

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

202^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 16 DICEMBRE 1980

Presidenza del vice presidente OSSICINI,
indi del vice presidente VALORI

INDICE

AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Presentazione di relazione Pag. 10863

BILANCIO INTERNO DEL SENATO

Autorizzazione alla relazione orale per il
Doc. VIII, n. 3:

PRESIDENTE 10885

RIPAMONTI (DC) 10885

Presentazione di relazione 10864

COMMISSIONE D'INDAGINE AI SENSI DELL'ARTICOLO 88 DEL REGOLAMENTO

Proroga del termine per la relazione . . . 10861

CONGEDI 10861

DISEGNI DI LEGGE

Annuncio di presentazione 10861

Deferimento a Commissione permanente in
sede deliberante 10861

Deferimento a Commissioni permanenti in
sede referente 10862

Presentazione di relazioni 10862

Discussione e approvazione con modificazioni:

«Legge-quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore» (994), d'iniziativa dei deputati Marzotto Caotorta ed altri; Bocchi ed altri (*Appro-*

vato dalla 10^a Commissione permanente della Camera dei deputati):

PRESIDENTE Pag. 10899

COLOMBO Ambrogio (DC) 10909

FORMICA, ministro dei trasporti 10899 e *passim*

GUERRINI (PCI) 10905, 10907, 10909

* LIBERTINI (PCI) 10893

MASCIADRI (PSI) 10897, 10909

MITROTTI (MSI-DN) 10886, 10908

RIPAMONTI (DC) 10889, 10905, 10907

VINCELLI (DC), relatore . . . 10899, 10905, 10908

INTERROGAZIONI

Annuncio 10909

Svolgimento:

PRESIDENTE 10864 e *passim*

FIORI (Sin. Ind.) 10884

FORMICA, ministro dei trasporti 10872

GUALTIERI (PRI) 10879

* JERVOLINO Russo Rosa (DC) 10866

* LIBERTINI (PCI) 10877

MASCIADRI (PSI) 10884

MITROTTI (MSI-DN) 10882

PETRONIO (PSI) 10880

RAVAIOLI Carla (Sin. Ind.) 10868

SPERANZA, sottosegretario di Stato per gli

affari esteri 10865

VINCELLI (DC) 10879

MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA

Trasmissione di relazione 10864

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI

MERCOLEDÌ 17 DICEMBRE 1980 . . . 10914

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

Presidenza del vice presidente OSSICINI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

MITTERDORFER, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 12 dicembre.

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

Congedi

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il senatore De Giuseppe per giorni 5.

Annunzio di proroga del termine per la relazione della Commissione d'indagine nominata ai sensi dell'articolo 88 del Regolamento

PRESIDENTE. Comunico che, dopo 20 giorni dall'insediamento avvenuto il 25 novembre ultimo scorso della Commissione d'indagine richiesta dal senatore Bisaglia, la Commissione stessa ha richiesto, all'unanimità, una breve proroga per la redazione del documento conclusivo dell'indagine svolta. Apprezzato l'impegno con il quale la Commissione ha atteso alla laboriosa indagine ad essa affidata, il Presidente del Senato ha deciso di accogliere la richiesta presentatagli, prorogando il termine per la consegna del documento conclusivo fino alle ore 24 di giovedì 18 dicembre prossimo venturo. Pertanto detto documento potrà essere comunicato all'Assemblea nella prima seduta successiva all'avvenuta consegna.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro della difesa:

« Aumento delle paghe nette giornaliere spettanti ai graduati ed ai militari di truppa in servizio di leva, agli allievi delle accademie militari, agli allievi carabinieri, agli allievi finanziari, agli allievi guardie di pubblica sicurezza, agli allievi agenti di custodia ed agli allievi guardie forestali » (1223);

dal Presidente del Consiglio dei ministri:

« Conversione in legge del decreto-legge 12 dicembre 1980, n. 851, recante proroga della durata dell'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 6 del decreto-legge 15 dicembre 1979, n. 625, convertito, con modificazioni, nella legge 6 febbraio 1980, n. 15 » (1224).

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

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

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

MAZZOLI; VIGNOLA ed altri. — « Norme sull'accesso a posti direttivi nelle scuole e a posti di ispettore tecnico » (67 e 323-B) (Ap-

provato dalla 7ª Commissione permanente del Senato e modificato dalla 8ª Commissione permanente della Camera dei deputati), previo parere della 1ª Commissione.

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

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

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

MANCINO e SAPORITO. — « Interpretazione autentica del secondo comma dell'articolo 24 del decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 417, concernente il requisito dell'anzianità di servizio per l'accesso a posti direttivi nella scuola » (1168), previo parere della 1ª Commissione;

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

SANTALCO ed altri. — « Proroga dei termini di cui all'articolo 2 della legge 24 dicembre 1979, n. 650, in materia di regolazione di scarichi di pubblici macelli » (1181), previ pareri della 1ª, della 10ª e della 12ª Commissione;

alle Commissioni permanenti riunite 2ª (Giustizia) e 12ª (Igiene e sanità):

BOMPIANI ed altri. — « Modifiche alla legge 22 dicembre 1975, n. 685, in riferimento all'entrata in vigore della riforma sanitaria » (1071), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 7ª Commissione.

Annunzio di presentazione di relazioni

P R E S I D E N T E. A nome della 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione)

ne) in data 13 dicembre 1980, il senatore Pavan ha presentato la relazione sul disegno di legge: « Contributi a carico dello Stato alle Associazioni nazionali per il sostegno della loro attività di promozione sociale » (1051), con proposta di assorbimento dei disegni di legge:

SAPORITO ed altri. — « Determinazione del contributo dello Stato a favore dell'Ente nazionale sordomuti a sostegno dell'attività di promozione sociale e tutela degli associati, ai sensi dell'articolo 1-undecies del decreto-legge 18 agosto 1978, n. 481, convertito con modifiche nella legge 21 ottobre 1978, n. 641 » (540);

◁ **SAPORITO ed altri.** — « Determinazione del contributo dello Stato a favore dell'Unione nazionale mutilati per servizio per il sostegno dell'attività di promozione sociale e tutela degli associati, ai sensi dell'articolo 1-undecies del decreto-legge 18 agosto 1978, n. 481, convertito con modifiche nella legge 21 ottobre 1978, n. 641 » (542);

TERRACINI ed altri. — « Contributo annuo dello Stato a favore dell'ANPPIA con sede in Roma » (575);

SAPORITO ed altri. — « Determinazione del contributo dello Stato a favore dell'Associazione nazionale vittime civili di guerra per il sostegno dell'attività di promozione sociale e tutela degli associati, ai sensi dell'articolo 1-undecies del decreto-legge 18 agosto 1978, n. 481, convertito, con modificazioni, nella legge 21 ottobre 1978, n. 641 » (610);

SAPORITO ed altri. — « Determinazione del contributo dello Stato a favore dell'Associazione nazionale mutilati ed invalidi civili per il sostegno dell'attività di promozione sociale e tutela degli associati, ai sensi dell'articolo 1-undecies del decreto-legge 18 agosto 1978, n. 481, convertito, con modificazioni, nella legge 21 ottobre 1978, n. 641 » (862);

CAROLLO ed altri. — « Assegnazione di un contributo annuo a favore dell'Unione italiana ciechi (UIC) » (863);

FINESSI ed altri. — « Determinazione del contributo dello Stato a favore dell'Associazione italiana ciechi di guerra per il sostegno delle attività di promozione sociale e di tutela degli associati, ai sensi dell'articolo 1-undecies del decreto-legge 18 agosto 1978, n. 481, convertito, con modificazioni, nella legge 21 ottobre 1978, n. 641 » (869);

MEZZAPESA. — « Concessione di un contributo annuo da parte dello Stato all'Associazione nazionale famiglie di fanciulli subnormali (ANFFaS) » (1042);

SAPORITO ed altri. — « Determinazione del contributo annuo dello Stato a favore dell'Associazione bambini down (ABD) per il sostegno dell'attività di promozione sociale e di tutela degli associati » (1078).

A nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri), in data 13 dicembre 1980, sono state presentate le seguenti relazioni:

dal senatore Orlando sul disegno di legge: **RICCI** ed altri. — « Applicazione della legge 5 dicembre 1978, n. 834, concernente la ristrutturazione del ruolo speciale ad esaurimento presso il Ministero degli affari esteri » (989);

dal senatore Martinazzoli sul disegno di legge: « Adesione alla Convenzione sulle sostanze psicotrope, adottata a Vienna il 21 febbraio 1971, e sua esecuzione » (1080);

dal senatore Marchetti sul disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Regno del Marocco e la Repubblica italiana, intesa ad evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito, firmata a Rabat il 7 giugno 1972, con Protocollo aggiuntivo firmato a Rabat il 28 maggio 1979 » (1081) e sul disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra la Repubblica italiana e la Repubblica araba d'Egitto per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e prevenire le evasioni fiscali, con Protocollo aggiuntivo, firmata a Roma il 7 maggio 1979 » (1082);

dal senatore Granelli sul disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione della Convenzione fra la Repubblica italiana ed il Regno di

Svezia in materia di sicurezza sociale, firmata a Stoccolma il 25 settembre 1979 » (1098).

A nome della 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), sono state presentate le seguenti relazioni:

in data 13 dicembre 1980, dal senatore Vincelli sul disegno di legge: Deputati **MARZOTTO CAOTORTA** ed altri; **BOCCHI** ed altri. — « Legge-quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore » (994) (Approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati);

in data 15 dicembre 1980, dal senatore Gusso sul disegno di legge: Deputati **MAROLI** ed altri. — « Istituzione del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali e abrogazione della legge 22 marzo 1967, n. 161 » (1084) (Approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati).

A nome della 9ª Commissione permanente (Agricoltura), in data 13 dicembre 1980, il senatore Finessi ha presentato la relazione sul disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per il completamento di opere di riforma fondiaria nei territori vallici del Mezzano » (1183) (Approvato dalla 11ª Commissione permanente della Camera dei deputati).

Annunzio di presentazione di relazione su domanda di autorizzazione a procedere in giudizio

P R E S I D E N T E. In data 15 dicembre 1980, a nome della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, il senatore Graziani ha presentato la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Borzi (*Doc. IV*, n. 37).

Annuncio di relazione trasmessa dal Ministro di grazia e giustizia

P R E S I D E N T E. Il Ministro di grazia e giustizia — con lettera in data 3 dicembre 1980 — ha inviato la relazione redatta dalla 1ª Commissione referente del Consiglio Superiore della Magistratura sulla « Indagine circa la mancata protezione del dottor Mario Amato assassinato dai terroristi », relazione trasmessa al Ministro dallo stesso Consiglio Superiore della Magistratura « per l'inoltro al Parlamento ».

Tale relazione è stata stampata e distribuita.

Annuncio di presentazione della relazione sul bilancio interno del Senato

P R E S I D E N T E. Il Presidente della 5ª Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali), senatore De Vito, ha presentato, in data 15 dicembre 1980, la relazione sul progetto di bilancio interno del Senato per l'anno finanziario 1980 (*Doc. VIII, n. 4*).

Svolgimento di interrogazioni

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni. Comunico che, dopo la diramazione dell'ordine del giorno, è stata presentata l'interrogazione n. 3-01056 del senatore Fiori e di altri senatori che, essendo connessa ad altre già iscritte all'ordine del giorno, sarà svolta nel corso della seduta odierna.

Poichè le prime due interrogazioni vertono sullo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente. Se ne dia lettura.

M I T T E R D O R F E R, segretario:

J E R V O L I N O R U S S O Rosa, **C O D A Z Z I** Alessandra. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Considerato che si sono conclusi a Copenaghen i lavori della Conferenza mondiale ONU per la donna, all'interno della quale la

nostra delegazione ha svolto un ruolo incidente e positivo attraverso numerose iniziative politiche, fra le quali la presentazione di una Risoluzione sulle donne migranti;

tenuto conto che il nostro Paese ha firmato a Copenaghen la Convenzione sulla eliminazione di tutte le forme di discriminazioni nei confronti della donna,

gli interroganti chiedono di conoscere quali tempi il Ministro prevede per la ratifica di tale Convenzione internazionale e, inoltre, data l'importanza ed il valore del suddetto strumento, sollecitano il Governo perchè dia immediatamente inizio alla procedura di ratifica.

