

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

120^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 17 APRILE 1980

(Pomeridiana)

Presidenza del vice presidente CARRARO

INDICE

AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Trasmissione di domanda Pag. 6348

COMMISSIONI PERMANENTI

Variazioni nella composizione 6348

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazione sulla gestione finanziaria di ente 6348

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 6347

Deferimento a Commissione permanente in sede referente 6347

Richiesta di pareri a Commissioni permanenti 6347

Rimessione all'esame della 5^a Commissione permanente del disegno di legge n. 293 6349

Discussione:

« Conversione in legge del decreto-legge 13 marzo 1980, n. 67, concernente interventi in favore dei pubblici servizi automobilistici locali » (821);

« Conversione in legge del decreto-legge 13 marzo 1980, n. 66, concernente interventi a garanzia dell'esercizio di pubblici servizi di trasporto in regime di concessione » (822).

Rinvio in Commissione del disegno di legge n. 821. Approvazione del disegno di legge n. 822:

PRESIDENTE Pag. 6349, 6350

FORMICA, *ministro dei trasporti* 6358

* LIBERTINI (PCI) 6350

* MASCIADRI (PSI) 6356

MITROTTI (MSI-DN) 6352

PANDOLFI, *ministro del tesoro* 6349

* SANTONASTASO (DC), *relatore* 6357

INTERROGAZIONI

Annunzio 6359

Da svolgere in Commissione 6367

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA

DI MARTEDÌ 22 APRILE 1980 6367

N. B. — L'asterisco indica che il testo del discorso 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.

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

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

Annunzio di presentazione di disegni di legge

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

CAROLLO, CALARCO e DAL FALCO. — « Assegnazione di un contributo annuo a favore dell'Unione italiana ciechi (UIC) » (863);

BEORCHIA, GIUSTI, TONUTTI e TOROS. — « Equiparazione delle operazioni di cui all'articolo 40 del decreto-legge 18 settembre 1976, n. 648, convertito, con modificazioni, nella legge 30 ottobre 1976, n. 730, e successive modificazioni, a quelle di cui all'articolo 38-bis, terzo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, in materia di imposta sul valore aggiunto » (864);

VINCELLI e CALARCO. — « Sul canone minimo di locazione e sulla cessione in proprietà degli alloggi di edilizia economica e popolare » (865).

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

PRESIDENTE. Il seguente disegno di legge è stato deferito in sede referente:

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

« Modifica alle disposizioni della legge 14 luglio 1965, n. 963, sulla disciplina della pesca marittima » (749), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 3ª, della 5ª, della 6ª e della 11ª Commissione.

Annunzio di richiesta di pareri a Commissioni permanenti

PRESIDENTE. La 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro) è stata chiamata ad esprimere il proprio parere sui disegni di legge: « Modifiche ed integrazioni alla legge 2 maggio 1974, n. 195 » (*stralcio dell'articolo 40 del disegno di legge n. 292, deliberato dall'Assemblea il 6 marzo 1980*) (292-bis); BARTOLOMEI ed altri. — « Disposizioni per le dichiarazioni patrimoniali dei membri del Parlamento, del Governo e dei Consigli regionali. Modificazioni alla legge 2 maggio 1974, n. 195 » (781); MALAGODI e FASSINO. — « Commissione speciale per la anagrafe patrimoniale dei membri del Senato, della Camera dei deputati, dei consigli regionali, dei consigli provinciali e dei consigli comunali dei capoluoghi di provincia » (783), già deferiti in sede referente alla 1ª

Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione), previ pareri della 2ª e della 5ª Commissione.

Sul disegno di legge: SIGNORI ed altri. — « Norme di tutela della dignità delle istituzioni rappresentative e dei loro esponenti » (467) — già deferito in sede referente alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale della Stato e della pubblica amministrazione) — sono state chiamate ad esprimere il proprio parere le Commissioni permanenti 2ª (Giustizia), 5ª (Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali) e 6ª (Finanze e tesoro).

Annunzio di trasmissione di domanda di autorizzazione a procedere in giudizio

PRESIDENTE. Il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso la seguente domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore FRANCO per concorso nel reato di diffamazione con il mezzo della stampa (articoli 110, 595 del Codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (Doc. IV, n. 33).

Annunzio di trasmissione 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'EFIM — Ente partecipazioni e finanziamento industria manifatturiera — per l'esercizio 1978 (Doc. XV, n. 16).

Tale documento sarà inviato alla 5ª Commissione permanente.

Annunzio di variazioni nella composizione di Commissioni permanenti

PRESIDENTE. Su designazione del Gruppo socialista, sono state apportate le seguenti variazioni alla composizione delle Commissioni permanenti:

3ª Commissione permanente: il senatore Della Briotta è sostituito, in quanto membro del Governo, dal senatore Lepre;

4ª Commissione permanente: il senatore Monsellato è sostituito, in quanto membro del Governo, dal senatore Di Nicola;

5ª Commissione permanente: i senatori Formica e Fossa sono sostituiti, in quanto membri del Governo, rispettivamente, dai senatori Novellini e Spano;

7ª Commissione permanente: il senatore Zito è sostituito, in quanto membro del Governo, dal senatore Masciadri;

9ª Commissione permanente: il senatore Fabbri è sostituito, in quanto membro del Governo, dal senatore Scevarolli;

10ª Commissione permanente: il senatore Quaranta è sostituito, in quanto membro del Governo, dal senatore Petronio;

12ª Commissione permanente: il senatore Spinelli è sostituito, in quanto membro del Governo, dal senatore Ferralasco.

Su designazione del Gruppo repubblicano, sono state apportate le seguenti variazioni alla composizione delle Commissioni permanenti:

4ª Commissione permanente: il senatore Montale entra a farne parte; il senatore Venanzetti cessa di appartenervi;

5ª Commissione permanente: il senatore Venanzetti è sostituito, in quanto membro del Governo, dal senatore Visentini;

9ª Commissione permanente: il senatore Mineo entra a farne parte; il senatore Montale cessa di appartenervi.

Annunzio di rimessione all'esame della 5ª Commissione permanente del disegno di legge n. 293

PRESIDENTE. Per effetto del deferimento all'esame della 5ª Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali) — annunciato nella seduta pomeridiana del 15 aprile 1980 — della « Terza nota di variazioni al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1980 e bilancio pluriennale per il triennio 1980-1982 » (293-*quater*), il disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1980 e bilancio pluriennale per il triennio 1980-1982 » (comprendente le note di variazioni contenute negli stampati 293-*bis* e 293-*ter*) (293) — già iscritto all'ordine del giorno dell'Assemblea — è nuovamente rimesso all'esame della suddetta Commissione.

Discussione dei disegni di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 13 marzo 1980, n. 67, concernente interventi in favore dei pubblici servizi automobilistici locali » (821);

« Conversione in legge del decreto-legge 13 marzo 1980, n. 66, concernente interventi a garanzia dell'esercizio di pubblici servizi di trasporto in regime di concessione » (822).

Rinvio in Commissione del disegno di legge n. 821.

Approvazione del disegno di legge n. 822

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca al punto 1 la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 13 marzo 1980, n. 67, concernente interventi in favore dei pubblici servizi automobilistici locali » e al punto 2 la discussione del disegno di legge: « Conversio-

ne in legge del decreto-legge 13 marzo 1980, n. 66, concernente interventi a garanzia dell'esercizio di pubblici servizi di trasporto in regime di concessione ».

Poichè i due disegni di legge vertono sulla stessa materia, non facendosi osservazioni, si svolgerà sugli stessi un'unica discussione generale.

Così rimane stabilito.

PANDOLFI, ministro del tesoro.
Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANDOLFI, ministro del tesoro.
Signor Presidente, onorevoli senatori, la Presidenza del Senato ha proposto, credo opportunamente, di abbinare la discussione generale dei due provvedimenti, uno dei quali riguarda la conversione in legge del decreto-legge n. 67 del 1980, concernente interventi in favore dei pubblici servizi automobilistici locali. Riguardo a questo provvedimento, signor Presidente e onorevoli senatori, la Commissione bilancio del Senato ha espresso il parere contrario, giudicando in merito alla validità della copertura dell'onere finanziario recato dal decreto-legge in questione.

Ho l'onore di comunicare al Senato che, avendo personalmente esaminato la questione, ho trovato fondate le osservazioni formulate dalla Commissione bilancio e in modo particolare dal Comitato pareri della medesima, dall'estensore, relatore senatore Carullo, che presiede il Comitato pareri della 5ª Commissione bilancio. Il Governo ritiene in generale, ed io personalmente in modo specifico, che sia assolutamente inderogabile il principio della adeguata copertura delle occorrenze finanziarie recate dai diversi provvedimenti e pertanto chiedo a lei, onorevole Presidente, che sia consentito al Governo di riesaminare la questione della copertura al fine di trovarne una più idonea, poichè sono ritenute fondate le censure mosse dalla Commissione bilancio. Chiedo quindi che il provvedimento n. 821 sia rinviato alla Commissione in modo che il Governo, nel giro di pochi giorni, possa provvedere

a formulare una copertura nella speranza che questa seconda sia giudicata idonea da parte della Commissione bilancio.

Ovviamente di tutto ciò mi assumo la responsabilità personalmente e spero che questo gesto, che ritengo di lealtà verso il Senato, possa valermi qualche indulgenza per l'errore commesso.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale, avvertendo che sulla richiesta, formulata dal Governo, di rinvio in Commissione del disegno di legge n. 821 l'Assemblea si pronuncerà al termine della discussione generale.

