismi dello Stato.

Per questi motivi sento di ribadire, a nome del Gruppo, il voto contrario alla conversione in legge del decreto-legge in esame.

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

È approvato.

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

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

C. 97. — « Trattamento dei rappresentanti italiani in seno al Parlamento europeo » (180) (*Approvato dalla 1ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

Detto disegno di legge è stato deferito in sede referente alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione), previ pareri della 3ª e della 5ª Commissione.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Sono stati presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa dei senatori:

DE GIUSEPPE, SEGNANA, ROMEI, SALERNO e MAZZOLI. — « Disciplina della responsabilità dei Conservatori dei registri immobiliari » (181);

BAUSI, ROSI, LONGO, DE GIUSEPPE, ROMEI, SALERNO e MAZZOLI. — « Disposizioni sulle cose mobili di proprietà privata da considerarsi, per motivi artistici, storici o ambientali, di pertinenza di un edificio o di una località; modifiche alla legge 1º giugno 1939, n. 1089 » (182);

GIUST, CENGARLE, MEZZAPESA, AMADEO, GIACOMETTI, MIROGLIO, ROMEI, SALERNO e MAZZOLI. — « Ulteriori provvedimenti per il personale civile italiano dipendente da organismi militari » (183);

ROMEI, RICCI e SALERNO. — « Autorizzazione a cedere al comune di Praia a Mare il compendio demaniale marittimo ricadente nel comune suddetto, posto sotto la strada statale n. 18 e compreso fra il comune di Tortora e la Torre Fiuzzi di Praia a Mare » (184);

MIROGLIO, ROMEI, SALERNO e MAZZOLI. — « Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 12 febbraio 1965, n. 162, in materia di denuncia di produzione e di giacenza di prodotti vinicoli » (185);

MIROGLIO, SALERNO, ROMEI e MAZZOLI. — « Modifiche al decreto del Presidente della

11ª SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

26 LUGLIO 1979

Repubblica 10 giugno 1955, n. 987, riguardante il decentramento di servizi del Ministero dell'agricoltura e delle foreste » (186);

MIROGLIO, GRAZIOLI, GUSSO, SALERNO e MAZZOLI. — « Modificazione alla tabella A allegata al decreto-legge 23 ottobre 1964, n. 989, convertito in legge 18 dicembre 1964, n. 1350, e successive modificazioni, recante agevolazioni fiscali per i prodotti petroliferi, carburanti e lubrificanti, destinati al funzionamento degli aeromobili adibiti ad uso agricolo » (187);

MIROGLIO, ACCILI, SALERNO, ROMEI e MAZZOLI. — « Riordinamento dell'organico degli ufficiali del ruolo di amministrazione del Corpo di commissariato aeronautico » (188);

de' COCCI, GIACOMETTI, D'AREZZO, MEZZAPESA, ROMEI, MAZZOLI e SALERNO. — « Istituzione e funzionamento del Registro dei mediatori di assicurazioni » (189);

de' COCCI, MEZZAPESA, JERVOLINO RUSSO Rosa, DELLA PORTA, SALERNO e ROMEI. — « Conferimento a titolo onorifico all'ingegnere Luigi Stipa del grado di generale ispettore del Genio aeronautico — ruolo ingegneri » (190);

de' COCCI, VITALE Antonio, D'AREZZO, ROMEI, LONGO, SALERNO, MEZZAPESA, ACCILI, GIACOMETTI e MAZZOLI. — « Costituzione di cauzioni con polizze fidejussorie a garanzia di obbligazioni verso lo Stato ed altri enti pubblici » (191).

Schema dei lavori dell'Assemblea per il periodo dal 1° al 3 agosto 1979

P R E S I D E N T E . La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi questo pomeriggio, con la presenza dei Vice Presidenti del Senato, ha convenuto unanimemente sul seguente schema dei lavori:

Mercoledì	1° agosto	(pomeridiana)	(h. 17)	} — Disegno di legge n. 161. — Diniego di conversione del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 160, e disciplina dei rapporti giuridici sorti in base al decreto stesso. (Approvato dalla Camera dei deputati).
Giovedì	2 »	(pomeridiana)	(h. 17)	
Venerdì	3 »	(antimeridiana)	(h. 10)	
				— Disegno di legge n. — Variazioni al bilancio dello Stato per il 1979. (In corso di approvazione presso la Camera dei deputati).