(3 - 00833)

R A V A I O L I Carla. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere i motivi per i quali l'Italia, che pure ha dato un notevolissimo contributo all'analisi del problema femminile e che ha prodotto una serie di riforme legislative tra le più avanzate dei Paesi occidentali a favore delle donne, è rimasta assente da numerose iniziative promosse a livello internazionale su questi temi.

Più specificamente, si chiede di conoscere:

perchè l'Italia non ha inviato delegati alla riunione delle Commissioni sulla condizione femminile, svoltasi all'ONU dal 25 febbraio al 5 marzo 1979, in preparazione della Conferenza mondiale del decennio delle Nazioni Unite per la donna che ha avuto luogo a Copenaghen dal 14 al 30 luglio 1980, e si è invece limitata a far seguire l'incontro dall'addetto all'ONU della nostra Ambasciata a New York;

perchè non è stata inviata una delegazione italiana al seminario sul ruolo delle donne nell'economia, organizzato dalla Commissione economica per l'Europa dell'ONU, svoltasi a Parigi dal 7 al 12 luglio 1979;

perchè l'Italia non ha partecipato alle varie riunioni preparatorie della Conferenza di Copenaghen, svoltesi nell'ambito della CEE proprio nel periodo in cui era di turno l'Italia alla presidenza della Comunità europea;

perchè l'Italia è tra i pochissimi Paesi che non hanno risposto al questionario ONU relativo all'attuazione, durante il quinquennio

1975-1980, del piano mondiale per le donne, approvato all'unanimità alla Conferenza di Città del Messico, per cui, nella documentazione distribuita a tutti i partecipanti alla Conferenza di Copenaghen, contenente informazioni, dati e statistiche riguardanti la condizione della donna in tutti i Paesi del mondo, mancava ogni riferimento all'Italia;

perchè la delegazione italiana inviata a Copenaghen non ha ricevuto prima della partenza i documenti base per la discussione della Conferenza, da tempo elaborati nelle sedi competenti dell'ONU e distribuiti, nè gli emendamenti già predisposti da molti altri Paesi;

perchè la Risoluzione italiana relativa ai problemi della donna nell'emigrazione è stata presentata con grave ritardo, ciò che ha reso difficile la raccolta di adesioni da parte di altri Paesi;

perchè i documenti elaborati dalle rappresentanti dei partiti e delle associazioni femminili, per le tre commissioni di lavoro previste a Copenaghen sui temi dell'occupazione, dell'educazione e della salute, benchè consegnati entro il 27 giugno agli uffici competenti della Farnesina, all'apertura della Conferenza non erano ancora tradotti nelle lingue ufficiali e sono stati disponibili solo il 22 luglio, rendendone assai difficile, e in più casi impossibile, la conoscenza da parte delle delegazioni degli altri Paesi. (3 - 00869)

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

S P E R A N Z A , sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Colgo innanzi tutto l'occasione per manifestare i sensi della più alta considerazione del Governo alla delegazione italiana che ha partecipato ai lavori della conferenza mondiale ONU sulla condizione femminile recentemente svoltasi a Copenaghen.

L'impegno e le iniziative assunte dalla delegazione nel corso dei lavori dimostrano la profonda autocoscienza del proprio ruolo che il movimento femminile italiano ha raggiunto e come esso si collochi tra i più attivi movimenti analoghi degli altri paesi, per il superamento delle discriminazioni nei con-

fronti della donna e delle categorie sociali più emarginate.

È noto alle interroganti che il Governo italiano ha sempre dedicato un'attenzione particolare ai temi relativi alla problematica femminile quali posti nelle numerose istanze internazionali di cui il paese è membro, partecipando attivamente ai dibattiti in sede di terza commissione dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite, ove tali temi sono specificamente dibattuti.

L'Italia ha anche provveduto, nel corso di quest'anno, ad assicurare il proprio appoggio finanziario a due specifiche iniziative delle Nazioni Unite dedicate all'emancipazione femminile ed al raggiungimento di una piena parità di diritti con l'uomo, concedendo un contributo di 10.000 dollari all'Istituto di ricerca e addestramento per il progresso della donna che entrerà quanto prima in funzione nella Repubblica dominicana ed uno di 20.000 dollari al Fondo volontario per il decennio delle Nazioni Unite per la donna.

La tematica femminile è affrontata anche in numerosi organismi specializzati delle Nazioni Unite di cui l'Italia è membro. Per quanto attiene alla commissione per la condizione della donna, che si riunisce biennalmente a New York o a Vienna, ricordo alla senatrice Ravaioli che l'Italia, mentre aveva seguito tutte le riunioni passate in qualità di « osservatore » attraverso propri funzionari della rappresentanza permanente presso le Nazioni Unite a New York, ha ottenuto quest'anno l'elezione ad un seggio nella stessa commissione per il quadriennio 1981-1984 e non mancherà quindi di apportare in quella sede un più largo contributo di idee e di energie a favore dell'elevazione della condizione femminile.

Il Ministero degli affari esteri non ha mancato anche di pubblicizzare presso le amministrazioni interessate il seminario sul ruolo delle donne nell'economia organizzato dalla commissione economica dell'ONU per l'Europa lo scorso anno, anche se la mancanza di tempestive segnalazioni di qualificati rappresentanti dei settori coinvolti sul piano nazionale alla problematica femminile ha impedito la partecipazione al seminario stesso.

Particolarmente attento è stato anche lo sforzo di concertazione comunitaria realizzato nel corso del semestre di Presidenza italiana della Comunità europea e finalizzato ad una qualificante e attiva partecipazione dei nove paesi comunitari alla conferenza mondiale delle Nazioni Unite per il decennio della donna, svoltasi a Copenaghen dal 14 al 30 luglio scorso. Nel corso di numerose riunioni a livello di esperti si è cercato di individuare le linee direttive della Comunità in questo specifico campo ed il frutto di tali riunioni è stato riassunto dalla Presidenza di turno lussemburghese nel suo intervento a nome della Comunità, in occasione della stessa conferenza di Copenaghen.

Per quanto riguarda in particolare i punti sollevati dalla senatrice Ravaioli sulla partecipazione italiana alla già accennata conferenza, osservo che la risposta italiana al questionario delle Nazioni Unite sulla condizione femminile in Italia, benchè regolarmente inviata ai competenti organi delle stesse Nazioni Unite, non ha potuto essere pubblicata come documento di lavoro della conferenza, in quanto la sua redazione non ha potuto rispettare i tempi fissati per cause indipendenti dalla volontà del Ministero degli affari esteri che hanno ritardato la compilazione del questionario stesso. L'Italia ha comunque presentato direttamente a Copenaghen, e fatto circolare nell'ambito della conferenza, un documento sulla situazione della condizione femminile relativamente ai tre temi fondamentali della conferenza stessa: educazione, sanità e impiego. La circolazione di tale documento è avvenuta anch'essa con un sensibile ritardo rispetto ai tempi previsti dato che il comitato preparatorio per la partecipazione italiana alla conferenza è stato in grado di leggerlo ed approvarlo definitivamente in seduta plenaria, prima della sua traduzione in inglese, solo pochi giorni prima dell'inizio dei lavori di Copenaghen.

Come più sopra accennato, la partecipazione italiana alla conferenza mondiale per il decennio della donna è stata curata da un apposito comitato preparatorio di cui facevano parte rappresentanti dei partiti dell'arco costituzionale, di ministeri, di con-

federazioni sindacali e di numerose associazioni o federazioni femminili. Tale comitato ha avuto la sua prima riunione il 15 maggio scorso e già in tale occasione ha avuto a disposizione la documentazione di base per una qualificata ed informata partecipazione alla conferenza. Infatti sono stati messi a disposizione di tutti i partecipanti a quella riunione e, successivamente, dei partecipanti ai gruppi di lavoro i documenti conclusivi della prima conferenza mondiale di Città del Messico sui problemi della donna (1975) e il programma d'azione per il quinquennio 1980-1985 che, redatto dal comitato preparatorio per la conferenza di Copenaghen, è poi stato discusso, emendato ed approvato dalla conferenza stessa.

Per quanto riguarda, poi, il progetto di risoluzione di iniziativa italiana sulle donne migranti — che sia la prima commissione che l'assemblea plenaria hanno approvato per consenso all'unanimità — la sua presentazione è avvenuta direttamente nel corso della conferenza in quanto il suo testo, secondo quella che è la prassi abituale delle Nazioni Unite, è stato concordato e messo a punto con l'appoggio di altre delegazioni, ciò che ne ha permesso l'alto numero di co-presentatori e la definizione di una parte dispositiva accettabile da parte di tutte le altre delegazioni.

Per quanto riguarda infine la convenzione — richiamata dalla senatrice Jervolino — sull'eliminazione di tutte le forme di discriminazione nei confronti della donna, firmata dall'Italia il 17 luglio scorso, comunico che da parte del Ministero degli affari esteri è stato già provveduto ad avviare le procedure di ratifica che saranno puntualmente seguite presso i singoli organi interessati.

Circa i tempi di attuazione non è peraltro oggi possibile precisare date o periodi, in quanto il provvedimento di ratifica dovrà essere sottoposto all'approvazione del Parlamento e seguire l'iter ordinario di ratifica.

J E R V O L I N O R U S S O R O S A .
Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* JERVOLINO RUSSO ROSA .
Innanzitutto ringrazio il Sottosegretario agli esteri per le notizie che ci ha dato e mi dichiaro soddisfatta nel sapere che è iniziato il procedimento per la ratifica della convenzione di Copenaghen, che forse meriterebbe un'attenzione maggiore, perchè essa è stata definita uno dei momenti più alti della storia della emancipazione femminile. Non so se è veramente tale, ma senza dubbio è uno dei momenti più significativi del decennio delle Nazioni Unite dedicato ai problemi della donna, che ha avuto inizio con la conferenza di Città del Messico del 1975 e che ci vede quindi a metà del suo iter di attuazione. Purtroppo anche la stampa del nostro paese, come del resto l'Assemblea di Palazzo Madama oggi, non ha riservato molta attenzione a questa tematica.

Per completare in un certo qual senso le informazioni dateci dal Governo, direi che intorno alla vicenda della conferenza di Copenaghen si sono svolti avvenimenti altamente positivi ed anche fatti negativi. Positivo senza dubbio, come ha rilevato il Sottosegretario agli esteri, è che l'Italia si sia presentata a Copenaghen con un bagaglio di realizzazioni che dal punto di vista costituzionale e legislativo la mettono all'avanguardia degli altri paesi del mondo, tanto è vero che molti di quelli che la convenzione di Copenaghen pone come obiettivi per gli altri paesi di fatto per noi sono delle realizzazioni già consolidate all'interno del nostro ordinamento giuridico. Una sostanziale discrasia tra la convenzione di Copenaghen e il nostro ordinamento giuridico c'è soltanto per due punti: il punto relativo al diritto della donna di trasmettere la cittadinanza al marito e ai figli, nel caso di donna sposata con un cittadino straniero, e il punto relativo al diritto della donna di trasmettere anche alla comunità familiare il proprio cognome.

Senza dubbio positivo, a mio parere, è il fatto che abbiano operato presso il Ministero degli esteri, come del resto ha ricordato il Sottosegretario, le commissioni di lavoro alle quali hanno partecipato organismi sociali, organizzazioni femminili, partiti

politici e sindacati, accanto agli esperti del Ministero degli esteri, anche se certo un iter iniziato il 15 maggio per una conferenza che cominciava al principio di luglio era un iter iniziato da un consorzio estremamente rappresentativo e interessante ma tale, per ragioni di tempo, da non permettere un lungo approfondimento.

È inoltre positivo un altro fatto, e cioè che per la prima volta nella nostra diplomazia una delegazione governativa abbia visto, insieme agli esperti dei vari ministeri, rappresentanti di organizzazioni sociali, di partiti politici e di sindacati liberamente designati da questi stessi organismi. Ritengo di dovermi associare a questo proposito all'apprezzamento positivo che il Sottosegretario agli esteri ha fatto del lavoro della delegazione e anche del lavoro del capo della delegazione, l'onorevole Maria Luisa Casanmagnago.

Il ruolo che la delegazione ha svolto all'interno della conferenza di Copenaghen è stato decisamente incidente e ha portato dei contributi concreti al piano di azione mondiale per il secondo quinquennio che le Nazioni Unite riservano ai problemi della donna. La delegazione ha poi cercato di avere, e ha avuto di fatto, consensi sulla risoluzione italiana relativa alle donne migranti e ha portato l'adesione della nostra delegazione a due risoluzioni estremamente significative: quella relativa al miglioramento della condizione della donna handicappata e quella relativa alla situazione delle donne rifugiate.