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

* **L I B E R T I N I .** Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, per ciò che riguarda il disegno di legge n. 821, concernente interventi in favore dei pubblici servizi automobilistici locali, il nostro Gruppo desidera fare due osservazioni: la prima è largamente svuotata, per la verità, dall'intervento che abbiamo testè ascoltato dal ministro Pandolfi, perchè siamo d'accordo che l'esame di questo disegno di legge sia rinviato in Commissione, ma sottolineiamo anche qual è il problema. L'osservazione della Commissione bilancio è formalmente ineccepibile, però è anche vero che, se nel testo si mettesse il riferimento al fondo trasporti ed alla copertura del 50 per cento della spesa che le Regioni hanno anticipato, si farebbe qualcosa di diverso da quanto stabilito con le regioni.

Per questo avevamo presentato un emendamento, che ripresenteremo in Commissione, e cercheremo di trovare una soluzione. Quindi siamo d'accordo sulla proposta del Ministro, ma sottolineiamo l'esigenza che nella sostanza la soluzione finale non torni indietro di un millimetro rispetto all'accordo faticosamente raggiunto tra Governo e regioni e che nel disegno di legge era riflesso.

La seconda osservazione invece ha un carattere politico più generale ed io la rivolgo naturalmente ai colleghi, al Governo, ma in particolare al Ministro dei trasporti. Noi sappiamo che questo disegno di legge n. 821

registra la conclusione di una vicenda assai sgradevole che ci auguriamo non debba più ripetersi. Infatti l'accordo riguardante il contratto degli autoferrotranvieri è la copertura degli oneri furono conclusi già nel novembre scorso, ma vi fu da parte del precedente governo Cossiga un ritardo intollerabile che ha provocato l'esasperazione della categoria degli autoferrotranvieri, scioperi anche a carattere selvaggio e così via. Solo dopo alcuni mesi si è fatto, con questo provvedimento, quello che si sarebbe dovuto fare subito.

Vogliamo sottolineare stasera qui che non si tratta soltanto di un ritardo, ma che si tratta di un problema politico. Il nostro Gruppo ha la convinzione che vi sia in questo campo dei rapporti tra pubblici dipendenti e Governo una spirale perversa che tende ad isolare ed a screditare i sindacati unitari e a facilitare l'azione e l'iniziativa dei sindacati autonomi; a creare lacerazioni tra lavoratori ed utenti ed a mettere in moto meccanismi deleteri dal punto di vista dell'ordine pubblico e della stessa democrazia.

Ciò che intendo dire con molta forza, a nome del Gruppo comunista, al nuovo Governo che praticamente si insedia oggi è questo: noi ci auguriamo vivamente che episodi di questo genere non debbano più ripetersi; che non debbano aversi ritardi, che non sono soltanto tali, ma che sono anche sospetti ritardi. C'è qualcuno in Italia che gioca al « tanto peggio, tanto meglio » e sappiamo qual è la situazione nel campo dei servizi pubblici; sappiamo come è facile provocare rabbia ed esasperazione — che hanno radice giusta tra i lavoratori — e poi avere le scene che avemmo a Roma, in occasione della vertenza degli autoferrotranvieri.

Siamo d'accordo per il rinvio in Commissione, quindi, ma vorrei che da questa vicenda si traesse una lezione e una conseguenza per il futuro. Sarei molto grato al Ministro se volesse darci le necessarie assicurazioni in proposito, per quanto riguarda il futuro.

Per quanto concerne, invece, il disegno di legge n. 822 sulle ferrovie in concessione, debbo dire subito che nella discussione nella

8ª Commissione, il nostro Gruppo non ha manifestato opposizione, considerando che, in definitiva, il decreto-legge ed il disegno di legge che lo converte hanno lo scopo di sopperire a necessità finanziarie vitali per le ferrovie in concessione, attraverso una ulteriore previsione di spesa.

Tuttavia abbiamo dovuto prendere atto, nell'intervallo che è passato tra la discussione in Commissione e quella di oggi, di alcuni fatti preoccupanti che ci inducono a manifestare in quest'Aula opposizione a questo provvedimento, quindi voto contrario. Le ragioni sono le seguenti.

In realtà il Governo è impegnato da due provvedimenti legislativi, dalla legge 382, dal relativo decreto 616 per il decentramento dei poteri alle regioni e dalla legge 297, approvata nell'altra legislatura, a consegnare al Parlamento entro il 31 dicembre del 1980 il piano di ristrutturazione delle ferrovie in concessione.

Se oggi abbiamo — ed è questo il primo rilievo — un decreto-legge che interviene con una ulteriore sovvenzione, ciò è dovuto al fatto che il Governo non ha adempiuto ai doveri che gli erano imposti dalle leggi vigenti; una inadempienza del Governo rispetto ad un processo di riorganizzazione e di ristrutturazione delle ferrovie in concessione conduce il Governo stesso a proporre in sostanza, con la conversione in legge del decreto-legge, al Parlamento di concedere un ulteriore intervento a carattere assistenziale e disorganico.

Tuttavia nella relazione che accompagna il disegno di legge di conversione del decreto era detto — ed anche questo spinse il nostro Gruppo in Commissione ad avere un atteggiamento non di opposizione — che il Governo, anche se in ritardo (naturalmente parlo del Governo precedente), aveva provveduto a colmare la lacuna, presentando un disegno di legge che è agli atti di questa Camera, nel quale sono contenute le norme, le direttive e gli stanziamenti per la riorganizzazione delle ferrovie in concessione.

Quindi in sostanza il Governo ci disse in quella circostanza: abbiate pazienza, noi facciamo ora uno stanziamento fuori da quelli che erano gli accordi e le indicazioni di legge ma stiamo colmando l'inadempienza.

Noi però siamo andati a vedere questo disegno di legge, sul quale naturalmente daremo il giudizio quando sarà discusso, ma anticipiamo e vogliamo mettere in guardia il Governo, il nuovo Ministro dei trasporti che quel disegno di legge non ci piace affatto, perchè in quel disegno di legge è calato pari pari il progetto di ristrutturazione delle ferrovie in concessione che alcuni mesi fa fu fatto vedere dal ministro Preti alle regioni e fu da esse unanimemente respinto. Cioè in pratica il Governo da un lato chiede che il Parlamento approvi un finanziamento straordinario e sotto un certo profilo illegittimo, perchè avrebbe già dovuto intervenire il processo di ristrutturazione secondo le leggi precedenti, dall'altro ha presentato già in questa Camera un progetto di ristrutturazione che è in flagrante contraddizione con il parere manifestato da tutte le regioni. Ma non c'è solo questo, c'è il fatto che il progetto di legge che è stato presentato e che riguarda le ferrovie in concessione recepisce un piano che è basato su criteri che più volte questo Parlamento, anche con voti espliciti nella scorsa legislatura, ha respinto. Infatti il problema qual è? E che in Italia esistono all'incirca 4.000 chilometri di ferrovia in concessione; occorre trasferirli alle regioni o allo Stato o chiuderli.

Come le regioni per loro conto, così il Gruppo comunista in questa sede, e le altre volte che se ne è parlato, non si è mai opposto all'idea che si possa tagliare un tronco di linea ferroviaria; la linea ferroviaria non è un tabù. Il ragionamento sulla soppressione, il mantenimento, la riapertura di un tronco ferroviario va fatto soltanto in rapporto ad un rigido calcolo di costi-benefici. Ma il problema è come si fa questo conto. Noi riteniamo che deve essere fatto in termini dinamici e in rapporto ai flussi di traffico origine-destinazione perchè, per essere molto chiari, se si ha un tronco ferroviario totalmente scassato che lavora in modo assurdo con costi molto alti e scarsa affluenza, proprio perchè i tempi di percorrenza sono spesso, come capita soprattutto nel Mezzogiorno, assurdi e a fianco vi sono linee automobilistiche sovvenzionate dalla regione, dallo Stato, in concorrenza con un

tronco ridotto in queste condizioni, è chiaro che il conto immediato induce alla chiusura del tronco. Ma, se si facesse una valutazione complessiva della capacità di funzionalità della ferrovia, una volta che sia stata riorganizzata, e del rapporto tra il costo per rimetterla in funzione e quella che sarebbe la situazione economica successiva e si tenesse conto di tutti gli oneri che gravano sullo Stato, perchè anche le linee automobilistiche costano, probabilmente si giungerebbe ad altre conclusioni. E devo dire che nella scorsa legislatura noi sperimentammo già questo metodo di analisi e l'altro ramo del Parlamento votò quasi all'unanimità una risoluzione che impegnava il Governo a tener conto di questo criterio.

E poi c'è di più: le regioni stanno facendo, chi con maggiore solerzia chi con minore, i piani regionali dei trasporti e chiudere o aprire un tratto di ferrovia in concessione non può prescindere dal piano regionale dei trasporti, deve stare dentro questa logica; ma ne parleremo. Io ho diverse esperienze in questo campo; quando, per esempio, in Piemonte si vanno a tagliare a metà due delle linee in concessione che nel piano dei trasporti approvato quasi all'unanimità, perchè vi sono state molte astensioni, dalla regione Piemonte vengono viste come portanti di un nuovo sistema complessivo dei trasporti, è evidente che il Governo si muove in modo miope, non tenendo conto di una realtà direi più scientifica. Non parliamo poi del problema delle ferrovie calabro-lucane che certo così come sono non possono rimanere. Ma il problema non è di tagliarle, è di capire come possono essere inserite entro una riorganizzazione del trasporto in quelle regioni.