Non facendosi osservazioni, il predetto schema si considera definitivo.

Annunzio di mozioni

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

F A S S I N O , segretario:

GIOVANNETTI, FIORI, MODICA, LIBERTINI, PINNA, POLLASTRELLI, BOLLINI, ROMEO, MERZARIO. — Il Senato,

visti l'aumento delle tariffe marittime ed aeree, per le merci ed i passeggeri, disposto dal Governo, e la vasta agitazione esplosa in Sardegna con i blocchi operati dai camionisti, la fermata del lavoro decisa dalle organizzazioni sindacali e le numerose e vibrante proteste dei diversi organismi democratici di rappresentanza;

rilevato che il Governo non tiene in alcun conto gli interessi ed i diritti della Sardegna, eludendo le promesse fatte dal Presidente del Consiglio dei ministri e le risoluzioni della Commissione trasporti della Camera dei deputati, non rispettando l'obbligo di consultazione degli organismi istituzionali della Regione sarda, come dispone l'articolo 53 dello statuto speciale:

ritenuto che il problema dei trasporti interni ed esterni rappresenta la condizione fondamentale per promuovere lo sviluppo e la ristrutturazione del sistema industriale ed agro-alimentare, che esso rappresenta per il popolo sardo, per la condizione di insularità della Sardegna, una fondamentale rivendicazione, non solo di carattere economico, ma anche civile e di giustizia nella realizzazione dell'eguaglianza e della parità di tutti i cittadini, in uno spirito di solidarietà nazionale, e che, inoltre, rappresenta la condizione essenziale per la rinascita dell'Isola;

ribadita la necessità di predisporre adeguate proposte per evitare le ricorrenti agitazioni che turbano i collegamenti da e per la Sardegna, con gravi conseguenze per gli emigrati e per il turismo isolano, nonché ripercussioni negative per le attività economiche,

impegna il Governo:

a sospendere ogni decisione in materia tariffaria sino al momento in cui sarà riconosciuto, anche se gradualmente, il principio per cui ad uguale distanza deve corrispondere la parità tariffaria, eliminando nel contempo — anche se nella tratta più breve — le differenze in atto tra le navi della « Tirrenia » ed i traghetti delle Ferrovie dello Stato;

a definire con la Regione sarda un piano organico per i trasporti interni ed esterni della Sardegna e ad attuare con immediatezza una prima trancia di programma di potenziamento del sistema interno ferroviario;

a realizzare il progetto n. 1 della Cassa per il Mezzogiorno, riguardante il porto di Cagliari, tenuto conto del ruolo che quel porto deve assumere in relazione al sistema portuale esistente ed all'evoluzione e sviluppo dei traffici commerciali tra i Paesi del bacino del Mediterraneo ed extra-Mediterraneo.

(1 - 00003)

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 A S S I N O , segretario:

SPANO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali.* — Premessa la grave situazione del mercato energetico nazionale ed internazionale, si chiede:

a) su quali dati di conoscenza il Governo sta basando la propria politica, per quanto riguarda in particolare:

il quadro dei fabbisogni a breve;

l'attuale programma di approvvigionamenti dei diversi combustibili;

lo stato di tali approvvigionamenti;

la situazione delle scorte;

b) nel caso di carenza di gasolio per riscaldamento — anche recentemente paventata in ambienti altamente responsabili — quali sono le misure predisposte dal Gover-

no per evitare situazioni di drammatica tensione nel prossimo inverno;

c) quali sono le misure messe in atto onde evitare « imboscamenti » dei combustibili per manovre speculative in Italia, ma anche nel Mediterraneo, dove in ambienti responsabili si sostiene esistano ormai numerose navi cariche di petrolio dirette in Italia, ma ormeggiate da tempo al largo delle nostre coste;

d) quali politiche il Governo italiano intende perseguire sugli approvvigionamenti petroliferi, tenuto anche conto dei rapporti esistenti tra ENI e compagnie petrolifere private.