Se questi sono gli elementi positivi, vi sono però anche elementi negativi. È stato rilevato che non è giunta ai partecipanti alla conferenza di Copenaghen la risposta italiana al questionario inviato dall'ONU. Il Sottosegretario agli esteri ci dice — e senza dubbio noi crediamo fino in fondo a quanto egli dichiara — che questa discrasia è dovuta non per colpa dell'amministrazione degli esteri. È pur vero però che è stato un fatto estremamente grave la mancata presenza di questo documento, così come è stato un fatto grave, che ha destato in seno alla Conferenza preoccupazione, l'attesa fino

all'ultimo momento, da parte della nostra delegazione, dell'autorizzazione da parte del Ministero degli esteri a ratificare e a firmare la convenzione di Copenaghen.

Ora, se si tiene presente che la convenzione di Copenaghen era stata adottata nell'Assemblea generale delle Nazioni Unite il 18 dicembre 1979, quindi sette mesi prima della celebrazione della convenzione stessa, si ha motivo di ritenere che il Ministero degli esteri poteva non ridursi all'ultimo momento per dare questa autorizzazione alla firma, tanto più che, come ho rilevato prima, la convenzione di Copenaghen non pone problemi al nostro Governo e al nostro ordinamento perchè molti di quelli che essa pone come obiettivi sono di fatto nell'ordinamento interno già realizzati.

Quindi, mentre chiediamo — e siamo sicuri di avere — un impegno del Governo perchè simili discrasie non si ripetano, credo che si debba guardare al futuro, al problema della ratifica e al problema dell'attuazione.

Per quanto riguarda la ratifica, ho già detto che prendo atto della dichiarazione del Governo, anche se chiederei al Governo qualcosa di più e cioè un'attenzione anche all'attuazione *in toto* della conferenza di Copenaghen. Ci sono degli aspetti, per esempio quello relativo alla cittadinanza, sui quali esistono già dei disegni di legge d'iniziativa parlamentare anche in questo ramo del Parlamento, che sono stati discussi, ad esempio, nella 1ª Commissione nel giugno scorso e che il Governo, attraverso non il Ministero degli esteri, non competente, bensì il Ministero dell'interno, ha sostanzialmente bloccato.

Ora, il Governo, nel momento in cui ci dice di voler portare avanti la ratifica della convenzione di Copenaghen, deve svolgere un'azione conseguente, senza bloccare ciò che sul piano parlamentare, anche indipendentemente e prima della ratifica, porta all'attuazione della convenzione stessa.

È vero che il Governo ha presentato un suo disegno di legge in tema di cittadinanza, il 1140, che finalmente dovrebbe chiude-

re un problema aperto fin dalla III legislatura, quello della revisione della legge sulla cittadinanza italiana, che è del 1912, ma è anche vero che questo disegno di legge, se è in linea con la convenzione di Copenaghen per quanto riguarda l'attribuzione della cittadinanza ai figli, desta qualche perplessità, proprio per non comprendere il principio di automaticità per quanto riguarda l'attribuzione della cittadinanza ai coniugi.

Comunque, anche al di là della convenzione di Copenaghen bisogna tenere conto del fatto che a Copenaghen è stato approvato un programma di azione quinquennale 1980-1985, per la seconda metà quindi del decennio della donna, che contiene punti di estremo interesse come quelli relativi al rapporto tra donna e pace, delinea strategie a livello interno ed internazionale soprattutto per le donne soggette all'*apartheid* e per le donne rifugiate, si muove nella convinzione politica, profondamente giusta, che la condizione della donna può migliorare solo all'interno di un processo di sviluppo globale della società, e chiede di rafforzare l'impegno di solidarietà operativa con i paesi del terzo mondo. In questo quadro generale, credo si debba chiedere al Governo coerenza operativa non solo con la convenzione di Copenaghen, ma anche con gli obiettivi del piano di azione quinquennale che assieme alla convenzione è stato approvato a Copenaghen nel luglio scorso.

RAVAIOLI CARLA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAVAIOLI CARLA. Signor Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, colleghi, credo che il Sottosegretario agli esteri non sia soddisfatto neanche lui della risposta che ci ha dato, almeno lo spero per noi ed anche per lui...

SPERANZA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Lei legge anche nel pensiero?

RAVAIOLI CARLA. Allora lei ammette di essere insoddisfatto della sua risposta. Sono molto contenta.

S P E R A N Z A, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Ho messo l'interrogativo.

RAVAIOLI CARLA. In effetti, signor Presidente e onorevole Sottosegretario, avevo chiesto le ragioni di un vuoto politico, dell'assenza dell'Italia da tutta una serie di occasioni internazionali e di incontri sul problema femminile che rappresentano una rete, un collegamento dei movimenti sul problema specifico ad alto livello. Ora, non solo ella, onorevole Sottosegretario, non mi ha dato alcuna ragione di questo genere, ma si è limitato ad asserire genericamente che esiste una particolare attenzione del Governo italiano nei confronti del problema femminile di cui aspetto ancora le prove.

Questa assenza sistematica dell'Italia da tutti gli incontri all'ONU e alla CEE è rilevata non solo da me, come può immaginare, nè solo dai movimenti femminili e femministi italiani, ma è stata rilevata più volte da parlamentari francesi, inglesi, belghe, tedesche che, quando ci incontrano al di fuori delle occasioni a livello governativo, perchè là l'Italia manca, ci chiedono perchè l'Italia è sistematicamente assente, l'Italia che viceversa sul piano della problematica femminile — cosa che peraltro non si può dire in molti campi — è sicuramente alla avanguardia per quanto riguarda sia l'analisi del problema che la legislazione messa a punto specialmente nell'ultimo decennio e che è sicuramente tra le più avanzate del mondo.

Dunque, queste colleghe ci domandano perchè l'Italia o non c'è o viene rappresentata da un funzionario d'ambasciata o ministeriale, il quale funzionario spesso non è tenuto ad avere una competenza adeguata su questo problema, e infatti quasi mai ce l'ha, specie se si tratta di un uomo. Questa mancanza è sistematica: oltre alle occasioni mancate che ho elencato nella mia interro-

gazione potrei citarne molte altre. Ultima tra tutte è la conferenza organizzata a Strasburgo dal Consiglio d'Europa il 24-25 novembre scorso. Anche in quella occasione era presente un solo rappresentante del Ministero del lavoro. A questo proposito faccio rilevare che le colleghe straniere lamentano anche la mancanza di un interlocutore fisso e competente. Tutti i paesi d'Europa hanno infatti un organismo *ad hoc* per il problema femminile. Credo che lei sappia che la Francia ha un Ministero per la condizione femminile con tutta una serie di sottocomitati per le varie materie da affrontare, che la Germania ha un gruppo di lavoro di politica femminile all'interno del Ministero federale per la gioventù, per la famiglia e per la sanità, che in Inghilterra esiste una commissione apposita, la Equal opportunities commission e così in Irlanda, in Lussemburgo, in Danimarca, in Belgio. In Italia non vi è ancora nulla del genere. Però esiste un numero rilevante di parlamentari che si occupano con competenza di questi problemi da sempre.

Sarebbe necessario che una delegazione di parlamentari venisse inviata ogni volta che sono organizzati incontri internazionali sul problema femminile.

Onorevole Sottosegretario, le chiedo ragione di questo vuoto politico e lei non solo non me l'ha spiegato, ma neanche ha risposto ai molti « perchè » che io avevo elencato a proposito delle assenze sistematiche e ripetute da parte nostra. Lei si è limitato a dire che i ritardi con cui a Copenaghen il materiale italiano è stato tradotto, per cui è affondato nel mare di carte che veniva distribuito senza poter essere preso nella debita considerazione, sono stati indipendenti dalla volontà del Ministero. Ci voglio credere. Però io a Copenaghen c'ero e so in quali condizioni abbiamo lavorato. La ringrazio per l'omaggio che lei tributa alla delegazione, però le assicuro che se essa fosse stata messa in condizioni di lavorare meglio avrebbe potuto produrre qualcosa di molto più incisivo ed utile per l'Italia e per le donne nel mondo.

So che siamo arrivate, come riferisco appunto nella mia interrogazione, senza alcu-

na cognizione del documento base su cui si doveva discutere. Abbiamo preso visione delle proposte di lavoro degli altri paesi e degli emendamenti precedentemente preparati quando questi erano già in discussione. Abbiamo avuto la possibilità di presentare emendamenti arrangiati all'ultimo momento e molto spesso riuscendo ad infilarli nel documento all'ordine del giorno tramite amicizie personali. Le sembra questa una cosa ragionevole? Molto spesso non siamo riusciti a proporre altro che emendamenti orali. Onorevole Sottosegretario, forse l'Italia è riuscita a fare qualcosa a Copenaghen, ma crede che queste dovessero essere le condizioni di lavoro idonee per una delegazione governativa?

Vorrei anche ringraziare la senatrice Jerivolino di aver sollevato il problema della convenzione internazionale sulla eliminazione di ogni discriminazione contro la donna. Lei, onorevole Sottosegretario, ha ammesso che è stata firmata con ritardo da parte dell'Italia. Ma io posso aggiungere che l'Italia è stata tra gli ultimissimi paesi a firmare ed ha firmato solo perchè la commissione governativa femminile a Copenaghen, vedendo che mancava la firma dell'Italia, ha cominciato a tempestare Roma di telefonate, al Ministro degli esteri e al Presidente del Consiglio, e ha insistito per ben due giorni, fino a che non è riuscita a strappare questa firma che ancora non si voleva concedere. Se questa è la particolare attenzione che il Governo dedica al problema femminile, la lascio giudicare ai presenti.

Signor Sottosegretario, lei ha annunciato una serie di iniziative, ha parlato di contributi finanziari da dare agli istituti di ricerca e di varie altre cose per il futuro. Ma ciò non basta perchè le iniziative sporadiche, separate, frantumate possono avere un limitato valore; quello che serve è che l'Italia sia presente in questa azione sistematica a livello internazionale, che ormai sta andando avanti, in quanto il problema femminile, contrariamente a quanto sostengono tutti gli assertori del riflusso e del trionfo del privato, sta andando avanti, sia pure tra resistenze, fatiche e grosse difficoltà. Ormai esiste una massa di donne agguerrite, deci-

se a portarlo avanti e, fra queste, anche molte politiche.

Signor Sottosegretario, siamo insoddisfatti; speriamo di poter essere meno insoddisfatti per il futuro.

P R E S I D E N T E . Seguono le interrogazioni 3 - 01033, 3 - 01034, 3 - 01036, 3 - 01041, 3 - 01048, 3 - 01051 e 3 - 01056. Poichè si riferiscono allo stesso argomento saranno svolte congiuntamente.

Se ne dia lettura.

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

LIBERTINI, LA PORTA, OTTAVIANI, GUERRINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei trasporti.* — Considerato che la crisi dell'« Itavia » è il punto di arrivo di un'avventura finanziaria ed industriale priva di basi adeguate e che è giunta così avanti solo in ragione di indebite protezioni pubbliche, gli interroganti chiedono, in particolare, di conoscere:

1) se il Governo può garantire che nessun finanziamento ulteriore sarà concesso alla società « Itavia », considerato che essa non ha alcun titolo per ottenerli e che, comunque, non è in grado di proseguire l'attività;

2) se il Governo non intende ottenere dall'« Alitalia » un servizio sostitutivo di emergenza che garantisca gli utenti;

3) se il Governo non intende revocare le concessioni all'« Itavia » e trasferire i collegamenti all'« Alitalia » che è in condizione di realizzare un servizio efficiente;

4) se il Governo può garantire che, come è necessario, tutti i dipendenti dell'« Itavia » saranno trasferiti all'« Alitalia » nelle debite forme, ma salvaguardando i diritti contrattuali acquisiti. (3 - 01033)

GUALTIERI. — *Al Ministro dei trasporti* — Premesso:

1) che il riassetto definitivo del servizio di trasporto aereo interno sarà possibile solo quando il piano nazionale dei trasporti fornirà gli elementi per la corretta individuazione delle linee evolutive dell'andamento del traffico aereo e l'obiettivo valutazio-

ne delle esigenze delle varie aree geografiche ed economiche del Paese;

2) che anche i provvedimenti urgenti necessari per fronteggiare l'attuale situazione di grave disequilibrio delle linee e dei servizi debbono essere presi nel quadro di un minimo disegno programmatico cui riferire la ridefinizione dei collegamenti e l'eventuale revisione delle concessioni;

3) che è stata presentata al Parlamento la relazione della Commissione nominata con decreto ministeriale n. 34 T dell'8 luglio 1980 (Commissione Robaldo) e che si è tuttora in attesa di poter discutere tale relazione;

4) che, nel contempo, si è notevolmente aggravata la situazione della società « Itavia » e che ciò ha comportato, prima, la non corresponsione delle retribuzioni al personale dipendente nei mesi di settembre, ottobre e novembre 1980, e ora la sospensione dei voli sulle linee servite;

5) che, indipendentemente dalle soluzioni che saranno adottate, l'immobilizzazione della flotta « Itavia », oltre a comportare gravissimo disagio per gli utenti e per l'economia delle zone abbandonate, assegna in ogni caso alla collettività costi altissimi perché ogni ripresa è subordinata alla revisione di tutti i velivoli, per l'intervenuta decadenza della prescritta certificazione, al nuovo addestramento ed alla qualificazione dei piloti ed al difficile recupero delle attività sospese,

l'interrogante chiede di conoscere che cosa il Governo intenda fare per fronteggiare nell'immediato l'attuale situazione mantenendo contemporaneamente aperte le possibilità di riordino del settore e quelle della continuità del servizio.