Ecco perchè anticipiamo fin d'ora che quando discuteremo quel disegno di legge, esprimeremo parere contrario e presenteremo una serie di emendamenti volti a cambiarne il contenuto e il senso. Auspichiamo vivamente che il nuovo Governo, il nuovo Ministro dei trasporti, provvedano essi a un ripensamento su questo provvedimento e tengano le necessarie consultazioni con le regioni. Per questo motivo in questa sede votiamo contro una sovvenzione, che di per sè

potrebbe persino essere un atto dovuto, anche se leggermente illecito rispetto alle prescrizioni di legge, ma che in questa situazione assume un significato per noi comunisti, Gruppo di opposizione, non accettabile.

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

M I T R O T T I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la mia parte politica interviene in questo dibattito per un impegno, logico, nel filone di comportamenti assunti e reiterati di fronte a situazioni normative come quelle che oggi ci impegnano in quest'Aula. Se motivazioni di aspra critica potevano essere già un portato insito nei testi in esame, a colmare la misura è intervenuta la dichiarazione di « errore » dell'onorevole ministro Pandolfi. Mi sembra che le tessere del più vasto mosaico della realtà parlamentare legislativa italiana, con i colori tristi e cupi di una dichiarazione di errore commesso — anche se paludata da cortesissime e civilissime scuse — non consentano a ciascuno di noi di trarre tranquillità d'animo e serenità d'auspici, elementi necessari per l'attuazione di un processo legislativo valido.

Queste le condizioni e lo stato d'animo della mia parte politica; ma ritengo che siano anche proprie di quanti tra voi, e ritengo la totalità, hanno sensibilità adeguata per avvertire il peso delle proprie responsabilità, il peso della propria funzione in quest'Aula. Abbiamo avuto conferma, in parole povere, che un decreto in vigore è tale nella forma e nelle indicazioni; non è tale nella sostanza, se è vero come è vero che esso è stato emanato sprovvisto dell'adeguata e necessaria copertura finanziaria. Doverosità di funzione richiederebbe ai presenti in Aula che il decreto fosse messo comunque in discussione e bocciato; mi sembra che il comportamento legittimo che si imponeva e si impone sia quello di fermare un provvedimento per il quale è stato dimostrato che non vi è copertura finanziaria.

Questo particolare sollecita un richiamo, seppure incidentale, ad una prassi legislativa che, nonostante le assicurazioni dei responsa-

bili di Governo, continua a battere la strada perversa della prevaricazione dei compiti istituzionali delle Camere e ancor più dimostra di continuare a battere la strada perversa del pressapochismo nel varo di simili provvedimenti e nella non oculata gestione dei mezzi disponibili ai quali ci si può appigliare nel loro varo; talchè arriviamo, dopo una proposizione all'ordine del giorno dei lavori dell'Aula di queste conversioni in legge di decreti legge, al momento della discussione per sapere che obbligatamente un provvedimento deve essere rinviato alla 5ª Commissione in attesa che l'alchimia di coloro i quali manovrano nel dettaglio le finanze dello Stato possa produrre il distillato di una copertura stiracchiata da altre voci che non potranno non risentire di questa sottrazione inizialmente non prevista.

Con lo spirito rattristato di chi, avendone forse titoli limitatissimi, ma avendone altresì coscienza piena, è messo nelle condizioni di formulare questi rilievi, io aggiungerò altre scarse considerazioni che tendono a meglio delineare il quadro di azione di una politica di Governo che, peraltro, alla povertà di previdenza — e non voglio dire all'incapacità dimostrata — all'improvvisazione, alle motivazioni di condizioni quasi coattive di un determinato operare ha financo aggiunto la chiamata a supporto di tali limiti della provvisorietà di formule politiche ormai rigenerate.

Mi sembra che anche questa considerazione aggiuntiva — il voler ricercare, nella provvisorietà di una formula di Governo, una copertura e quasi una legalizzazione per un procedere censurabile di per se stesso nei termini in cui è stato, addirittura, ammesso dal Ministro responsabile — questi elementi, dicevo, di certo consolidano la mia parte politica su posizioni di rigetto della conversione in legge dei decreti-legge nn. 66 e 67 del 13 marzo 1980.

E rigetto noi esprimiamo per la conversione in legge di entrambi i decreti rappresentati, anche se il nostro voto inerirà unicamente al disegno di legge n. 822, in quanto per il disegno di legge n. 821 è stato richiesto dall'onorevole ministro Pandolfi il rinvio alla 5ª Commissione.

Una qualche osservazione mi consento ora di fare sperando che se ne tenga conto nel seguito dell'operato di questo ramo del Parlamento: vi deve essere accettazione comune ed incontrovertibile di un parere della 5ª Commissione preclusivo dell'esame, nelle altre Commissioni, di provvedimenti per i quali si scopre magari all'ultimo momento che manca la copertura. Se fosse stato attuato questo metodo per tempo, non si sarebbe dato, in Aula, lo spettacolo al quale abbiamo assistito.

In particolare, con riferimento al disegno di legge n. 822, ritengo necessario conferire ad esso una collocazione entro la vasta problematica del settore dei trasporti e ritengo altresì necessario rilevarne le connessioni con l'intero quadro infrastrutturale del paese.

Mi sembra che questa ottica debba essere tenuta presente se al provvedimento si vuole dare il significato che esso merita.

Ancor più mi preme sottolineare, cogliendo lo spunto da riferimenti espressi dal senatore Libertini, come in questo processo di decretazione governativa si stiano sovvertendo le funzioni istituzionali degli organi dello Stato, intravedendo in una partecipazione male intesa con le regioni l'elemento risolutivo e preordinatore di una realtà legislativa che, almeno negli intenti dello Stato, doveva invece essere finalizzata ad un ordine superiore di quella controparte — le regioni — che la condizionano, invece, *ab origine*.

Ritengo che sia una aberrazione logica e giuridica chiedere al soggetto passivo di una norma legislativa che concorra, in via preliminare, alla formazione della normativa con cui esso stesso verrà disciplinato perchè, così, si concreta non un dispositivo di legge governativo di disciplina e coordinamento delle attività delle regioni, ma si concreta un'autoregolamentazione delle regioni attuata nelle Aule parlamentari, per cui l'aberrazione giuridica e istituzionale è eclatante.

Siffatte distorsioni rivengono dalla politicizzazione esasperata della funzione legislativa e dal peso specifico politico che le regioni esprimono e che, con interesse di parte il più delle volte concorrenziale, esse regioni

sanno porre sul piatto della bilancia delle intese con gli organi dello Stato. Questo debordamento deve essere tenuto d'occhio perchè ad esso non si dia più spazio di quello che autonomamente è stato acquisito in una contrattazione che, ineccepibile sul piano dell'azione autonoma regionale, non può incidere più della funzione che ad essa contrattazione viene assegnata dalla normativa in essere, nè può arrivare all'assurdo di essere condizionante e predeterminante di una legge dello Stato destinata, invece, a significare la sintesi del raffronto di posizioni politiche espresse in ben altra sede e finalizzate all'ottimizzazione dell'impegno e dell'autonomia degli enti regionali.

Di per se stesso il problema cui ho accennato merita una valutazione approfondita e mi auguro che in quest'Aula esso ritorni, sollecitato più che da un'azione di pignoleria, quale può essere intesa la posizione espressa dalla mia parte politica, da un sentimento vivo, dei responsabili di Governo, teso ad agire in ossequio alle norme costituzionali in vigore; oppure che si abbia, quanto meno, il coraggio di proporre una diversificazione del dettato costituzionale che consenta questo sovvertimento.

Noi non siamo per una limitazione preconcetta dell'ordinamento democratico di questa Repubblica: accettiamo il gioco democratico più ampio, ma richiediamo che esso abbia delle regole univoche; se le regole oggi in vigore per il gioco democratico non consentono agli enti regionali di surrogare il portato legislativo parlamentare, ciò non deve essere consentito.

Il quadro reale — cui vanno riferite le precedenti osservazioni — sia sotto l'aspetto normativo, sia sotto l'aspetto operativo specifico dell'attività dei servizi denota una disarticolazione paurosa: sol che ci si accinga ad un'operazione di raccordo della normativa cumulatasi piovuta addosso al settore, non si può rimanere sfiduciati da un lavoro pressochè impossibile. E ancor più sgomenta che la normativa succedutasi, proprio nel concatenarsi con norme originarie di disciplina del settore, è andata progressivamente scolorandosi in quanto a significato e ad incidenza, talchè la provvisorietà (e

il termine di « provvedimento ponte » lo si legge nella relazione di presentazione del disegno di legge in esame), la precarietà (e la dichiarazione di colpa del Ministro ne è una cartina di tornasole ineccepibile), ma ancor più l'incapacità di chiarezza che questa normativa, nel corso degli anni, ha accumulato per sè, sono elementi che chiedono, senza indugio, la definizione organica di questo vasto quadro della problematica o, quanto meno, l'individuazione responsabile di linee di tendenza che orientino in modo inequivocabile scelte del Governo e subscelte degli organi regionali.

Questa considerazione mi è parso doveroso aggiungerla perchè le realtà che ci circondano da sole sono sufficienti a motivarne un richiamo. E sempre con riferimento alla frammentarietà di cui ho appena detto, possiamo ritrovarne lo spunto più recente in quella proposta normativa orientata in tal senso ed in attesa della quale è stato emanato il decreto che ci accingiamo a convertire: un decreto che alle caratteristiche negative che possono essere poste a denominatore comune di un metodo legislativo censurabile assomma una chiara inadempienza governativa per la disattesa di termini che lo stesso Governo si era imposto; e muovono a risentimento, direi, da parte di chi peso di responsabilità avverte, la dichiarazione esplicita, l'ammissione chiara di questa colpa alla quale si ricollegano addirittura le « gravi difficoltà finanziarie delle aziende in concessione ».