(3 - 00095)

MEZZAPESA. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere quali siano le intenzioni del Governo e, nella fattispecie, del Ministro interrogato, a proposito della ventilata revisione, o abolizione, dei buoni-sconto di benzina per gli automobilisti stranieri.

Tale abolizione, di cui si va parlando con insistenza da più parti, arrecherebbe indubbio danno agli effetti del flusso turistico estero, con conseguenze particolarmente negative per le regioni meridionali dell'Italia, che pure rappresentano — come è stato opportunamente rilevato in sede di Conferenza nazionale sul turismo e in sede di dibattito parlamentare sul bilancio del Ministero del turismo e dello spettacolo per l'esercizio 1979 — la nuova frontiera del turismo italiano.

Nè vale, a giudizio dell'interrogante, la prospettazione di abusi o utilizzazioni distorte del beneficio specie nei posti di frontiera, dato che a tali abusi si può facilmente ovviare con opportuni accorgimenti tecnici, senza mettere in forse gli indubbi benefici economici che dal turismo motorizzato derivano all'economia nazionale in generale, e a quella del Mezzogiorno in particolare.

L'interrogante chiede, comunque, che della questione sia investito il Parlamento prima di prendere decisioni in merito che alterino l'attuale situazione.

(3 - 00096)

BOMBARDIERI, GRAZIOLI, ROMEI, CO-
DAZZI Alessandra, CENGARLE, MAZZOLI.
— *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Premesso:

che la disorganicità degli istituti giuridici in materia pensionistica rende non più dilazionabile il riordino dell'intero sistema, in modo da pervenire all'unicità delle pensioni raccordate in maniera uniforme all'anzianità ed alle corrispondenti entità, per evitare le perduranti disuguaglianze;

che uguali esigenze di riordino si rendono indilazionabili per l'indennità di anzianità ed il cosiddetto trattamento di buonuscita, problemi, questi, strettamente collegati all'auspicata introduzione del nuovo e uniforme sistema pensionistico;

che risultano pure maturi i tempi per riorganizzare l'istituto degli assegni e dell'aggiunta di famiglia, in modo da attuare il principio costituzionale di una retribuzione ragguagliata, oltre che alla quantità ed alla qualità del lavoro, anche alle esigenze della famiglia;

che al ritardo delle riforme di cui sopra, determinato, tra l'altro, dal prolungarsi della crisi politica, si aggiunge come causa di grave disagio sociale la lunghezza dei tempi di definizione, da parte dell'INPS, delle pratiche di pensione,

gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative intende assumere il Ministro nei confronti dell'INPS, affinché tale Istituto sia posto al più presto nella condizione di corrispondere con la necessaria tempestività al soddisfacimento del legittimo diritto dei lavoratori di vedersi posti nella condizione di godere, senza subire ingiustificabili ritardi, ciò che, in definitiva, è il frutto di una vita spesa nel lavoro.

(3 - 00097)

POLLIDORO, URBANI, FELICETTI, BERTONE, MIANA, BONDI, ANGELINI, FRAGASSI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Premesso che, a seguito delle notizie di stampa, risulta che il CIPE ha deciso, venerdì 20 luglio 1979, di passare il prezzo del pane e della carne dal regime del prezzo amministrato a quello sorvegliato;

preoccupati delle conseguenze che, nell'attuale momento, possono derivare al sistema dei prezzi dei generi di prima necessità da un orientamento che si sviluppi in direzione della liberalizzazione;

timorosi che le conseguenze negative del provvedimento possano essere particolarmente gravi per la parte più povera della popolazione, soprattutto nel Mezzogiorno,

gli interroganti chiedono di conoscere se il Ministro non ritenga di soprassedere alla esecuzione della riportata delibera del CIPE, riferendo immediatamente in Commissione sul problema.