(3 - 01034)

VINCELLI, TONUTTI, BAUSI, AVELLO-NE, RIGGIO, PACINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quali provvedimenti intende adottare per fronteggiare la grave situazione determinatasi nel settore del trasporto aereo in seguito all'annunciata decisione della compagnia area « Itavia » di sospendere ogni attività di volo.

Gli interroganti chiedono, inoltre, particolare notizie sui reali motivi che hanno indotto la maggiore compagnia area privata operante nel nostro Paese ad adottare una decisione così drastica, che viene ad incidere negativamente sull'espletamento di pubblici servizi di trasporto e mette in discussione il mantenimento del posto di lavoro per maestranze altamente qualificate.

Si sollecita, infine, un completo rapporto sullo stato dell'aviazione civile nel nostro Paese, auspicando interventi razionali ed urgenti. (3 - 01036)

PETRONIO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

le iniziative urgenti che si intendono prendere per evitare che la crisi della società aerea « Itavia », che ha già portato alla chiusura dell'aeroporto di Crotone (Catanzaro), determini anche quella dell'aeroporto di Lamezia Terme (Catanzaro), nonché il licenziamento di numeroso personale altamente specializzato che, nonostante le strumentalizzazioni di parte, continua a prestare responsabilmente la propria opera al servizio della collettività;

se non si ritiene, inoltre, che la società « Alitalia » debba organizzare immediatamente il servizio sostitutivo inglobando nei suoi organici anche quello dell'« Itavia » e che si debbano promuovere tutte le iniziative necessarie per discutere in Parlamento i risultati della Commissione Robaldo.

(3 - 01041)

MITROTTI, CROLLALANZA, FILETTI, FINESTRA, FRANCO, LA RUSSA, MARCHIO, MONACO, PECORINO, PISANÒ, PISTOLESE, POZZO, RASTRELLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che ieri, 11 dicembre 1980, non è stato operato alcun volo sostitutivo sulla rete dell'« Itavia » e, fino a ieri sera a tarda ora, nulla era stato annunciato per oggi;

che il piano ministeriale di far operare le linee aeree dell'« Itavia » dal gruppo « Alitalia » - ATI non è quindi scattato (e probabilmente non sarà mai attuato) per il fermo rifiuto dei piloti e degli assistenti di volo del gruppo di trasporto aereo pubblico a vo-

lare su linee dell'« Itavia » e perchè materialmente la flotta « Alitalia » - Ati non ha la capacità di ulteriore estensione dell'impiego;

che i tentativi dell'« Alitalia » - ATI (ottemperanti disposizioni ministeriali) di includere uno scalo a Bologna ed uno a Lamezia Terme, rispettivamente sulle linee Roma-Milano o Roma-Venezia e Roma-Reggio Calabria, hanno avuto esito negativo;

che l'« Itavia » ieri, 11 dicembre 1980, ha fatto pervenire al Ministero, al fine di riprendere i voli su una rete indicata dal Ministro, una « proposta alternativa » articolata con le seguenti richieste:

che siano prorogati i noleggi di servizi per conto dell'« Alitalia » - ATI;

che i livelli occupazionali non siano toccati;

che l'« Itavia » possa avvalersi delle sovvenzioni previste dal decreto del Presidente della Repubblica 4 gennaio 1973, numero 65, nella misura stabilita dalla legge e non secondo l'interpretazione ministeriale;

che sia fornita reale garanzia relativamente a tali sovvenzioni;

che nessuna risposta, fino alla sera dell'11 dicembre, è venuta dal Ministero;

che risulta, altresì, formulata dal sottosegretario Tiriolo ai lavoratori dell'« Itavia » (che hanno espresso approvazione) una proposta di soluzione finora non presa in concreta considerazione dal Ministro;

che l'orientamento del Ministro, a costo di un onere economico probabilmente molto più elevato, risulta indirizzato verso una soluzione che appare prettamente politica, se non punitiva, per il vettore privato,

gli interroganti chiedono di conoscere:

qual è attualmente l'indirizzo di politica dei trasporti, sia in relazione alle linee aeree concesse, sia in relazione alle compagnie concessionarie;

come si intende affrontare l'ipotesi di un abbandono, da parte dell'« Itavia », delle rotte assegnate;

quali responsabilità sono certificabili per il grave stato di disagio e di danno pubblico insorto nel settore;

quali potenzialità di rimedio e/o di surrogia offre il Ministero per siffatte evenienze,

a garanzia della continuità del servizio pubblico;

quali interventi risultano specificatamente disposti per il caso « Itavia », in particolare per il mantenimento del posto di lavoro da parte degli addetti alle attività sospese e per evitare l'immobilizzo di risorse (in aerei e personale) paventabile sulla scorta degli orientamenti ministeriali sin qui emersi;

in che modo si intende garantire un adeguato spazio di azione all'imprenditoria privata nel campo del trasporto aereo.

(3 - 01048)

MASCIADRI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del lavoro e della previdenza sociale, delle partecipazioni statali e dei trasporti.* — Per conoscere:

le cause del dissesto economico-finanziario della società aerea « Itavia »;

quali provvedimenti immediati ed a lungo termine il Governo intenda adottare in relazione alla decisione della società « Itavia » di interrompere il servizio a partire dal 10 dicembre 1980 e di esentare dalla stessa data il personale dipendente dal prestare la propria opera lavorativa.

(3 - 01051)

FIORI, ANDERLINI, RAVAIOLI Carla. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere quali sono le informazioni e le valutazioni del Governo in relazione al disservizio delle linee servite dalla società « Itavia », di cui la recente tragedia avvenuta nel tratto Bologna-Palermo è solo l'ultima manifestazione.

Per sapere, inoltre, se il Governo non intende revocare le linee concesse attualmente all'« Itavia » per trasferirle alla società di bandiera, considerato anche che la società « Itavia » è in una fase di totale collasso.

(3 - 01056)

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

F O R M I C A , *ministro dei trasporti.* Nell'assolvere il compito di rispondere alle interrogazioni che i senatori hanno rivolto in relazione agli eventi di questi ultimi gior-

ni che hanno coinvolto la società Itavia, faccio presente che questa società, dopo un primo periodo di avviamento, sul finire degli anni '50 e nei primi anni del decennio successivo, con un'attività limitata al trasporto occasionale di passeggeri, che si è configurata anche con alcune rotte con caratteristiche operative di regolarità, ha iniziato nel 1965 la sua attività nei servizi di trasporto aereo di linea.

Allo scadere della concessione, nel 1975, risulta un periodo di quasi quattro anni in cui le linee oggetto della concessione stessa furono mantenute alla stessa società con atti di proroga provvisoria. Solo lo scorso anno fu assentita una nuova convenzione che attribuiva all'Itavia 53 linee in concessione. I motivi del ritardo nel rinnovo delle concessioni risultano imputabili all'esigenza per i Ministri dell'epoca di pervenire ad un assetto delle concessioni diverso dal precedente, con il consenso delle parti interessate.

In fase preliminare alla concessione, l'amministrazione non mancò di svolgere l'istruttoria richiesta dalle vigenti disposizioni legislative (codice della navigazione, articoli 776 e seguenti), relativamente alla composizione della società vettrice, alla capacità operativa ed organizzativa, alla consistenza della flotta, al livello economico-finanziario.

Alla conclusione positiva di tale istruttoria fu avviato l'*iter* concessivo, nel quale sono inclusi i pareri del Consiglio superiore dell'aviazione civile e del Consiglio di Stato, che si espressero positivamente sul progetto di concessione. La registrazione del relativo decreto del Presidente della Repubblica da parte della Corte dei conti è intervenuta solo nel novembre scorso.

Delle 53 linee concesse nel 1980 e fino agli ultimi avvenimenti, la società ne ha operate direttamente soltanto 11, mentre due (la Roma-Reggio Calabria e la Milano-Reggio Calabria) sono state operate dalla società ATI.

Per queste ultime due linee, a seguito di difficoltà insorte a Reggio Calabria per il loro esercizio da parte dell'Itavia, su interessamento del Ministro dei trasporti dell'epoca fu firmato un accordo valido fino

al 31 dicembre 1980 tra l'Itavia ed il gruppo Alitalia-ATI. In base a quell'accordo tali linee sarebbero state operate dal gruppo in cambio di 3.500 ore di volo che l'Itavia avrebbe dovuto fornire, sulle linee e sui servizi gestiti dal gruppo Alitalia-ATI. Oltre a tali due linee, dal giugno ultimo scorso la società ATI sta operando anche il collegamento Roma-Verona in concessione all'Itavia, ma con scalo intermedio a Pisa; in questo caso, però, senza che alcuna contropartita venga corrisposta all'Itavia.

Fin dal mio insediamento al Ministero dei trasporti rilevai una insoddisfacente situazione operativa e gestionale dei collegamenti aerei sulla rete interna; pertanto, dopo aver avuto gli elementi da una prima ricognizione sullo stato dei servizi effettuata dall'amministrazione, giunsi alla conclusione che, in attesa della definizione del piano settoriale del trasporto aereo, era urgente e necessario pervenire ad un primo riassetto dei servizi aerei mediante la ridefinizione dei collegamenti nazionali, la revisione delle concessioni dei servizi di linea e l'individuazione delle esigenze e delle soluzioni per i collegamenti di terzo livello e per i voli commerciali noleggiati (i cosiddetti voli *charter*).

Tale operazione, che considero il primo fondamentale elemento del piano settoriale del trasporto aereo, si rivelò subito indispensabile ed urgente sia per meglio soddisfare le esigenze di pubblico interesse sia per il possibile riequilibrio della gestione dei servizi.

Registrata la disponibilità nel mese di giugno dei quattro vettori nazionali titolari di concessioni su tale iniziativa, in data 8 luglio ultimo scorso insediai una commissione di tecnici, interni ed esterni all'amministrazione, presieduta dall'allora sottosegretario onorevole Robaldo.

Il lavoro della commissione, che avrebbe dovuto terminare il 30 luglio, si protrasse fino agli ultimi giorni di settembre sia per necessità organizzative, sia perchè fu ritenuto opportuno dal presidente disporre di elementi acquisibili solo mediante specifiche audizioni o richiesta di documenti che si resero disponibili solo nel mese di settembre.

La relazione finale è stata presentata in data 8 ottobre ed il 14 ottobre è stata inviata ai Presidenti dei due rami del Parlamento, confermando l'impegno già assunto nell'Aula del Senato in data 8 luglio, quando furono svolte le interrogazioni e le interpellanze sull'incidente di Ustica, di discutere sul lavoro della commissione unitamente alla mozione presentata in data 3 luglio dal senatore Gualtieri e da altri senatori.

Allo scopo di promuovere un ampio dibattito, le conclusioni della commissione sono state inviate nella stessa data alle amministrazioni interessate, a tutte le regioni, alle organizzazioni sindacali ed ai vettori, richiedendo contributi ed osservazioni.

Completata in questi giorni la raccolta della documentazione pervenuta dai suddetti enti, mi accingo a fornirne copia ai due rami del Parlamento.