Si è arrivati all'assurdo di uno Stato, e per esso del Governo, che definisce delle scadenze, degli impegni operativi, che sistematicamente queste scadenze e questi impegni disattende provocando il riflesso di gravi crisi che altrettanto sistematicamente ricadono, per gli oneri di risanamento che esse comportano, sulle spalle di cittadini non responsabili di alcuna attività di governo.

E mi sembra assurdo che in questa Italia, ove capita sovente di cogliere la notizia di cronaca del classico furto della mela che manda in carcere il povero cristo, non si sia trovata ancora soluzione idonea e volontà certa di offrire al cittadino la garanzia di

una responsabilità patrimoniale — di coloro i quali governano — che quanto meno funga da remora all'improvvisazione legislativa, all'improvvisazione della gestione dei problemi della collettività.

Nasce quindi questo provvedimento di conversione con una qualificazione di temporaneità, con una dichiarazione di sanatoria temporanea dei problemi che tende a rivestire di una normativa. È stato definito provvedimento ponte in virtù di un'attesa della normativa definitiva ulteriormente sottolineata, ma non definita responsabilmente e temporalmente, nonché in virtù dell'urgenza e, per i vuoti che si sono aperti a seguito dell'inadempienza governativa, viene sollecitata la conversione in legge.

Quello determinatosi è un vuoto giuridico in quanto si è concretata la caducazione della normativa in vigore; e se una giustificazione può essere addotta all'aprirsi di questo vuoto giuridico — che ha potuto trovare impegnati gli organi di Governo in una gestazione di crisi, anche se brevissima, o in un cumulo di problemi — non può trovare giustificazione il vuoto di fatto che tale provvedimento caducato ha ingenerato col fatto che, con il 1° gennaio 1980, è venuta a mancare la possibilità di intervenire per il ripiano delle perdite dei pubblici servizi di trasporto in regime di concessione, pervenute alla terza ed ultima revisione.

Questa problematica ha sollecitato osservazioni critiche della mia parte politica anche in occasioni pregresse. Ricordo di essermi richiamato in Commissione al classico conto del salumiere e alle scadenze mensili che il buon padre di famiglia segna per sé, per i suoi impegni, per le sue possibilità.

Si ha la sensazione che il Governo, che dovrebbe essere di orientamento nella gestione ordinata e capace dei problemi, subisca invece delle mortificazioni financo dalla previdenza del semplice buon padre di famiglia. E ciò è stato dimostrato proprio dal vuoto di fatto che si è ingenerato in quanto certe scadenze, certe articolazioni normative non sono state tenute presenti per tempo e non hanno sollecitato per tempo un doveroso impegno da parte dei responsabili del Governo.

Ritengo di aver sunteggiato, con sufficienti riferimenti, le motivazioni che ostano all'adesione della parte politica che rappresenta alla conversione in legge del decreto-legge in esame. Voglio aggiungere che, con il diniego che il Movimento sociale italiano-Destra nazionale esprime alla conversione di questo decreto, prendiamo atto amaramente delle situazioni ingenerate dall'imprevidenza e dall'incapacità governativa di presiedere a questi problemi e di preordinarne le soluzioni. Le considerazioni che se ne possono trarre sono quelle che ineriscono i destinatari di questo provvedimento; destinatari per i quali sollecitiamo una diversa cura da parte dello Stato, una cura che cessi di dare, con provvedimenti assistenziali, integrazioni di fondi e quindi semplici quadrature ai bilanci: quello suggerito dalla mia parte politica è un orientamento che surrogi questa ottica con quella di una qualificazione del settore.

Ricordo che in sede di discussione della tabella n. 10 del bilancio di previsione 1980, riguardante il Ministero dei trasporti, nell'8ª Commissione il ministro Preti ebbe fatalisticamente a dichiarare che non c'è da farsi illusioni per certi settori in quanto nazioni più avanzate dell'Italia fino adesso non hanno trovato una soluzione ottimale. Il mio non è eccesso di speranza nella capacità dei governanti italiani, perchè tristemente dobbiamo dichiarare di aver sperimentato il contrario, ma mi sembra che siffatta dichiarazione totalizzante di un responsabile di Dicastero governativo sia inaccettabile quando da parte di siffatto responsabile o dei suoi predecessori — ci auguriamo che altrettanto non avvenga per il suo successore — non sia stato dimostrato, quanto meno, l'avvio di un discorso diverso di ampliamento. Un discorso di effettivo riordino e di ristrutturazione, teso ad impostare quella legge quadro che tanto spesso viene richiamata nelle attese dei più e che serve invece a dare paternità discutibile ad una pioggia di subprovvedimenti legislativi che, perdendo il carattere somatico di univocità, quale dovrebbe ereditarsi dal provvedimento originario, assumono una variegatura di orientamenti legislativi, di concessioni specifiche, che ancora di

più e ancora peggio alterano il quadro della realtà che si è chiamati invece a normare.

Per questi orientamenti auspicati noi sollecitiamo ed affidiamo alla cortesia del Ministro una riflessione su quanto da noi esposto in questa sede; siamo certi di non poter nutrire eccessiva fiducia non tanto per una censura anticipata delle capacità personali di coloro che hanno rinnovato le responsabilità all'interno dei vari ministeri, ma perchè, per dovere di mandato, ci siamo resi conto del quadro reale della situazione e dello sconforto che se ne ritrae e che mortifica ogni più ferrea volontà di riordino, ogni pur lodevole intento di raccordo. Ci auguriamo di poter essere sconfessati in questa visione pessimistica degli sviluppi del settore; fidiamo che capacità inusitate vengano fuori: correttamente ne prenderemo atto indipendentemente dal marchio di fabbrica o dalla ragione sociale e politica che tale iniziativa potrà avere. Ci auguriamo tanto perchè siamo convinti che il settore dei trasporti, che oggi si attarda su livelli di disciplina obsoleta, è tale — se organizzato e disciplinato in forma ottimale — da essere risolutivo di un vasto arco di problematiche correlative, da essere suscettibile di poter essere finalizzato alla risoluzione dei tanti problemi che oggi concorrono, tutti insieme, in quello più vasto che li comprende: in quello energetico. Questa concorrenza noi identifichiamo in questa occasione, non per assumere la paternità anticipata della individuazione di un orientamento risolutivo di questa problematica, anche perchè, riprendendo tale osservazione da autorevoli fonti, chi vi parla se ne rende unicamente latore e non di certo autore.

Confidiamo, pertanto, che le osservazioni e le sollecitazioni esposte dalla nostra parte politica anche in occasione di questo intervento valgano a produrre frutti diversi e migliori per il futuro normativo e per il futuro civile di questa nostra Italia.

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, signor Ministro, colleghi, per il disegno di legge n. 821, poichè vi è da sciogliere il nodo

cui ha fatto riferimento or ora il ministro Pandolfi, il Gruppo socialista si riserva, in dichiarazione di voto, quando il disegno di legge tornerà all'esame dell'Aula (credo mercoledì prossimo) di intervenire e di precisare la propria posizione, una volta che saranno assicurati i finanziamenti ai quali in più riprese, nei vari interventi, si è fatto qui riferimento.

Mi riferisco quindi più opportunamente, credo, al disegno di legge 822. La conversione di questo decreto-legge in verità sarebbe consequenziale all'approvazione del disegno di legge n. 821. Una volta approvato il rinnovo del contratto nazionale degli autoferrotramvieri, scaduto il 31 dicembre 1978, per i servizi pubblici di trasporto gestiti direttamente dallo Stato e per quelli concessi all'industria privata, occorre naturalmente trovare il necessario finanziamento.

I dipendenti delle gestioni governative sono all'incirca 9.500; altrettanti sono i dipendenti delle ferrovie concesse; altri 6.000 dipendenti circa sono impiegati in autolinee sostitutive e integrative di ferrovie concesse, passate nel 1977 alla competenza regionale. Si tratta complessivamente di circa 25.000 agenti, numero non certo disprezzabile.

Per consentire anche a questo personale di beneficiare del rinnovo del contratto, occorre provvedere quindi all'adeguamento dei capitoli di spesa del Ministero dei trasporti, nn. 1652 e 1654, e, per le ferrovie concesse, a ripristinare ed aggiornare le sovvenzioni di esercizio soppresses a partire dal 1° gennaio 1980.

Con separati provvedimenti ordinari il Governo ha già presentato al Parlamento alcune soluzioni non contingenti, alle quali mi pare abbia fatto riferimento nel suo intervento, come primo oratore, il collega senatore Libertini.

Con il provvedimento urgente che stiamo esaminando — e rinuncio alla possibilità che pur sarebbe consentita di dilatare l'argomento — noi proroghiamo le precedenti sovvenzioni, con i necessari adattamenti, appunto per dar tempo al Parlamento di adottare decisioni in merito alle soluzioni proposte dal Governo per il risanamento tecni-

co ed economico delle ferrovie in regime di concessione o in gestione, per la ristrutturazione delle linee attraverso la soppressione e la sostituzione dei cosiddetti rami secchi, nonché per la revisione annuale delle sovvenzioni di esercizio. Di questo già altri colleghi hanno parlato, ma ci riserviamo di intervenire in argomento non appena naturalmente provvedimenti di carattere definitivo verranno in discussione, presumibilmente in Commissione prima e in quest'Aula poi. Non mi soffermo sull'aspetto tecnico del provvedimento che è evidentemente adeguato al problema da risolvere ma mi limito, doverosamente a mio sommo avviso, a qualche modesta considerazione. Devo anzitutto manifestare, per la verità, la mia preoccupazione nel vedere che solo problemi di retribuzione degli agenti vengono considerati motivi urgenti di intervento legislativo nel settore dei trasporti, pur rappresentando solo una tessera in un importante mosaico.