(3 - 00098)

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

QUARANTA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno ed al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Premesso che l'articolo 113 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno (decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218) statuisce la riserva del 30 per cento delle forniture e lavorazioni delle Amministrazioni pubbliche a favore delle imprese industriali ed artigiane, come anche il precedente testo unico, l'interrogante chiede di conoscere:

se risulta a verità quanto ripetutamente rilevato dalla stampa (e, per ultimo, dal documento pubblicato da « Piccola industria », giugno 1979, Federlazio, Roma) sulla continua inosservanza di detta disciplina, anche da parte delle competenti Ragionerie centrali delle Amministrazioni;

se le Amministrazioni e gli enti indicati hanno presentato, annualmente, al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno ed al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, le relazioni dovute;

in difetto, quali iniziative si intendono adottare per accertare le rispettive responsabilità e, in ogni caso, per assicurare il rispetto della normativa a favore del Mezzo-

giorno, nel quale emerge, drammaticamente, l'aumento della disoccupazione.

(4 - 00177)

PASTI. — *Ai Ministri delle finanze e della difesa.* — Premesso:

che l'allora colonnello F. Luigi Talò venne collocato al 6° posto della graduatoria di merito per l'avanzamento a scelta al grado di generale di brigata s.p.e. per il 1976, risultando così idoneo, ma non promosso, in quanto in base alla legge vigente soltanto i primi 3 colonnelli classificati potevano essere promossi nel 1976;

che il Talò inoltrò ricorso al TAR del Lazio, dimostrando che tutti i colonnelli che lo precedevano in graduatoria avevano titoli inferiori ai suoi e, in particolare, che il colonnello Accaria Nicolino, terzo classificato e quindi promosso, aveva durante la guerra aderito alla Repubblica sociale italiana, mentre il Talò combatteva la guerra di Liberazione;

che il TAR del Lazio accoglieva il ricorso del Talò precisando, tra l'altro, che un precedente « ricorso prodotto dall'Accaria avverso la mancata iscrizione nel quadro di avanzamento al grado di colonnello, nel quale fu invece scritto il ricorrente, fu respinto dal Consiglio di Stato, che riconobbe invece sostanzialmente giusta l'attribuzione all'Accaria di un punteggio inferiore »;

che la decisione del TAR precisa: « la Commissione (di avanzamento) non ha tenuto nella giusta considerazione le qualità morali, di carattere e fisiche evidenziate dal ricorrente nel corso della sua carriera »; che « il ricorrente evidenzia di aver acquisito benemerienze durante la partecipazione alle operazioni belliche in Balcania ed alla guerra di Liberazione, di aver sempre dimostrato di possedere brillanti doti professionali negli incarichi conferitigli, di aver continuamente riportato negli ultimi trenta anni le massime qualifiche, di aver meritato tre encomi solenni e due semplici, di esser stato insignito di medaglia d'oro al merito di lungo comando e di croce d'oro al merito di servizio »; che il ricorrente possiede titoli, quali due lauree, risultati di corsi, esami ed

esperimenti « di assoluto rilievo e spicco »; che la Commissione di avanzamento, nel riprendere in esame la posizione del Talò, ha riconfermato la sua non promovibilità per il 1976, dimostrando così, con un giudizio nuovamente arbitrario ed ingiustificato, di non tenere in nessun conto la decisione del TAR;

che la stessa Commissione di avanzamento ha valutato, per l'anno 1978, il Talò, classificandolo al 15° posto di graduatoria, senza che ci sia nessuna giustificazione valida per tale nuovo declassamento dello stesso, che è stato superato da 14 colleghi che si trovavano dietro di lui, come graduatoria, nel 1976;

che la decisione della Commissione di avanzamento del 1978 dimostra di essere gravemente ricattatoria, arbitraria e punitiva;

che il Talò ha presentato nuovo ricorso al TAR del Lazio, il quale, giudicando valide le ragioni esposte dal ricorrente, ha disposto l'immediata trasmissione degli atti alla Corte costituzionale per il giudizio sulla legittimità costituzionale degli articoli 49, lettera b), secondo comma, e 54 della legge 12 novembre 1955, n. 1137, che consentono formalmente alle massime gerarchie politiche e militari di commettere i gravi abusi sopra denunciati, in contrasto con gli articoli 3, 97 e 113 della Costituzione,

l'interrogante chiede di conoscere quali azioni i Ministeri competenti intendano svolgere per sanare tale grave situazione che, non soltanto mortifica lo spirito ed il morale delle Forze armate, ma incide anche gravemente su quei valori fondamentali che hanno determinato la formazione della nostra Repubblica democratica costituzionale e senza i quali ogni seria involuzione diventerebbe possibile.