Compatibilmente con gli impegni parlamentari, mi auguro che sia possibile discutere il rapporto della commissione Robaldo in tempi ravvicinati. L'obiettivo rimane quello di pervenire al più presto alla normalizzazione dei collegamenti aerei ed a un assetto concessorio equilibrato ed efficiente.

Nell'ambito delle valutazioni sin qui condotte, è emersa in tutta evidenza anche una situazione gestionale difficile da parte di tutti i vettori, come si è verificato d'altra parte, nel settore, a livello mondiale.

In merito a quest'ultimo aspetto, per l'Itavia sono affiorati subito alcuni segni più marcati di difficoltà finanziarie che hanno impedito alla società stessa l'attuazione di una parte dei collegamenti concessi.

Per la sua difficile condizione finanziaria — certo contingentemente appesantitasi anche in conseguenza dell'incidente di Ustica — l'Itavia ha, di recente, via via avanzato sempre più pressanti richieste di sovvenzioni, prospettando però ipotesi assolutamente impraticabili, sia a norma delle vigenti disposizioni che regolano l'intervento del Ministero dei trasporti, sia per le limitate disponibilità che il Parlamento assegna annualmente al Governo per le sovvenzioni ai concessionari di servizi aerei di linea secondo la legge n. 3176 del 1923.

In tali richieste la società giungeva di recente a prospettare persino il ripiano, da parte del Ministero dei trasporti, degli interi debiti pregressi.

Un segno della precarietà della situazione finanziaria della società mi perveniva in modo inequivocabile il 6 novembre con la lettera personale del presidente dell'Itavia che mi comunicava l'impossibilità di corrispondere, per il mese di ottobre, le retribuzioni ai dipendenti della società e richiedeva l'erogazione delle sovvenzioni per l'esercizio delle linee per il 1979, che non era stata effettuata sino a quel momento poichè non si era ancora verificata la disponibilità dei fondi vincolata all'approvazione delle variazioni del bilancio 1980, intervenute solo nel mese di ottobre.

Ho ritenuto mio preciso dovere, in quel momento, promuovere tutte le azioni necessarie per vincolare l'utilizzo della somma erogata al pagamento delle retribuzioni del personale, dovute non solo per il mese di ottobre ma anche per quello di novembre.

Altri sintomi preoccupanti venivano rilevati nelle comunicazioni di irrigidimenti di creditori, delle società fornitrici di carburante e di servizi aeroportuali.

Da un'indagine sulla situazione generale dell'impresa, si è resa evidente una progressiva crisi di identità venutasi a determinare, in particolare negli ultimi anni, per allentamento dell'attività di linea, peraltro comune anche ad altri vettori, solo in parte compensato dai proventi della pur consistente attività *charter*. A titolo di esempio, si è accertato che la percentuale del volato *charter*, rispetto all'intero operativo, è andata crescendo dall'11,5 per cento nel 1972 al 26,5 per cento nel 1975 fino a raggiungere addirittura il 38 per cento nel 1979. Tale crisi di identità ha prodotto scompensi organizzativi ed aziendali, con un peggioramento del servizio sia agli effetti della regolarità (cancellazione di voli) sia in ordine alla puntualità (ritardi), sì da rendere necessari sempre più frequenti richiami da parte dell'amministrazione.

Per quanto riguarda la situazione economico-finanziaria, un esame condotto sul bi-

lancio della società per l'esercizio 1979, peraltro non certificato, ha posto in evidenza un grave stato di sottocapitalizzazione con la conseguente necessità di capitali di rischio — richiesti a sanatoria — non inferiori a 45-40 miliardi, pari cioè al 55-56 per cento del totale dell'attività. Nè sembra che, allo stato attuale, si possano ricavare, dalla gestione industriale, flussi netti di reddito sufficienti a remunerare adeguatamente tale massa di capitali.

Registrata la nuova convenzione concessiva, l'amministrazione, secondo quanto precisa la convenzione medesima, ha provveduto a richiedere alla società i dati aziendali specifici allo scopo di accertarne la reale capacità a far fronte agli impegni connessi con la concessione in atto. A tale richiesta l'Itavia non ha ancora fornito risposta.

D'altra parte, il 27 novembre scorso la società, improvvisamente ed unilateralmente, effettuava una notevole riduzione dei servizi eserciti che veniva immediatamente contestata dall'amministrazione.

L'Itavia non dava riscontro alle contestazioni nè provvedeva a normalizzare i servizi, inviava invece, in data 4 dicembre, una nuova memoria con la quale ancora una volta reiterava richieste d'intervento inaccettabili.

In data 9 dicembre, infine, la società comunicava la propria decisione di sospendere ogni servizio a partire dal giorno successivo, costringendo nella serata del 10 dicembre a disporre i primi atti per dare corso al procedimento di diffida previsto dalla convenzione concessoria.

Nel frattempo, avuto riguardo alle mie responsabilità primarie, nei confronti dell'utenza, di assicurare i collegamenti aerei e facendomi carico dei diritti e delle aspettative dei dipendenti dell'Itavia, avviavo anche un'indagine per l'adozione delle possibili soluzioni contingenti.

L'ipotesi dell'eventuale esercizio delle linee principali Itavia con risorse di personale e macchine della stessa società, assunte in esercizio da altro vettore, si è dimostrata non attuabile, sia per gli aspetti tecnici, economici e finanziari eccessivamente gravosi, sia perchè giuridicamente proble-

matica per gli eventuali vettori esercenti, i quali, peraltro, da me interpellati, hanno dichiarato esplicitamente la loro indisponibilità a una tale soluzione.

Una seconda ipotesi che prevedeva l'attuazione di un operativo di emergenza con personale e mezzi di altro vettore per surrogare almeno alcuni dei servizi sospesi dall'Itavia non risultava attuabile per il rifiuto dei piloti a volare su linee in concessione Itavia.

Convocato la sera del 10 dicembre il presidente della società Itavia per richiedere proposte relative all'eventuale ripresa dei servizi, ottenevo, la mattina successiva, il riscontro, con una nota scritta, che in pratica si rivelava meramente ripetitiva delle posizioni già espresse in precedenza e quindi impraticabili per la impossibilità giuridica di assumere impegni, per gli anni 1981 e 1982, per la erogazione di sovvenzioni trimestrali in misura da ripianare totalmente il *deficit* di esercizio delle linee per gli anni 1980 e 1981.

È evidente l'inammissibilità di tale proposta che comporta l'impegno del Ministero per somme di cui non può disporre perchè riferite al bilancio 1981, non ancora approvato dal Parlamento, e al bilancio 1982, addirittura non ancora formato.

È da rilevare, inoltre, l'improprietà di una tale operazione in relazione all'entità delle sovvenzioni richieste, che supererebbero largamente gli stanziamenti complessivi annualmente assegnati per le sovvenzioni a tutti i vettori concessionari, i quali, ovviamente, qualora si acconsentisse alla richiesta dell'Itavia, avrebbero tutto il diritto di vedere applicato anche a loro il trattamento che l'Itavia richiede. Si tratterebbe di un aggravio per l'erario di alcune centinaia di miliardi.

Tutto ciò, senza considerare la legittimità di una tale operazione, sulla quale esprimo personalmente seri dubbi dal punto di vista giuridico.

Mi vedevo quindi costretto a formalizzare, in data 12 dicembre, la diffida all'Itavia nei termini che la convenzione impone.

Contemporaneamente ho ritenuto mio dovere fornire tutte le informazioni necessarie

al Presidente del Consiglio e preavvertire il Ministro del lavoro per le eventuali azioni che si renderanno necessarie a tutela dei livelli di occupazione nel caso di cessazione dell'attività da parte dell'Itavia, mettendomi a disposizione per avviare l'esame concreto delle possibili soluzioni. Nella serata di ieri sono state convocate le parti presso il Ministero del lavoro, presenti anche rappresentanti del Ministero dei trasporti.

I problemi che il Governo ha di fronte riguardano, da una parte, la necessità di garantire all'utenza i collegamenti aerei — quanto meno, subito, i più significativi e, in un secondo momento, gli altri ritenuti utili — e dall'altra parte evitare che nel settore si verifichi un calo di occupazione che procurerebbe certamente forti scosse in un comparto di servizi già particolarmente in fase critica.

Si tratta, dunque, di muoversi sul piano tattico per far fronte alle esigenze dell'utenza ed ai diritti ed alle aspettative del personale Itavia, avendo per obiettivo, sul piano strategico in primo luogo, un riassetto dei collegamenti di linea e delle concessioni, nonché l'attivazione rapida di tutte quelle iniziative già adombrate nel rapporto Robaldo circa la possibilità di sviluppare una adeguata attività dei collegamenti di terzo livello e dei servizi *charter*. Per questi ultimi la recente approvazione dell'apposita legge da parte del Parlamento mi ha consentito di avviare la predisposizione del relativo regolamento di attuazione che conto di emanare all'inizio del prossimo anno.

Con questo strumento e con le iniziative che potranno essere prese subito dopo aver ricevuto le indicazioni dal Parlamento sulle conclusioni della commissione Robaldo, ritengo che si possa pervenire ad una soluzione del problema *charter* in breve tempo. Da parte mia posso assicurare il massimo impegno.

Per il terzo livello, posso anticipare che stanno sorgendo interessanti iniziative a livello regionale, mentre il problema è allo studio anche da parte dei vettori maggiori per gli aspetti che possono interessarli e che possono coinvolgerli secondo le proposte del rapporto Robaldo.

Per concludere sul caso Itavia informo che, essendo trascorso con il 15 dicembre il termine fissato alla società per la ripresa dei servizi unilateralmente sospesi *in toto* dal 10 dicembre senza che i servizi medesimi siano stati riattivati, sono costretto a dichiarare decaduta la società, secondo quanto prevede l'articolo 7 della convenzione, almeno dai servizi essenziali, onde poterne garantire l'operatività di emergenza con altri vettori.

In tal senso ho disposto l'emanazione del necessario decreto di decadenza ed il contemporaneo affidamento d'urgenza delle linee Bologna-Roma e viceversa, Roma-Lamezia e viceversa alla società ATI e Bologna-Cagliari e viceversa alla società Alisarda, in modo da garantire un minimo di servizio mediante il raccordo con i collegamenti già operati da Alitalia, ATI e Alisarda. I due vettori interessati opereranno i servizi di cui sopra con le loro risorse in via di emergenza per un periodo limitato nel tempo, comunque non oltre il 31 marzo 1981.

Contemporaneamente, in vista della possibile, definitiva cessazione dell'attività da parte dell'Itavia, sono state poste allo studio soluzioni, sia per il ripristino degli altri collegamenti sospesi che saranno ritenuti utili sia per la tutela dei livelli occupazionali di operai, impiegati e naviganti oggi dipendenti della società.

Per questa seconda eventuale fase, che ritengo comunque debba concludersi con la massima celerità, i presidenti del gruppo pubblico e dell'Alisarda hanno assicurato la loro disponibilità ad effettuare l'operazione di subentro nei servizi, con il connesso assorbimento del personale.

Assicuro gli interroganti che per la soluzione definitiva dei problemi di riassetto dei servizi aerei nazionali — e quindi anche dei problemi dell'Itavia — è mia intenzione riferirmi alle indicazioni che perverranno dal Parlamento circa le ipotesi già prospettate con il rapporto Robaldo, offrendo quindi sia al vettore pubblico che ai vettori privati la possibilità di operare nel settore del trasporto aereo senza che venga trascurata alcuna delle attività (linea, *charter*, cargo, terzo livello) e senza che vi siano prevaricazioni di una a danno delle altre, tutto ovvia-

mente nel quadro più generale degli interessi economici e sociali della collettività.

Le soluzioni sono indicate: per quanto mi riguarda intendo pervenire con rapidità al riordino del settore.

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* **LIBERTINI.** Giudico positiva la decisione che il ministro Formica ha qui annunciato di revocare la concessione alla società Itavia. Prendiamo atto di questa decisione e ci auguriamo che le decisioni susseguenti abbiano luogo con coerenza.

Ciò che occorre ora fare — lo voglio qui dire con molta chiarezza — dopo la revoca, dopo l'affidamento in emergenza, è l'affidamento definitivo delle concessioni, e al riguardo la soluzione che noi abbiamo da tempo indicato e che indichiamo è che il sistema di collegamenti aerei che erano eserciti dalla società Itavia passi integralmente alle due società Alitalia e ATI. Inoltre chiediamo al Governo di garantire il totale assorbimento del personale dipendente dall'Itavia all'interno della compagnia di bandiera.