In secondo luogo i due fatti preoccupanti che devono attirare la nostra attenzione e che evidenziano in un certo senso il livello di guardia raggiunto dalla situazione, sono i seguenti: l'incidenza delle retribuzioni (nessuno ne ha parlato ma mi sembra questa la sede più opportuna) pari all'80 per cento del disavanzo di esercizio per circa 500 miliardi all'anno e inoltre la ridotta entità dei proventi del traffico che non coprono neppure il 25 per cento del passivo. Sono dati indubbiamente interessanti che devono attirare la preoccupata attenzione di ogni parte politica.

In terzo luogo è nell'interesse comune preoccuparci del fatto che l'entità del disavanzo dell'esercizio annuo vanifichi ogni ipotesi di ristrutturazione e potenziamento dei servizi, ai quali mi pare abbia fatto opportunamente riferimento anche il senatore Libertini. Ma di questo avremo modo naturalmente di parlare più compiutamente in altra occasione. È da aggiungere la constatazione che il trattamento del personale delle gestioni governative e delle ferrovie in concessione è nettamente superiore a quello riservato al personale delle ferrovie dello Stato; questo evidentemente è un fatto sul

quale occorre richiamare nuovamente la nostra attenzione perchè può determinare naturalmente delle prese di posizione da parte dei dipendenti delle ferrovie dello Stato, può determinare reazioni a catena, scontento e una qual certa turbativa.

Fatte queste considerazioni, dichiaro, a nome del Gruppo socialista, di approvare il provvedimento tampone del quale stiamo discutendo, esprimendo la speranza che l'esame dei disegni di legge ordinari proposti e in via di essere proposti al Parlamento, ai quali in sintesi ho qui accennato, permetta scelte di politica del settore non occasionali e contingenti e soprattutto non forzate e condizionate da problemi urgenti di sola retribuzione del personale. (*Applausi dalla sinistra*).

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

Ricordo che per il disegno di legge n. 821 il Ministro del tesoro ha proposto il rinvio in Commissione.

Non facendosi osservazioni, tale richiesta si intende accolta.

Ha facoltà di parlare il relatore.

* **S A N T O N A S T A S O , relatore.** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, una brevissima replica. Innanzitutto mi trovo perfettamente d'accordo sulla richiesta fatta dal Ministro del rinvio in Commissione del disegno di legge n. 821. Indubbiamente c'è stato un grossolano errore che il Ministro nella sua serietà ha riconosciuto apertamente in Aula; credo che in democrazia il riconoscimento di un proprio errore rappresenti un punto all'attivo e non penso che si possa parlare — come è stato detto in quest'Aula — addirittura di brutte figure.

Sono d'accordo, circa l'entità del finanziamento relativo, con la tesi enunciata dal collega Libertini, e cioè che l'entità del finanziamento sia conforme all'accordo intervenuto con le regioni, cui ha partecipato anche il Governo. Il collega Libertini ha tenuto altresì a rilevare, sempre per il disegno di legge n. 821, che c'è stato un certo ritardo, di alcuni mesi, che ha portato a ma-

nifestazioni di piazza e non posso dargli torto: in un momento difficile quale quello che attraversiamo la sollecitudine si impone, anche al fine di evitare che certe manifestazioni degenerino, come è successo per quella degli autoferrottramvieri. Ma riconoscere questo non significa accettare quanto il collega Libertini ha enunciato, quando cioè ha addirittura sospettato una volontà politica, da parte del Governo, di voler sacrificare il sindacato unitario a favore del sindacato autonomo. Ritengo che questo sospetto non corrisponda affatto a verità; molto probabilmente ci sono state difficoltà di carattere diverso e bisogna respingere questo sospetto che, qualora fosse suffragato, sarebbe estremamente grave.

A tale proposito aggiungo alle sollecitazioni fatte dal collega Libertini una richiesta di assicurazione da parte del Governo perchè ci sia più sollecitudine, rispetto al passato, per ovviare a queste difficoltà e a questi inconvenienti.

Sulla legge n. 822 al nostro esame, per la verità, ci si è un po' allargati; si è esteso il dibattito più che all'oggetto limitato del disegno di legge (che è un provvedimento tampone provvisorio) al piano generale della ristrutturazione delle ferrovie in concessione, sul quale piano indubbiamente torneremo, in quanto su alcuni punti di esso possiamo dissentire e su altri concordare; però, voler dibattere oggi questo piano, voler oggi discutere di rami secchi quando ciò non è l'oggetto del dibattito, penso che tutto questo significhi voler dare una motivazione, per me ingiustificata, ad un voto contrario, maggiormente ingiustificata dal momento che questa posizione non è affiorata in Commissione ed è in contrasto con quanto in Commissione il Gruppo comunista ha espresso.

Con questo provvedimento tampone andiamo incontro alle ferrovie in concessione, andiamo a ripianare le difficoltà finanziarie che si sono determinate. Pertanto, guai se oggi il Parlamento non dovesse approvare questo provvedimento tampone: si porrebbero queste ferrovie in gravissime difficoltà e le conseguenze sarebbero assai gravi!

L'estendere una posizione contraria —

contraria sulla proposta di disegno di legge, perchè il disegno di legge è ancora da discutere ed è ancora da definire e su di esso si potrebbe eventualmente trovare anche una sintesi di accordo — e il votare contro un articolo, un articolo stralcio di carattere meramente finanziario e provvisorio, fanno andare molto, ma molto al di là dell'opportunità.

LIBERTINI. Noi votiamo anche contro il bilancio dello Stato; non per questo vogliamo paralizzare la spesa.

SANTONASTASO, relatore. Una cosa è votare contro il bilancio dello Stato il quale riguarda tutto il contesto; altra cosa, invece, è votare contro una singola voce che ha delle conseguenze specifiche nei confronti di una categoria che — tutti sappiamo — è ampiamente meritevole. Si tratta di due cose completamente diverse: alla sua sensibilità non dovrebbe sfuggire questo! Il discorso del bilancio dello Stato è un discorso di carattere generale che impegna tutta la politica generale del Governo; il discorso di un articolo è un fatto specifico sul quale le responsabilità non sono solo del Governo, ma sono di tutte le parti politiche, di ogni singola parte politica e, nel caso specifico, anche della parte politica del Gruppo comunista italiano.

Stando così le cose, tenendo presente la estrema necessità che questo disegno di legge vada in porto, sollecito il Senato ad approvare il disegno di legge n. 822 così come ci è pervenuto dal Governo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Ministro dei trasporti.

FORMICA, ministro dei trasporti. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio i colleghi ed i senatori che sono intervenuti.

È stata fatta una obiezione per quanto riguarda l'uso del decreto-legge e mi pare che in sede di presentazione del Governo l'onorevole Presidente del Consiglio abbia dato la più ampia assicurazione che l'uso di questo strumento sarà limitato e discreto, uso

che la particolare condizione dei Governi precedenti, senza maggioranza preconstituita, forse imponeva in diversi casi; uso che la situazione attuale dovrebbe invece scongiurare.

Sul disegno di legge n. 821, che è in sostanza un provvedimento di carattere tipicamente finanziario, c'è già stato il rinvio in Commissione con l'accettazione da parte del Governo della obiezione sollevata in sede di Commissione.

A questo proposito vorrei dire che il Governo condivide la critica e il rilievo mossi dal senatore Libertini su un inspiegabile ritardo. Non è ammissibile che si definiscano contratti, rapporti ed impegni da parte delle autorità di Governo in un periodo e poi che l'attuazione, la manifestazione concreta vengano rinviate di diversi mesi.

Questo naturalmente fa sorgere, in un settore delicato come quello dei servizi, delle tensioni che poi vanno al di là dello stesso ambito di lavoro e si trasferiscono nelle popolazioni, tra l'utenza e i cittadini.

Per quanto concerne il disegno di legge 822, l'obiezione che è stata fatta è che si tratta di uno stralcio — condivido a questo riguardo l'opinione dell'onorevole relatore — per una sistemazione urgente della parte finanziaria, ma resta aperta la grande questione del riordino della rete delle ferrovie date in concessione. Su questo punto dobbiamo intervenire con urgenza, e non è di rito e non è formale questo nostro impegno, perchè sappiamo di poterlo assumere in quanto ho potuto constatare che senza merito per la gestione attuale (perchè, non avendo demeriti, non posso neanche avere meriti) vi è alle spalle una larga produzione di studi, di elaborazioni e di ricerche da parte del Parlamento, dei sindacati, dei poteri locali, per cui si tratta di riordinare urgentemente questa materia, sia per quanto attiene la parte riformatrice, sia per quanto attiene la parte del rapporto diretto con i sindacati.

Per ciò che fa riferimento, nelle osservazioni del collega senatore Libertini, al provvedimento n. 785, presentato e di cui il n. 822 è uno stralcio per la parte finanziaria, e che, secondo lui, largamente disattende gli impegni e gli accordi presi o le pro-

poste formulate con le regioni, ritengo che rapidamente potremo osservare questa materia e sulle questioni giuste vi saranno emendamenti da parte del senatore Libertini ed anche da parte nostra (e può darsi anche che gli emendamenti siano gli stessi).

Per quanto riguarda il riordino di questa materia, posso assicurare che da lunedì inizieremo una contrattazione serrata con i sindacati per sistemare non solo tutta la parte contrattuale e la parte normativa nei rapporti tra Ministero e sindacati, ma anche la grande materia della riforma dell'azienda e i provvedimenti legati ad un riordino della politica dei trasporti.

Per queste ragioni raccomando l'approvazione del disegno di legge n. 822 ed il rinvio in Commissione dell'821, con questo impegno da parte del Governo.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge n. 822. Se ne dia lettura.