(4 - 00178)

FABBRI, BARSACCHI. — *Ai Ministri dei beni culturali e ambientali e dell'interno.* — Per conoscere quali urgenti decisioni si intendono adottare per risolvere il problema, evidenziato dalla recente agitazione sindacale dei dipendenti del Ministero dei beni cultu-

rali e ambientali, relativo alla condizione dei custodi-guardie notturne.

Molti di tali lavoratori, infatti, sono stati licenziati ed altri sono minacciati di licenziamento, in quanto il Ministero dell'interno non concede, o revoca in modo del tutto discrezionale, il diritto a conseguire il patentino di agente di pubblica sicurezza.

(4 - 00179)

de' COCCI, VITALE Antonio. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se non ritenga di dover disporre che sia posta fine — ancor prima che inizi la campagna di esportazione dell'uva da tavola dalle Puglie — alla doppia esazione della tassa fissa per carro, ciò che avviene sia da parte delle Ferrovie dello Stato che da parte delle Ferrovie concessionarie del Sud-Est.

La risposta del 5 maggio 1979 del Ministro dei trasporti alla precedente interrogazione con richiesta di risposta scritta n. 4 - 02121 relativa allo stesso argomento, pur nel tentativo di giustificare l'abuso tariffario, riconosce motivi fondati per eliminarlo, ma prospetta affidamenti di non immediata realizzazione, sebbene tale abuso continui da oltre un anno e mezzo.

Gli interessi della nostra esportazione di uva, prodotto di fondamentale importanza per l'economia ortofrutticola, con un rilevante volume di produzione e, di conseguenza, di ricavo per l'attivo della nostra bilancia commerciale, sono ben noti e, pertanto, gli interroganti chiedono che il problema di detta doppia imposizione tariffaria abbia urgente soluzione.

(4 - 00180)

D'AMICO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere se ritiene quantitativamente rispondenti alle reali esigenze delle comunità italiane all'estero — con particolare riferimento a quelle residenti nell'America latina — le iniziative che il Governo riesce ad alimentare attraverso i comandi di personale docente preparato per l'insegnamento della nostra lingua fuori del nostro Paese.

Poichè le richieste di attivazione di scuole e di corsi di lingua italiana formulate dagli Uffici consolari di centri come Caracas, in Venezuela, motivate dalla cospicua presenza di connazionali che da sempre si registra ed è alimentata dal continuo afflusso di nostri tecnici ed operatori economici, non risulterebbero soddisfatte nella misura dovuta, l'interrogante chiede se tali servizi non siano da incrementare, superando le difficoltà eventualmente frapposte da limitazioni di bilancio che, nel caso, sono da ritenere ingiustificate, in considerazione dell'importanza della funzione svolta da una scuola italiana all'estero adeguatamente diffusa.

(4 - 00181)

Interrogazioni da svolgere in Commissione

P R E S I D E N T E . A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

2ª Commissione permanente (Giustizia):

n. 3 - 00092, del senatore Signori, relativa al trasferimento di sede della Direzione generale degli istituti di prevenzione e di pena del Ministero di grazia e giustizia;

10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo):

n. 3 - 00095, del senatore Spano, relativa all'approvvigionamento dei prodotti petroliferi.

Ordine del giorno

per la seduta di mercoledì 1º agosto 1979

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica mercoledì 1º agosto, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Diniego di conversione del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 160, e disciplina dei rapporti giuridici sorti in base al decreto stesso (161) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Trattamento dei rappresentanti italiani in seno al Parlamento europeo (180) (*Approvato dalla 1ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 20,40).

Dott. PAOLO NALDINI

Consigliere preposto alla direzione del Servizio dei resoconti parlamentari