Detto questo, devo esprimere qui più che insoddisfazione — perchè rispetto alle decisioni del Ministro esprimo consenso, anche se aspettiamo gli atti susseguenti — una grande amarezza per il fatto che a queste decisioni si giunga oggi sotto la spinta delle necessità, dopo anni che sono stati caratterizzati da manovre oblique, volte a perpetuare una situazione che fin dall'inizio era marcia nelle radici.

Capisco che il ministro Formica nella sua funzione abbia dato — che poi questo sarà il suo pensiero — una certa spiegazione dell'atteggiamento dei Ministri che l'hanno preceduto, ma devo dire qui, perchè non è più tempo nel nostro paese di infingimenti diplomatici, che il ritardo delle concessioni e la vicenda Alitalia-Itavia in realtà si spiegano soltanto con una sorda, continua e obliqua lotta tra gruppi di potere nelle quinte della scena politica italiana.

Chiunque avesse conosciuto i problemi così come erano — e io porto anche qui la travagliata esperienza che ho fatto a questo riguardo come presidente della Commissione trasporti della Camera — avrebbe capito che già da tempo s'imponessero decisioni come quelle che oggi il Ministro annuncia: già da tempo! Esse non sono state prese non già per considerazioni che attengono alla razionalità, all'efficienza, agli interessi del paese, ma perchè hanno prevalso torbide manovre dilatorie e interessi assai complessi.

In realtà vi è prima di tutto una condizione della quale noi dobbiamo prendere atto, che è oggettiva, e si riferisce al sistema del trasporto aereo italiano. Ricordo qui che il nostro Gruppo dissentì su questo punto dalle conclusioni della Commissione di indagine conoscitiva che fu fatta nella VI legislatura intorno alle questioni del trasporto aereo, proprio perchè noi riteniamo che usare, a proposito del trasporto aereo, l'espressione « pluralismo » è una finzione, un'ipocrisia, non ciò che corrisponde ai fatti.

Infatti il mercato aereo italiano, a prescindere dall'ipotesi di un terzo livello (sul quale noi siamo pronti a trovare le possibilità di soluzione ma che, lo dico così per inciso, trova la sua giustificazione solo nel permanere del dissesto delle ferrovie, perchè se le ferrovie fossero funzionanti anche lo spazio del terzo livello in Italia si ridurrebbe in modo drastico), è troppo ridotto, considerando le spese generali crescenti, le spese per il carburante e così via, perchè possa essere suddiviso tra più compagnie che vi trovino una ragione di equilibrio economico.

Certo i proprietari dell'Itavia avevano ragione quando sostenevano che con le linee aeree che erano state loro concesse, cioè con quello spazio di mercato che era stato concesso, era per essi difficile realizzare un equilibrio economico, ma è anche vero che, nel momento in cui si fossero tolti dei collegamenti all'Alitalia (e si sarebbero tolti alcuni dei collegamenti attivi, non dei molti passivi, che si giustificano economicamente solo nell'insieme di un bilancio complessivo), l'Itavia non sarebbe probabilmente lo

stesso andata in attivo, perchè vi sono problemi gravi di impianto e di capacità di gestione, ma l'Alitalia sicuramente sarebbe tornata in *deficit* proprio nel periodo in cui risaliva faticosamente verso l'equilibrio di bilancio.

La verità è che si è concepita l'idea di alimentare una compagnia privata con continue sovvenzioni pubbliche e che — lo diciamo da questi banchi con molta energia — è venuto in Italia il momento di farla finita con un'imprenditorialità privata che invece di trovare le sue giustificazioni nella logica dell'equilibrio economico e del profitto le trova soltanto nel parassitismo a carico del bilancio dello Stato. D'altro canto nella società Itavia vi sono altre cose da accertare; ad esempio, sarebbe assai interessante accertare la misura degli investimenti che il maggiore azionista dell'Itavia, l'avvocato Davanzali, ha compiuto in questi anni in altre attività perchè l'Itavia va male, ma non credo che vada altrettanto male per l'avvocato Davanzali.

Era dunque una situazione marcia, ma questa situazione si ripercuoteva negativamente non solo sul bilancio dello Stato, perchè qualcosa l'Itavia è costata al bilancio dello Stato, e sull'efficienza dei servizi — e lo sanno i colleghi che, avendo prenotato il posto, sono rimasti a terra — ma anche — voglio sottolinearlo non solo in relazione all'incidente di Ustica che è dovuto ad altre cause, come sappiamo — sulla sicurezza. E da questo punto di vista i Governi passati hanno grosse responsabilità. Ecco perchè riteniamo che questo capitolo vada chiuso una volta per tutte, che le concessioni vadano revocate, che queste concessioni vadano affidate all'Alitalia, che il personale dell'Itavia venga assorbito integralmente dall'Alitalia — e vigileremo affinché questo avvenga — e che si debba aprire una discussione. Il Ministro ha accennato alla possibilità di farlo attorno al rapporto Robaldo. Siamo d'accordo, anche se dico fin d'ora che il nostro Gruppo ha sul rapporto Robaldo tutte le riserve che si possono immaginare e pensare. Ci sembra un cattivo rapporto, però lo discuteremo.

Si tratterà anche di discutere la politica dell'Alitalia perchè presenta molti aspetti negativi. Si è fatto qui riferimento ai voli *charter*. Non siamo soddisfatti della strategia portata avanti dall'Alitalia in questo campo. Riteniamo che debbano essere fatte delle correzioni da parte della compagnia di bandiera, ma un conto è discutere queste correzioni, che vogliamo discutere seriamente, un altro conto è finanziare iniziative avventuristiche e sostenerle con il rischio di pregiudicare i collegamenti e lo stesso equilibrio economico della compagnia di bandiera.

Voglio cogliere quest'occasione per sottolineare che abbiamo letto sui giornali ed ascoltato adesso dal Ministro la notizia secondo cui i piloti, non tutti ma molti, perchè la maggioranza dei piloti aderisce all'ANPAC, cioè all'associazione autonoma, si sono nei giorni scorsi rifiutati di volare sulle linee date in concessione all'Itavia. Il collega Fiori mi dice che tra questi vi erano anche i piloti aderenti al sindacato CISL. Ho letto questa notizia, ma non mi pareva di averla colta nella risposta del Ministro, per cui non ho fatto cenno alla CISL.

Ricordo una vicenda penosa: quando la società SAM fu assorbita dall'Alitalia, aveva un gruppo di piloti validi che sarebbero stati molto utili sulle linee di collegamento nazionale. Questi piloti erano costretti a giocare a tennis la mattina, pagati naturalmente, perchè non si accettava che venissero inclusi nell'organico dell'Alitalia per evitare di turbare le carriere. Capisco che preoccupazioni di questo genere possono sorgere anche adesso a proposito della compagnia Itavia e posso anche capire che si adottino, da parte della compagnia di bandiera, tutti gli accorgimenti necessari per far sì che questo assorbimento non porti pregiudizio alle carriere, però debbo qui stigmatizzare, perchè siamo in Parlamento, l'atteggiamento di persone che, agendo in quel modo, hanno posto i propri interessi personali e corporativi al di sopra degli interessi del paese. Anche qui è ora di voltare pagina. Non possiamo sciacquarci la bocca dalla mattina alla sera con la questione morale ed assistere

passivamente ad episodi di questo genere che non si riferiscono a manovali poco qualificati, ma a persone che svolgono un lavoro importante e ben remunerato, circondate da stima e da apprezzamento e che hanno il dovere di corrispondere al paese in questi stessi termini.

Mi auguro che episodi di questo genere non si ripetano più. Si deve però sapere che, qualora dovessero ripetersi, i pubblici poteri dovranno adottare tutti gli atteggiamenti conseguenti e che su questa posizione di fermezza vi sarà certamente l'appoggio del Gruppo del Partito comunista italiano.

G U A L T I E R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G U A L T I E R I . Signor Presidente, la risposta che il Ministro dei trasporti ha dato trova il mio Gruppo consenziente su tutti e due i punti in cui si articola la risposta stessa. Il primo punto è quello relativo al « controllo » della crisi creata dalla fuga della compagnia Itavia dal campo in cui operava, una sorta di abbandono di servizio, che ha creato molti problemi per gli utenti, per il personale della compagnia stessa, per l'economia del paese. Il Ministro nella sua risposta ha dato garanzie su questo.

L'altro punto è quello relativo al riassetto che l'intera aviazione civile dovrà ricevere nel più breve tempo possibile, per i voli internazionali, per quelli interni, per quelli *charter*, per il trasporto di merci, per le infrastrutture, per la rete degli aeroporti, per i servizi di sicurezza (Civilavia e Registro aeronautico).

Onorevole Ministro, lei ha annunciato un provvedimento ed una decisione: il primo riguarda la revoca delle concessioni all'Itavia, liberando, con l'offerta di tutte le garanzie per il personale, il campo da un equivoco, se così si può dire, pratico e teorico: pratico, perchè non si poteva continuare più con una compagnia avventurosa, sempre sull'orlo della crisi, con una programmazione dei voli quasi sempre confusionaria, con la commistione dei servizi; teorico, perchè la questio-

ne del pluralismo, come ha ricordato poco fa il collega Libertini, cioè la invocata necessità di avere concorrenza tra il pubblico ed il privato nel campo dell'aviazione civile gestito su concessione, secondo me non è accettabile.

La decisione di discutere sulla base del rapporto Robaldo, con acquisizioni nuove e con idee anche più fresche — mi auguro — in questa materia, riguarda l'intera questione dell'assetto dell'aviazione civile e deve avvenire in tempi ravvicinati in Parlamento.

Tutto questo mi trova pienamente consenziente e ne do atto con piena convinzione. Voglio solo esprimere a mia volta il rammarico che si venga a questa decisione solo oggi, in un quadro così deteriorato, senza aver predisposto per tempo provvedimenti di intervento sostitutivo e cautelativo. Secondo me infatti si doveva provvedere a decidere assai prima, già un anno fa, quando per la prima volta richiamai l'attenzione del Senato e del Governo sul problema dell'Itavia; altri colleghi più anziani di me, per quanto riguarda l'attenzione su questi problemi, già quattro-cinque anni fa li avevano sollecitati.

Comunque si è voltata una pagina e speriamo di non dover più tornare indietro e di poter trovare, nell'ambito della discussione in Senato sulle prospettive del riordino del servizio, una intesa che metta la nostra aviazione civile in condizione di superare la crisi assai grave in cui l'Itavia l'ha gettata.

V I N C E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

V I N C E L L I . Prendo atto delle dichiarazioni testè fatte dal Ministro rispondendo alle numerose interrogazioni presentate su un problema che ha interessato vivamente l'opinione pubblica e che ha avuto gravi ripercussioni per l'utenza del trasporto aereo, in alcuni collegamenti importanti del nostro paese. Come giustamente è stato rilevato, si tratta di uno stato di crisi che si trascinava da tempo e che è venuto alla sua fase drammatica in maniera improvvisa e repentina, determinando disordine, ag-

gravando una delicata situazione e non consentendo di poter tempestivamente predisporre tutti gli strumenti necessari per fronteggiare l'emergenza.

Il Ministro ci ha anche annunciato in questa sede alcune decisioni di rilevante importanza, che meritano, per la parte che si riferisce al completo riordino del settore, un'attenta valutazione e riflessione del Parlamento e nella misura in cui ci viene chiesta una collaborazione responsabile su quello che dovrà avvenire per l'utilizzazione ottimale del vettore aereo in Italia.

Non condivido le critiche fatte al presidente Davanzali. Per quanto conosco è un operatore economico intelligente, che si è dedicato alla valorizzazione di alcune regioni, come la Calabria, in cui ha fatto investimenti di notevole portata; era comprensibile che in situazioni di questo genere, con il non razionale uso delle concessioni non potesse reggere.

Il problema fondamentale resta quello di procedere ad una seria ed ordinata programmazione nel settore dell'aviazione civile, problema che, come è noto, è stato più volte affrontato dai due rami del Parlamento, dall'indagine conoscitiva citata in questa sede dal senatore Libertini, agli approfonditi studi che sono stati fatti dall'8ª Commissione del Senato. Giudico positiva la posizione del Ministro che sollecita l'esame delle conclusioni della commissione ministeriale presieduta dal sottosegretario Robaldo, che contiene alcune valide indicazioni. Quindi l'ulteriore corso di questa nostra discussione e le conclusioni finali che dobbiamo trarne vanno rinviati al momento in cui, attraverso l'approfondimento di questo studio, potremo ridare anche a questo settore l'auspicata serenità.