G I O V A N N E T T I , segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto-legge 13 marzo 1980, n. 66, concernente interventi a garanzia dell'esercizio di pubblici servizi di trasporto in regime di concessione.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge n. 822 nel suo articolo unico. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

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.

G I O V A N N E T T I , segretario:

CENGARLE, FERRALASCO, FINESSI, GRASSI BERTAZZI, DE CAROLIS, COCO, MURMURA, GRAZIOLI, TOROS, BOMBAR-

DIERI, MANENTE COMUNALE, ROMEI, FORNI, VENTURI, RICCI, DAL FALCO, CODAZZI Alessandra, de' COCCI, DEL NERO, MACARIO, ORLANDO, RUMOR, SCARDACCIONE, TANGA, TRUZZI, VALIANTE, LONGO, MASCIADRI, SCHIETROMA, MINEO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e del tesoro.* — Premesso che nel periodo 1953-1963 si è provveduto, per ogni anno, a rideterminare le indennità di carica dei presidenti degli enti previdenziali, mentre per i successivi 17 anni si è registrato un solo adeguamento delle predette indennità, nel novembre 1972;

constatato che, nel periodo considerato, le retribuzioni del personale degli enti previdenziali sono state opportunamente e progressivamente adeguate, e che, dal 1972, il relativo costo annuo medio *pro capite* è aumentato del 300 per cento, mentre immodificate sono rimaste le indennità di carica degli amministratori responsabili dei predetti enti;

rilevato che, in applicazione dell'articolo 20 della legge 20 marzo 1975, n. 70, si è provveduto a rideterminare il trattamento economico dei direttori generali degli enti predetti, con decorrenza dallo stesso anno, mentre non si è provveduto ad attuare l'articolo 32 della stessa legge n. 70, che riguarda le indennità di carica per gli amministratori degli enti medesimi;

rilevato che, a fine anno 1975, il Ministero del tesoro, dopo aver informato la Presidenza del Consiglio dei ministri di aver più volte sollecitato le amministrazioni competenti a provvedere alla rideterminazione delle indennità di carica degli amministratori degli enti di cui alla tabella allegata alla legge n. 70 del 1975, proponeva una soluzione transitoria;

precisato che la Corte dei conti (determinazione n. 1484 del 1979) ha sottolineato « l'inerzia tenuta dalle autorità competenti che, a norma dell'articolo 32 della legge n. 70 del 1975, non avrebbe dovuto prolungarsi per il notevole lasso di tempo intercorrente fra l'entrata in vigore della norma (aprile 1975) e la data odierna »;

considerato che l'ottimale svolgimento delle pubbliche funzioni in enti ad attività

complessa ha comportato e comporta di necessità una presenza continua e costante dell'amministratore rappresentante legale;

constatato che la figura dei commissari straordinari (salvo quelli con mere ed esclusive funzioni di « liquidatore ») è da considerarsi, secondo la Corte dei conti, pacificamente rientrante nel novero degli amministratori, e che la loro non assimilabilità alle figure di presidenti è dovuta alle più ampie funzioni e responsabilità in quanto comprendenti anche quelle degli organi collegiali;

rilevato che, fra gli amministratori di cui si tratta, ve ne sono taluni che risultano sprovvisti di ogni tutela previdenziale e di quiescenza, e ciò in contrasto con i principi generali della nostra Costituzione (a tale riguardo si richiama, in particolare, l'articolo 38);

considerato che, nel quadro delle possibili iniziative politiche (legislative o amministrative), ai fini della tutela previdenziale degli amministratori non protetti, era stata posta con ampiezza di convergenze, anche in sede tecnica, l'alternativa di elevare le indennità di carica, in aggiunta ai necessari ed equi adeguamenti, in una misura pari al costo degli oneri sociali e dei trattamenti di quiescenza, secondo le normative vigenti per il personale degli enti previdenziali;

constatato che, nel corso del 1979, è maturato un orientamento favorevole verso un rapporto sistematico delle indennità di carica dei presidenti e dei commissari straordinari con i trattamenti economici dei direttori generali dei rispettivi enti, e che, in tal senso, le competenti autorità di Governo hanno provveduto a rideterminare l'indennità di carica dei presidenti e dei commissari straordinari degli enti previdenziali nell'ultimo scorcio del decorso 1979;

rilevato, conclusivamente, che con i suddetti provvedimenti rideterminativi delle indennità di carica dovuti:

a) è stata stabilita giustamente la commisurazione ad anno delle indennità di carica per coerenza con la tesi che colloca la figura dell'amministratore al di fuori del novero e del rapporto di impiego dei pubblici dipendenti;

b) parrebbe risolto il problema del trattamento previdenziale e di quiescenza dei presidenti e dei commissari straordinari degli enti con la norma che si richiama alla « onnicomprensività del trattamento economico dei direttori generali », qualora in tale lata espressione risultino compresi i costi remunerativi globali dei direttori generali, in tali valori comprendendo anche gli oneri previdenziali ed il costo dell'indennità di fine lavoro, quali elementi retributivi a godimento differito secondo tesi usuali in dottrina e convalidate di recente dalla Corte costituzionale; nè parrebbe evincersi diversa interpretazione poichè — premesso come « elemento certo » che si tratta di trattamento economico dei direttori generali « al lordo » — si sarebbe concepita (per i presidenti ed i commissari straordinari degli enti) un'indennità di carica « annua » comprensiva solo di quella parte di contributi previdenziali posta a carico dei direttori generali e, quindi, si sarebbe provveduto in misura del tutto incongrua ed irrazionale a definire il problema del trattamento di previdenza e di quiescenza dei presidenti e dei commissari straordinari degli enti;

c) non è stata accolta la decorrenza dei provvedimenti rideterminativi delle indennità di carica a partire dall'anno di entrata in vigore della legge n. 70 del 1975,

gli interroganti chiedono di conoscere:

1) se gli organi competenti di Governo non intendano chiarire le questioni controverse in materia di indennità di carica dei presidenti e dei commissari straordinari degli enti, nel senso di garantire ad essi il legittimo titolo al trattamento previdenziale e di quiescenza;

2) se, di fronte all'immotivata scelta della decorrenza, a partire dal 1979, dei provvedimenti adottati, non sia doveroso un sollecito intervento per ristabilire un equo riferimento temporale nel rapporto di congruità tra prestazioni rese ed indennità di carica, tenendo anche conto del loro notevole deprezzamento conseguente alla svalutazione monetaria;

3) se — di fronte alle prevedibili eccezioni della diversificazione dei livelli remunerativi nei vari enti previdenziali per effetto, in taluni casi, del cumulo di più emolumen-

ti — non sia equo adottare il criterio dell'opzione tra le nuove indennità di carica ed i trattamenti onnicomprensivi percepiti a partire dal 1975.

(3 - 00635)

SAPORITO, JERVOLINO RUSSO Rosa. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e delle finanze.* — Per conoscere se risponde al vero la denuncia fatta dalle organizzazioni sindacali di Roma FLB regionale CGIL-CISL-UIL e FLM regionale CGIL-CISL-UIL, dalla sezione aziendale sindacale FLB della società MCS e dal consiglio d'azienda FLM della società ALSAR, denuncia secondo la quale la finanziaria MCS delle Partecipazioni statali (gruppo EFIM) avrebbe accettato fatture relative a prestazioni professionali di un consulente fiscale della società stessa ed emesse da soggetti diversi, allo scopo di consentire al professionista di evadere il fisco.

Si chiede di avere, inoltre, elementi informativi sui risultati di un'ispezione operata dalla Guardia di finanza in relazione alla irregolare fatturazione.

Si chiede, infine, di conoscere quali provvedimenti si è ritenuto di adottare per colpire i responsabili delle gravissime irregolarità, tenuto conto della natura pubblica della proprietà della società MCS, finanziaria dell'ente pubblico di gestione delle Partecipazioni statali EFIM.

(3 - 00636)

SAPORITO, JERVOLINO RUSSO Rosa. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e del lavoro e della previdenza sociale.* — Alcune organizzazioni sindacali della segreteria regionale della Federazione italiana bancari hanno comunicato, nei giorni scorsi, alla presidenza dell'EFIM, il gravissimo episodio di cui si sarebbe resa protagonista la MCS s.p.a., finanziaria capo settore dell'ente, la quale, in data 14 aprile 1980, avrebbe assunto una lavoratrice, facendola passare attraverso il collocamento di Milano, dopo aver avuto il rifiuto degli uffici di collocamento di Leco, Como e Roma.

L'aspetto più grave della vicenda è che l'assunzione sarebbe avvenuta presso il « Tubettificio ligure », il cui capo del personale

è il medesimo capo del personale della società MCS, e che trattasi di un'azienda in cassa integrazione straordinaria per tutto l'anno 1980, salvo il mese di agosto.

In relazione a quanto sopra, si chiede di conoscere quali elementi informativi i Ministri interessati ritengono di dare sulla vicenda e quali provvedimenti intendono adottare contro i responsabili di tale gravissimo comportamento che viola anche le disposizioni di legge vigenti in materia di assunzione.

(3 - 00637)

CIACCI, BONDI, CHIELLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere:

se è a conoscenza della grave situazione finanziaria nella quale si trova l'Accademia musicale Chigiana di Siena, fondazione riconosciuta come ente morale con decreto del Presidente della Repubblica n. 1671 del 17 ottobre 1961, che rappresenta un'istituzione musicale di riconosciuto prestigio in Italia ed all'estero, con i suoi corsi di perfezionamento — giunti alla 49ª edizione — con la partecipazione di studenti di ogni Paese, con la « settimana musicale senese », con le rilevanti manifestazioni e le innumerevoli pubblicazioni specialistiche, nonché con il suo ricco patrimonio artistico;

qual è il suo giudizio sull'atteggiamento di quelle forze che, all'interno del consiglio di amministrazione della « Chigiana », si oppongono alle modifiche dello statuto della fondazione ritenute necessarie dagli Enti locali e dalla Regione Toscana per adeguarlo alle nuove esigenze dell'Accademia, che non possono essere soddisfatte nell'ambito delle vecchie norme statutarie;

se non intende intervenire concretamente e rapidamente per assicurare la continuità dell'attività della « Chigiana » — minacciata da paralisi per l'insostenibile situazione finanziaria, denunciata recentemente anche da 8 illustri musicisti — per garantire la continuità dei programmi, per salvaguardare l'ingente patrimonio storico-artistico della fondazione e per garantire, in sostanza, la salvezza della prestigiosa istituzione che, per la sua rilevanza culturale, nazionale ed

internazionale, non può certamente trovare indifferente il Governo.

(3 - 00638)

SEGNANA, BEVILACQUA, PATRIARCA, TRIGLIA, BEORCHIA, TARABINI, VITALE Antonio, VETTORI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se corrisponda al vero la notizia, apparsa su un quotidiano, secondo la quale, sul finire del 1979, sarebbe stato fissato un accordo fra la Federazione regionale piemontese CGIL-CISL-UIL e l'Intendenza di finanza di Torino, riguardante modalità da adottare, da parte degli uffici finanziari, per gli accertamenti e la lotta all'evasione fiscale.

Qualora la notizia fosse vera, gli interroganti chiedono di conoscere il testo di tale accordo e di sapere se il Ministro ritenga ammissibile che uffici periferici dell'Amministrazione sottoscrivano accordi con organizzazioni sindacali su materie che sono di stretta competenza del Ministro stesso, al quale è demandato il compito di dare direttive agli uffici centrali e periferici per lo svolgimento della propria attività.

Gli interroganti chiedono, infine, di sapere se l'Intendenza di finanza di Torino abbia chiesto l'autorizzazione del Ministro a trattare con le organizzazioni sindacali ed a fissare accordi su temi che si ritiene possano essere oggetto solo di trattazione fra il Ministro ed i rappresentanti nazionali delle organizzazioni sindacali.

(3 - 00639)

MURMURA. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere gli intendimenti del Governo sul finanziamento del progetto speciale per le aree interne calabresi per gli anni 1978 e 1979, ove è indispensabile intervenire, anche per coprire e sanare altri ritardi centrali e regionali, con la massima urgenza.

(3 - 00640)

VITALE Giuseppe, LA PORTA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere quali iniziative intenda adottare il Governo in ordine ai gravi avvenimenti di Palago-

nia, che hanno fatto registrare l'esplosione della collera popolare per la mancanza di acqua, da troppi anni, dovuta alla colpevole inerzia ed al malgoverno dei pubblici poteri, e se, pertanto, non ritenga doveroso e opportuno:

1) instaurare rapporti istituzionalmente più corretti con la Regione siciliana, i comitati e l'autonomia della quale, per ciò che attiene all'utilizzo razionale ed alla gestione democratica delle risorse idriche, non possono essere messi in discussione, nei fatti, da iniziative demagogiche di nessun Ministro;

2) promuovere un'inchiesta seria sulla politica della Cassa per il Mezzogiorno nel settore delle acque in Sicilia, caratterizzata — i fatti di Palagonia e della diga Garcia ne costituiscono la conferma — da un sistema di interventi disorganici e di appoggi a gruppi privati di speculatori in un intreccio chiaro di interessi clientelari e mafiosi.

(3 - 00641)

VITALE Giuseppe. — *Al Ministro dell'interno.* — Premesso che, nelle ultime settimane, si sono verificati a Catania continui ed inquietanti atti di terrorismo, tali da far pensare ad una ripresa preoccupante di questo fenomeno:

aggressione all'ufficio di collocamento;
attentato a diverse centraline SIP contemporaneamente;

attentato a « La Sicilia » di Catania;

attentato alla caserma di polizia di corso Italia;

aggressione contro la sede della corrente DC « Forze nuove » di via Dalmazia,

l'interrogante chiede di conoscere:

se sia fondato, come da più parti si sostiene, che sarebbero noti personaggi e circostanze tali da far risalire ai presunti responsabili delle azioni criminose suddette;

se risulti a verità che la situazione, per quanto riguarda le forze di polizia a Catania, farebbe registrare una carenza negli organici di 160 unità circa;

quali misure si intendano adottare per far fronte ai lamentati gravi inconvenienti.

(3 - 00642)

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

LANDOLFI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se è a conoscenza:

1) che l'ospedale generale « Ferrari » di Ceprano (Frosinone) ha sospeso, sin dal 17 marzo 1980, il servizio d'interruzione volontaria della gravidanza, svolto dai medici dell'AIED (Associazione italiana per l'educazione demografica) in base ad apposita convenzione, poichè i sanitari di detto ospedale avevano sollevato obiezione di coscienza;

2) che tale sospensione è stata adottata senza alcun giustificato motivo, ma anzi con l'unico intento di boicottare pubblicamente e dichiaratamente la legge 22 maggio 1978, n. 194, relativa, appunto, all'interruzione volontaria della gravidanza, ponendo in essere una serie di gravissimi atti di ostruzionismo, tali da mettere in serio pericolo la salute fisica e psichica delle donne sottoposte ad intervento;

3) che questa sconcertante situazione ha indotto l'AIED stessa a denunciare, in data 28 marzo 1980, alla Procura della Repubblica di Frosinone, il presidente ed il direttore sanitario dell'ospedale per omissione di atti di ufficio;

4) che la notizia è stata ampiamente ripresa dalla stampa locale e nazionale, facendo così venire alla luce pesanti responsabilità dei sanitari dell'ospedale, e in particolare del medico anestesista, al punto da potersi configurare precise ipotesi di reato, e provocando la giusta reazione delle organizzazioni femminili e delle forze politiche e sindacali, indignate per l'ingiustificato danno arrecato a moltissime donne, specie della zona, che vivono — per questo problema — il dramma delle lunghe liste di attesa presso qualsiasi ospedale del Lazio;

5) che, malgrado tutto ciò, non risulta fino ad oggi essere stata presa alcuna iniziativa per il ripristino del servizio e per l'accertamento delle responsabilità, nè da parte del procuratore della Repubblica di Frosinone, nè da parte dell'Assessorato regionale alla sanità, nè da parte di altri.

Di conseguenza, si chiede di conoscere quali provvedimenti il Ministro intende adottare in relazione ai fatti esposti, soprattutto per evitare che si assista indifferenti e passivi ad una così grossolana e premeditata violazione di una legge dello Stato e che questo esempio — se lasciato indisturbato — possa facilmente essere seguito da numerosi altri ospedali, ove esiste una diffusa obiezione di coscienza, con prevedibili, gravissime conseguenze di ordine sociale e sanitario.

(4 - 00990)

FONTANARI. — *Al Ministro delle finanze.* — Premesso e considerato:

che la recente sentenza n. 42 del 25 marzo 1980 della Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità dell'articolo 4, n. 1, della legge 9 ottobre 1971, n. 825, e dell'articolo 1, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 599, in quanto non escludono i redditi di lavoro autonomo che non siano assimilabili ai redditi di impresa dall'imposta locale sui redditi;

che in forza di detta sentenza si è venuta a creare un'effettiva discriminazione fra i cittadini, con penalizzazione di tutti coloro che hanno ritenuto di fare fino in fondo il loro dovere fiscale assoggettandosi all'imposta ora dichiarata illegittima;

che l'articolo 38 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, prevede la possibilità del rimborso in caso di inesistenza totale o parziale dell'obbligo di versamento, con procedura di istanza all'Intendenza di finanza e con eventuale ricorso successivo alla Commissione tributaria di primo grado, ma che le procedure necessarie contribuiranno soltanto ad intasare ancora di più la già pesante situazione degli uffici, a scapito della primaria opera di lotta all'evasione fiscale, e a deludere le aspettative dei contribuenti onesti;

che la nuova politica fiscale è apprezzata dai cittadini, sia per i risultati ottenuti, sia perchè tesa ad instaurare reciproci rapporti di fiducia fra uffici fiscali e contribuenti, che possono nascere se anche lo Stato assolve puntualmente ai propri obblighi,

l'interrogante chiede di conoscere:

se non si ritenga opportuno adottare le necessarie iniziative che, tenendo conto della sentenza della Corte costituzionale, consentano ai cittadini di avere le idee chiare già in occasione della prossima denuncia dei redditi;

se non si ritenga possibile, al fine di evitare la congestione degli uffici ed un'ulteriore delusione dei contribuenti più fedeli, consentire che, fra le detrazioni soggettive dall'imposta IRPEF, si possano includere l'imposta ILOR nonchè gli acconti relativi a reddito di lavoro autonomo non assimilabile a reddito di impresa, versati per gli anni 1978 e 1979, provvedendo, altresì, alla corrispondente modifica dell'articolo 10, lettera a), dello stesso decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, numero 597;

se — ove il Governo non ritenga di esercitare l'iniziativa legislativa e comunque nelle more della stessa — il Ministro non consideri l'opportunità di diramare apposita circolare intesa a sciogliere dubbi interpretativi conseguenti alla citata sentenza della Corte costituzionale, atto ministeriale che avrebbe lo scopo di assicurare un'interpretazione uniforme dell'articolo 38 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, che prevede il rimborso nel caso di inesistenza totale o parziale dell'obbligo di versamento, chiarendo che la procedura di rimborso si applica anche nell'ipotesi di norme dichiarate illegittime dalla Corte costituzionale.