P E T R O N I O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P E T R O N I O . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, debbo innanzitutto dichiararmi soddisfatto per quanto il ministro Formica ci ha testè co-

municato relativamente alla questione Itavia. Devo però aggiungere, per quanto riguarda in modo particolare alcuni aspetti dell'interrogazione che io ho presentato a questo riguardo, che probabilmente in riferimento alla situazione deficitaria di questa compagnia, che non abbiamo certamente scoperto in questa occasione ma che era a conoscenza dell'opinione pubblica e quindi del Governo da molto tempo, si sarebbe dovuto intervenire già da qualche mese.

Dalle numerose relazioni che esistono sulla materia appare infatti chiaro che già da un paio di mesi almeno le linee dell'Itavia venivano lentamente cancellate; alcuni voli postali da oltre un mese ormai non venivano più gestiti dalla compagnia in questione, mentre lo stesso Ministro ha comunicato al Parlamento che solo per intervento del Ministero dei trasporti recentemente la società Itavia era riuscita a pagare gli stipendi del mese di ottobre e di novembre al suo personale.

Detto questo, non certamente per rimproverare alcunchè al Ministro ma per sottolineare la situazione di grosso disagio nella quale l'Itavia si trova da più tempo e quindi la necessità da parte del Ministero di intervenire, devo aggiungere che in questa sede ritengo sia di grande importanza sottolineare, oltre la necessità di riprendere immediatamente i voli specialmente sulle linee delle quali parlava il Ministro, cioè quelle per e da Bologna, per la Sardegna e per la Calabria, anche la necessità di rimettere nel circuito produttivo il numeroso personale altamente qualificato, probabilmente esorbitante come numero, ma certamente qualificato e meritevole della massima considerazione da parte del Parlamento. Questo personale è stato ripetutamente strumentalizzato ed a questo riguardo ci sarebbe da ricordare tutta una letteratura che va dall'incidente di Ustica in poi ed anche da prima e che è presente anche in questa vicenda in quanto sulla bocca del personale Itavia sono state messe di volta in volta tutta una serie di affermazioni che non rispondevano certamente — lo dicono i fatti — a quella che è risultata essere la situazione deficitaria della società Itavia.

Solo recentemente, nei giorni scorsi, il personale Itavia ha finalmente trovato la forza e il coraggio di uscire allo scoperto distribuendo tutta una serie di volantini in uno dei quali testualmente si legge che « l'attuale drammatica situazione aziendale nasce dall'incapacità gestionale passata e presente della società ». Il personale Itavia, ribadisco, è altamente qualificato ed anche responsabilizzato al massimo grado: personale nei confronti del quale — ne prendo atto con grande favore — il Ministro ci ha comunicato di avere preso tutte le iniziative necessarie anche presso il Ministero del lavoro per assicurare continuità di servizio.

Restano altri due aspetti: uno sempre di carattere generale, richiamato nella mia interrogazione, ed è quello della necessità di discutere in tempi brevi i risultati della commissione Robaldo.

Ho letto la relazione in questi giorni e mi pare di aver compreso — da quelle note portate alla nostra attenzione — che indubbiamente si suggeriscono al Governo ed al Parlamento direttrici di ordine generale che ritengo però in questa fase possano essenzialmente servire come traccia per aprire un discorso di grande ampiezza, un discorso di un'importanza eccezionale, che riguarda il trasporto in tutte le sue sfaccettature e che l'attuale Ministro ha avuto come eredità non certo brillante di un passato recente; ma proprio questo deve spingere l'attuale Ministro a prestare il massimo di attenzione possibile al settore, ai suggerimenti che ci vengono da questa relazione e quindi alla necessità di affrettare i tempi di un suo esame nelle sedi competenti, e quindi nel Parlamento, dei risultati della Commissione.

Un'ultima cosa poi, che riguarda la questione degli aeroporti di Crotona e di Lamezia Terme, nei confronti dei quali va soprattutto l'attenzione dei calabresi, posto che quello di Reggio Calabria gravita certamente su di una parte della regione calabrese, ma è da considerare a se stante quale aeroporto a servizio dello stretto.

Il collega Vincelli — del quale condivido la maggior parte dell'intervento che ha fatto — a proposito degli investimenti dell'Itavia in Calabria, a Crotona in modo particolare, parlava di un certo imprenditore, l'avvocato Davanzali presumo, presidente dell'Itavia, in termini estremamente elogiativi. Mi perdonerà il collega Vincelli se dico che non ritengo di poter esprimere giudizio analogo, non perchè abbia deciso, per la mia parte, di essere ancora una volta cattivo nei confronti di quest'uomo e di questa società, ma perchè i fatti calabresi dimostrano il contrario.

L'equazione Itavia-Calabria è stata e continua ad essere positiva solo ed unicamente per il titolare della società Itavia; l'aeroporto di Crotona, adesso chiuso, è rimasto a disposizione dell'utenza solo fino a quando serviva per i voli *charter* per e da Crotona, finalizzato agli impianti alberghieri sulla costa tiziana: è stato all'improvviso chiuso dall'Itavia, perchè inagibile nel momento in cui c'è stata la possibilità di utilizzare l'aeroporto di Lamezia. Si dice che l'Itavia abbia favorito il turismo in Calabria, ma credo di poter affermare che l'Itavia ha semplicemente sfruttato al massimo, in rapporto alle sue possibilità, il turismo in Calabria, talchè potremmo parlare addirittura di turismo di rapina. I voli *charter* dell'Itavia sono stati utilizzati in rapporto alle necessità turistiche della Calabria unicamente se finalizzati agli impianti dell'Itavia: non sono io a dirlo, ma una serie di documenti dei rappresentanti delle associazioni alberghiere, provinciali e regionali; è la stessa regione Calabria che ripetutamente è intervenuto presso il Ministero dei trasporti con telegrammi, con lettere, con iniziative di ogni genere: in una parola, l'Itavia è penetrata attraverso la concessione per Crotona e Lamezia nel mercato turistico calabrese ed ha tentato di farne un pascolo esclusivo. E c'è riuscita in parte, per le notizie in mio possesso che sono rilevate da atti pubblici, dalle denunce che nei vari convegni gli operatori del settore hanno fatto. Lo ha fatto spesso in maniera anche spregiudicata, negando la utilizzazione...

P R E S I D E N T E . Senatore Petronio, lei già ha avuto a disposizione il doppio del tempo consentito. La prego di concludere.

P E T R O N I O . Ho finito, signor Presidente e le chiedo scusa. Dicevo: utilizzando le strutture esistenti solo per la necessità di potenziare i voli dell'Itavia. Un'ultima cosa desidero rilevare a dimostrazione di quanto illustrato. Si tratta di un piccolo particolare: l'agenzia « Viaggi nel sole » si trova a Roma, in via Sicilia 16, telefono 4692. Combinazione si tratta dello stesso indirizzo dell'Itavia. Questa agenzia non ha fatto altro, in tutti questi anni, che foraggiare l'Itavia a scapito del turismo calabrese di massa.

Ho voluto dire queste cose per rivolgere un ringraziamento, che rinnovo, al Ministro per le notizie che ci ha fornito e per invitarlo a guardare con attenzione particolare a questo settore specialmente quando si tratta di regioni come la Calabria che, essendo all'estremo limite della nostra penisola, restano praticamente isolate quando si verificano simili fatti.

M I T R O T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M I T R O T T I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, devo dichiararmi estremamente insoddisfatto della risposta resa dall'onorevole Ministro ed il mio intervento vuole essere una messa a fuoco delle motivazioni che stanno al fondo di questa insoddisfazione.

Anzitutto, con riferimento specifico al tenore della mia interrogazione, devo lamentare come il Ministro non abbia risposto ad alcuno dei quesiti che essa poneva. Chiedevamo infatti di conoscere: « qual è attualmente l'indirizzo della politica dei trasporti, sia in relazione alle linee concesse, sia in relazione alle compagnie concessionarie »; chiedevamo: « come si intende affrontare l'ipotesi di un abbandono, da parte dell'Itavia, delle rotte assegnate, quali responsabilità sono certificabili per il grave stato di

disagio e di danno pubblico insorto nel settore, quali potenzialità di rimedio o di surroga offre il Ministero per siffatte evenienze, a garanzia della continuità del servizio pubblico ». Volevamo sapere inoltre « quali interventi risultano specificamente disposti per il caso Itavia ». Siamo venuti a conoscenza, in proposito, della decisione dell'onorevole Ministro di revocare praticamente la concessione. Inoltre, per quanto riguarda il mantenimento del posto di lavoro, abbiamo ascoltato un rinvio del problema al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del lavoro.

Chiedevamo ancora « in che modo si intende garantire un adeguato spazio di azione all'imprenditoria privata nel campo del trasporto aereo ».

Leggendo in negativo la risposta data, dobbiamo ritenere riscontrato questo nostro quesito con una affermazione di sgombero pratico dell'iniziativa privata dal campo del trasporto aereo. Ma ben poca cosa può essere ritenuta la fuga del Ministro di fronte a quesiti specifici perchè sono in grado di rilevare come il Ministro sia sfuggito davanti a ben altre specificazioni che invece era opportuno e doveroso riportare in quest'Aula. Anzitutto non mi perito di rifare quella cronistoria che ha fatto il Ministro, rettificando, con le informazioni che mi sono preoccupato di attingere, alcune asserzioni che hanno falsato il senso della storia dell'Itavia.

L'iniziale concessione, assentita all'Itavia il 30 dicembre 1965, scadeva nel 1976. Questa è storia dell'Itavia, ma è anche storia del Ministero dei trasporti. Nel 1973 fu formulato un atto di significazione da parte dell'Itavia con conseguente messa in mora del Ministero per ottenere quattro concessioni in compresenza. Questa richiesta era motivata dalla certificazione, possibile allora per l'Itavia (che proponeva elementi di analisi) e altrettanto possibile per il Ministero che aveva il dovere di certificare o di rigettare con cognizione di causa le motivazioni addotte. Queste linee, ripeto, erano richieste per tamponare le falle che si aprivano nella gestione di un servizio di trasporto riconosciuto pubblico e che diversamente dal

trattamento riservato ad aziende a partecipazione statale (che operano anche in questo settore) non beneficiava di analoghi ed identici finanziamenti. Le linee erano Roma Ciampino-Milano, Roma Ciampino-Palermo, Roma Ciampino-Catania, Roma Ciampino-Cagliari. Di queste quattro linee richieste non se ne fece niente. Neanche la richiesta collaterale di ottenere la concessione di qualche linea internazionale, chiaramente più remunerativa rispetto alle linee precedentemente concesse, trovava riscontro positivo da parte del Ministero.

Vi fu un silenzio-rifiuto e l'Itavia impugnò il silenzio-rifiuto davanti al TAR. E questa una prima omissione dell'onorevole Ministro, il quale avrebbe dovuto, con questa informazione al Parlamento, certificare come il problema non è odierno, non è sorto come un fungo nella selva dei tanti problemi di questa ultima gestione governativa, ma è nato invece in quella selva di problemi che da anni sta attanagliando la realtà pubblica italiana.

Si ebbe da parte del TAR una sentenza che fece soccombere l'Itavia e vi fu una impugnativa di questa sentenza dinanzi al Consiglio di Stato. Ebbene la vertenza si prolungò tanto nel tempo che intervenne successivamente la temuta rinnovazione della concessione all'Alitalia per cui venne vanificato ogni tentativo, ogni sforzo di resistere di fronte alla inerzia del Governo. Sono queste, onorevole Ministro, le cause effettive del mancato rinnovo della concessione iniziale che lei non ha sentito di dover certificare in questa Aula.

Il Ministero dei trasporti non rinnovò alla scadenza la concessione perchè era in atto una vertenza con l'Itavia e la vertenza ineriva a difficoltà di gestione delle linee le quali erano dichiarate non remunerative. E che fosse nel giusto l'Itavia in queste dichiarazioni è semplicemente possibile leggerlo, onorevole Ministro, attraverso le dichiarazioni della commissione Robaldo, che altrettanto chiaramente ha certificato le lamentazioni da anni espresse dall'Itavia.