(4 - 00991)

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

che da mesi è stata aperta l'autostrada « A-26 » dei trafori tra Alessandria e Santhià, ma che, dei due caselli situati a Casale Monferrato, a sud ed a nord del Po, è stato attivato solo quello di Casale-nord;

che l'attesa per l'apertura del casello di Casale-sud è assai viva perchè detto casello è quello che più propriamente servirebbe la città di Casale, in quanto permetterebbe lo smaltimento del traffico dell'area industriale attrezzata localizzata presso il casello e faciliterebbe l'utilizzazione dell'autostrada « A-26 » alla vicina città di Valenza;

che soprattutto il tratto tra i due caselli potrebbe essere utilizzato anche come tangenziale, liberando la città di Casale da un traffico automobilistico di passaggio giunto a livelli ormai insostenibili;

che mesi fa l'Amministrazione comunale di Casale, d'intesa con la Regione Piemonte, rinunciò alla costruzione della circonvallazione (già compresa nei programmi a medio termine dell'ANAS), trattando con la « Società autostrade » l'utilizzazione a tal fine del tratto tra i due caselli,

l'interrogante, poichè il casello di Casale-sud continua a non essere attivato, chiede di conoscere se il Governo non ritenga di dover intervenire presso la « Società autostrade » per attivare al più presto il casello, eliminando la grave situazione di disagio dell'intero comprensorio casalese.

(4 - 00992)

MITTERDORFER, FONTANARI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e del tesoro.* — Considerato:

che la ricongiunzione dei periodi assicurativi dei lavoratori ai fini previdenziali è stata definita con la legge 7 febbraio 1979, n. 29;

che molti lavoratori attendono il chiarimento della loro posizione;

che, come risulta agli interroganti, i competenti uffici aspettano tuttora che siano definite le modalità di valutazione ed applicazione della legge,

si chiede di conoscere quali iniziative siano state prese affinché la legge possa trovare applicazione a breve termine.

(4 - 00993)

SEGNANA, SALVATERRA, VETTORI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quali iniziative intenda adottare a seguito della mancata ripresa, a conclusione dei lavori di miglioramento delle attrezzature aeroportuali di Verona, del collegamento aereo fra Verona e Roma.

Appare innanzitutto impensabile che rimanga inutilizzato per il servizio pubblico un aeroporto come quello di Verona-Villafranca, per il quale sono state spese ingenti somme nella costruzione della nuova aereo-

stazione e nei lavori necessari a renderlo più efficiente e sicuro.

Si richiama altresì l'attenzione del Ministro sul fatto che tale aeroporto è lo scalo più vicino alla regione Trentino-Alto Adige e che la predetta regione rimane praticamente priva di collegamenti aerei, la qual cosa non è di poco rilievo se si considerano il numero degli abitanti ed il notevole movimento turistico.

(4 - 00994)

TOLOMELLI, TEDESCO TATO Giglia, BENEDETTI, FLAMIGNI, MORANDI, STEFANI. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e dei lavori pubblici.* — Premesso:

che più volte e da tempo, facendosi interpreti delle sollecitazioni dell'amministrazione del carcere di « San Giovanni in Monte » di Bologna, gli interroganti hanno sollecitato un adeguamento dell'organico degli agenti di custodia per consentire a questi migliori condizioni di lavoro e di vita, nonché condizioni di più elevata efficienza e di sicurezza del carcere, attualmente inadeguato ad assicurare il funzionamento dei servizi per le sue strutture antiquate, male adattate in un vecchio convento;

che già da tempo il comune di Bologna ha messo a disposizione dei Ministeri competenti il terreno per la costruzione di un carcere nuovo, meglio rispondente all'attuazione della riforma penitenziaria ed ai fini che deve perseguire l'istituzione carceraria, gli interroganti chiedono di conoscere quali impedimenti non abbiano finora consentito di realizzare quelle misure più volte sollecitate e tese — attraverso l'attuazione della riforma — a dare anche sicurezza ed efficienza al sistema penitenziario, adottando le soluzioni di breve e lungo periodo sopra indicate.

In particolare, si chiede di conoscere per quali ragioni i Ministeri competenti non abbiano ancora provveduto alla definizione del progetto del nuovo carcere ed agli stanziamenti di spesa necessari e, inoltre, se non ritengano di dover tempestivamente intervenire con i provvedimenti di loro competenza nel senso indicato dagli interroganti, evitando che all'interno del carcere vengano adottate misure restrittive che, oltre ad es-

sere inefficaci rispetto ai fini, rischierebbero di ostacolare gli interventi della Regione, del Comune, del quartiere, dell'amministrazione degli ospedali e della cooperazione, quali corsi di educazione professionale, attività formative e culturali, assistenza sociale e sanitaria, attuazione del regime di semilibertà ed attività lavorative esterne, in coerente attuazione della riforma.

Gli interroganti ritengono tanto più necessario tutto ciò dopo l'evasione del detenuto Gino Ghidoni Zordan, condannato a 30 anni di reclusione per concorso in omicidio volontario, rapina, detenzione e porto abusivo d'armi, e in attesa di altro processo, e in considerazione del modo stesso con il quale questa evasione è stata attuata.

(4 - 00995)

MANCINO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere i motivi che ritardano l'espletamento del concorso per titoli a 28 posti nel ruolo della carriera direttiva (personale civile) dei commissari di leva della Difesa, riservato agli ufficiali dell'Esercito (pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 143 del 26 maggio 1979).

A circa 12 mesi dalla data del bando (10 marzo 1979), non solo non sono ancora iniziati i lavori della commissione esaminatrice prevista dall'articolo 5 del decreto, ma, a tutt'oggi, non risulta neppure nominata detta commissione.

L'interrogante chiede, pertanto, di sapere se il Ministro — accertate le cause del ritardo — non ritenga di dover intervenire con carattere d'urgenza affinché sia avviato e concluso in breve tempo il concorso in questione, eliminando gli ostacoli che appaiono ispirati da intenti dilatori non chiari e, comunque, non consoni all'interesse dell'amministrazione.

(4 - 00996)

RIVA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Premesso che, nella seduta del 7 marzo 1980, la prima sezione del Consiglio di Stato ha espresso il parere richiesto dal Ministro dell'interno sulla nota questione relativa ai confini della Marmolada e che tale parere, com'è ovvio, è soggetto a segreto istruttorio;

tenuto conto che, l'8 marzo, il giornale trentino « Alto Adige » riportava, sia pure con il condizionale cautelativo, la notizia secondo la quale il parere emesso sarebbe stato favorevole alle tesi trentine;

considerato che tale episodio è l'ultimo, e certamente il più grave, di una serie di indiscrezioni di cui si è giovata una delle parti in causa;

attesa la gravità inaudita di una « fuga » di notizie da parte di uno dei massimi organi dello Stato e considerate le gravi ripercussioni che fatti del genere comportano in termini di credibilità e fiducia nelle istituzioni;

rilevata l'assoluta necessità di tranquillizzare tutti coloro che in simili comportamenti ravvisano chiari segni di favoritismo politico,

l'interrogante chiede di conoscere il parere del Presidente del Consiglio sull'opportunità di aprire un'inchiesta per accertare come sia potuta avvenire la predetta « fuga di notizie » e, nel caso l'inchiesta fosse già stata disposta, di conoscerne l'esito.

(4 - 00997)

ORIANA. — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — Per sapere se il Governo, in sede di revisione della legge n. 159 del 1976, sull'esportazione di capitali, non intenda elevare congruamente il « tetto » di valuta esportabile dal singolo cittadino italiano che si reca all'estero.

Tale massimale è da tempo fissato in lire 750.000 annue, cifra ormai ampiamente erosa dall'inflazione e che, nella sua risibilità, costituisce un oggettivo incitamento all'inflazione della legge.

Quando, poi, si constati che il saldo della bilancia turistica è risultato attivo negli anni trascorsi per molte migliaia di miliardi, un massimale così modesto rappresenta un atteggiamento discutibile sul piano dei rapporti internazionali, senza alcun nesso con l'illegittima esportazione dei capitali all'estero. Questo fenomeno, infatti, riguardando altri soggetti e seguendo canali ben diversi, nulla ha a che vedere con il privato turista che si reca all'estero.

Viceversa, in relazione agli attuali livelli dei costi di viaggio e soggiorno all'estero, un massimale individuale che non fosse

almeno raddoppiato rispetto all'attuale misura costituirebbe un impedimento oggettivo ai viaggi degli italiani all'estero, con grave menomazione della libertà di movimento e della politica di apertura internazionale dell'Italia prescritta dalla Costituzione e sempre seguita dal Paese nella sua storia democratica.

(4 - 00998)

Interrogazioni da svolgere in Commissione

P R E S I D E N T E . A norma dell'articolo 147 del Regolamento, l'interrogazione n. 3 - 00632, del senatore Corallo, sull'incidente mortale occorso all'allievo sottufficiale Gurciullo, sarà svolta presso la 4ª Commissione permanente (Difesa).

Ordine del giorno per la seduta di martedì 22 aprile 1980

P R E S I D E N T E . Essendo stati esauriti tutti gli argomenti previsti dallo schema dei lavori dell'Assemblea, la seduta di domani, 18 aprile, non avrà più luogo.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 22 aprile, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

- I. Interpellanze.
- II. Interrogazioni.

La seduta è tolta (ore 18,20).

Dott. ADOLFO TROISI
Direttore Generale

Incaricato *ad interim* della direzione del
Servizio dei resoconti parlamentari