Presidenza del vice presidente VALORI

(Segue MITROTTI). Nel 1975, così come ha anche accennato ella, onorevole Ministro, fu avviata una indagine conoscitiva che addivenne a queste conclusioni: fu accettato il pluralismo dei vettori; fu suggerita la necessità di massima di evitare la concorrenza su determinate linee; fu riconosciuta l'autonomia e la economicità come fattore indispensabile di gestione; fu anche detto che voli internazionali a breve raggio o frontalieri potevano essere aperti a vettori diversi dall'Alitalia.

Queste sono sempre le risultanze della commissione di indagine e non richieste di parte dell'Itavia. Fu anche detto che anche per i voli *charter* per il trasporto merci, alcune linee, alcune rotte potevano essere aperte a vettori privati. Ebbene, l'ultima seduta della commissione si ebbe il 26 novembre del 1975. Scaturì, a seguito di que-

sto lavoro di commissione, una serie di pacchetti concessionari. Si era, allora, ai tempi del ministro Ruffini, quando si arrivò allo sbocco pratico di una definizione della entità di questi pacchetti concessionari; fu in quell'epoca che furono assegnate all'Itavia 53 linee, delle quali poteva essere operata sì e no una decina perchè solo attraverso queste 10 si riusciva a riscontrare un minimo di remuneratività di gestione: le altre erano praticamente inagibili per condizioni operative dei luoghi e degli scali.

La vertenza, comunque, era nell'aria e rimase nell'aria, talchè, alla rinnovazione della responsabilità del Ministero dei trasporti con la nomina del ministro Preti, nel 1978, fu da questi tentata una composizione della vertenza stessa e si raggiunse un accordo in questi termini: furono assentite

all'Itavia linee aggiuntive e precisamente Reggio Calabria-Roma e Reggio Calabria-Milano e in più fu accettata una forma di collaborazione comune che avrebbe dovuto portare a una programmazione altrettanto comune al fine di eliminare le diseconomie nelle gestioni dei servizi aerei.

A seguito di questo accordo si ebbe l'utilizzazione da parte dell'Alitalia delle linee assentite all'Itavia, previo il corrispettivo — possiamo chiamarlo così — per 3.500 ore di servizi che erano dell'Alitalia. Ebbene, questo scambio (che fu operato) correlato a quel tipo di programmazione che era stata comunemente accettata, portò anche alla cancellazione di alcuni voli dell'Itavia che duplicavano servizi dell'Alitalia. In conseguenza di questa cancellazione di linee fu riscontrata nell'Itavia una esuberanza di 250 unità per le quali l'Alitalia si era impegnata all'assunzione diretta.

Ebbene, ad oggi, per quelle 250 unità, per le quali mediamente può valutarsi un onere annuo di 16 milioni di lire (da questo dato può desumersi l'aggravio antieconomico subito dall'Itavia a seguito della cancellazione di linee ripetitive dei servizi Alitalia), si è ottenuta, e solo di recente, una richiesta di assunzione...

PRESIDENTE. Senatore Mitrotti, la prego di non approfittare del fatto che il mio predecessore ha lasciato parlare troppo uno degli interroganti che ha replicato. Lei sta parlando da dodici minuti e, come lei sa, il Regolamento concede cinque minuti. Essendoci stata una tolleranza precedente, io non le ho tolto la parola fino a questo momento, però vorrei che ella fosse così cortese da concludere.

MITROTTI. La ringrazio, signor Presidente, anche perchè la sua benevolenza nei miei confronti ormai è cosa nota. Ho ritenuto di lasciarmi andare nel dettaglio perchè ho denunciato in quest'Aula le pesanti responsabilità che devono essere recapitate all'onorevole Ministro per le gravi lacune riscontrate nella sua esposizione e perchè la realtà dei fatti è ben altra da quella che si è intesa rappresentare.

Non ho il tempo materiale per riferirmi alla serie di lettere e di documenti che l'onorevole Ministro ha ricevuto fin dal lontano 28 febbraio 1980. Sono documenti che, valutati per il contenuto e per le denunce reiterate, aggravano notevolmente la posizione del responsabile del Ministero dei trasporti. La mia parte politica — ed io per essa — ci riserviamo, nel seguito, di proporre ulteriori azioni parlamentari attraverso la rinnovazione di altre documentazioni, poichè ritengo doveroso, per la mia parte politica, rendere noti questi dati di cui siamo in possesso, così come ritengo doveroso, per il Ministro, fornire un puntuale e dovuto riscontro all'Assemblea.

F I O R I. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà, con la preghiera di attenersi, se è possibile, ai termini di Regolamento.

F I O R I. Mi soffermo brevemente su tre punti. Ringrazio, in primo luogo, il Ministro. Faccio miei, in secondo luogo, gli argomenti dei senatori Libertini e Gualtieri. In terzo luogo, prendo atto, ma con riserva, dell'affidamento all'Alisarda della linea Cagliari-Bologna, affidamento la cui positività vedo nel carattere di provvisorietà piuttosto che nell'esercizio affidato ad una compagnia rispetto all'efficienza della quale è lecito nutrire qualche dubbio.

PRESIDENTE. Senatore Fiori, la ringrazio per essere stato più che cortese di fronte alla mia richiesta.

M A S C I A D R I. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

M A S C I A D R I. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, mi dispiace di non poter essere breve come il senatore Fiori e di dover approfittare un po' di più della vostra cortesia, nei termini, però, stabiliti e che dagli altri sono stati più o meno rispettati.

Sono complessivamente soddisfatto della risposta del Ministro alla mia interrogazione, sui punti in essa contenuti e su quelli sollevati nelle loro interrogazioni da colleghi più valorosi di me. Sono soddisfatto soprattutto perchè è stato assicurato l'interessamento del Ministro, e del Ministero che egli degnamente rappresenta, per quanto attiene all'occupazione della mano d'opera, problema di grandissima rilevanza, il maggiore oggi, in quanto trattasi non di maestranze generiche, alle quali andrebbe, d'altra parte, ugualmente il nostro rispetto, ma di maestranze particolarmente qualificate, per la preparazione delle quali debbo ricordare che la società nazionale ha consumato molti miliardi di lire.

Un altro punto che mi trova perfettamente consenziente con il Ministro è quello relativo alla non chiusura per il momento, di alcuni scali e, in previsione abbastanza vicina nel tempo, di tutti gli scali già eserciti innanzitutto perchè non sarebbe giusto aver consumato centinaia di miliardi nel rispettabile arco di tempo di 10 anni per provvedere questi scali — in Italia ne abbiamo 35 — di strumentazioni e attrezzature per poi vederli completamente abbandonati. Inoltre un servizio pubblico quale quello aereo, che non è più di *élite*, ma sta diventando sempre più trasporto di massa, deve essere garantito a tutto il pubblico in diverse zone che altrimenti sarebbero completamente abbandonate. Questo con particolare riferimento allo scalo di Bologna e ad alcuni scali nel meridione d'Italia, già così tormentato in questo momento.

Debbo dire quindi che complessivamente sono soddisfatto. Vorrei aggiungere che, se questi sono i provvedimenti immediati che il Ministro doveva adottare, bisogna pur parlare dei provvedimenti definitivi, quelli a medio e a lungo termine. Il Ministro ha voluto specificarli senza improvvisazioni e di questo lo ringrazio in quanto i problemi difficili non si possono risolvere con colpi di bacchetta magica o con frasi demagogiche. Le soluzioni vanno pensate.

Occorrerà considerare che il Parlamento, nel non lontano 1975, ha condotto una indagine conoscitiva che è durata sei mesi e

che è arrivata a determinate conclusioni quasi sempre all'unanimità. Occorrerà inoltre considerare che, ella, signor Ministro, ha affidato al suo sottosegretario del passato Governo, onorevole Robaldo, una relazione, uno studio che si è concluso con un rapporto appena presentato all'attenzione del Parlamento e sul quale non abbiamo ancora discusso. Credo che tutta questa materia non possa essere buttata alle ortiche ma vada riconsiderata attentamente da parte del Parlamento e del Governo affinché quelle tracciate possano risultare le direttrici per il domani, che non deve essere rappresentato dal periodo che va fino al 31 marzo, come ella ha detto, bensì deve riguardare tutta la nostra azione per gli anni a venire per un riassetto completo dell'aviazione civile a cui dobbiamo puntare.

Il tempo a mia disposizione per non farmi richiamare dal Presidente è terminato. Buona e propizia sarà l'occasione che presto avremo per discutere l'intero tema del trasporto aereo, tanto disatteso per la verità, al quale peraltro deve essere rivolta particolare attenzione anche per quanto concerne i crediti agevolati ai quali finora mai si è provveduto, commettendo secondo me un errore.

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

Autorizzazione alla relazione orale per il Documento VIII, n. 3

R I P A M O N T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R I P A M O N T I . A nome del Presidente della Commissione bilancio chiedo, a norma dell'articolo 77, secondo comma, del Regolamento, l'autorizzazione alla relazione orale per il documento: « Rendiconto delle entrate e delle spese del Senato per l'anno finanziario 1978 » (*Doc. VIII, n. 3*).

P R E S I D E N T E . Non facendosi osservazioni, la richiesta si intende accolta.

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge:

« Legge-quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione e il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore » (994), d'iniziativa dei deputati Marzotto Caotorta ed altri; Bocchi ed altri (Approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Legge-quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore », di iniziativa dei deputati Marzotto Caotorta, Bianco Ilario, Caravita, Casini, Faraguti, Federico, Fiori Giovannino, Garocchio, Lucchesi, Morazzoni, Pezzati, Piccoli Maria Santa, Porcellana, Portatadino, Quarenghi Vittoria e Sanese; Bocchi, Spagnoli, Fracchia, Pani, Baldassari, Calaminici, Casalino, Cominato Lucia, Cuffaro, Gradi, Manfredini, Monteleone, Ottaviano, Pernice, Tamburini, Vignola e Sarti, già approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

M I T R O T T I . Onorevole Ministro, il tono del mio precedente intervento, l'interruzione che in termini cortesi mi ha imposto il Presidente dell'Assemblea, le conclusioni di quanti hanno seguito le mie denunce, sono tutti elementi che aleggiano in quest'Aula conferendo forse ad essa un carattere di tristezza quale connotazione di un impegno parlamentare che in forma eclatante, qual è quella denunciata precedentemente, elude impegni chiari e dovuti. Tristezza è anche in chi, come me, nulla aspettandosi da un personale impegno parlamentare altrettanto dovuto, ma tutto cercando con esso in quanto a significato, in quanto

a concretezza della propria azione, si vede praticamente tacitato da un distacco formale e forse sostanziale del rappresentante del Governo, nonchè destinatario di una disattenzione di colleghi che peraltro, attraverso interventi effettuati, hanno dimostrato di non possedere sufficienti elementi per sostanziare di concretezza i propri convincimenti. Dunque, povertà di interventi, povertà di responsabilità dovute, povertà di significati parlamentari e, quindi, povertà di legittimità della funzione che in ipotesi siamo chiamati a svolgere.

Ho fatto questa premessa per chiarire a me stesso, prima che agli onorevoli colleghi, quanto poco ci si debba attendere da un organismo parlamentare ormai sistematicamente ridotto ad operare in piena illegittimità formale e sistematicamente impegnato, con i pochi presenti, a rinnovare il rito di affermazioni, di atteggiamenti, di decisioni che si pongono a lontananza abissale dalla verità e dalla realtà dei fatti. Scoraggia pertanto il dover affrontare un altro problema, quello che ci pone l'approvazione del disegno di legge n. 994, con queste premesse che non sono state solo di ieri, ma che sono state rinnovate oggi dopo essere state di ieri e, forse, di molti anni addietro. Ma se tristezza viene da questa realtà (altrettanto triste), di certo non ri- viene scoramento a chi per impegno non soltanto odierno, per esperienza limitata ma sentita e per educazione politica, è portato ad agire secondo un metodo che tiene lontana l'improvvisazione, che cerca di utilizzare le capacità (poche o tante che siano) e che si fa scrupolo di acquisire elementi certi su cui fondare i propri convincimenti.

Ho avuto modo di rinnovare la denuncia di una carente ricerca di elementi probanti in diverse occasioni dibattimentali oltre che per il provvedimento in esame oggi — disegno di legge n. 994, afferente la legge-quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali, nonchè l'istituzione del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore — che risente particolarmente di questa carenza di ricerca di elementi conoscitivi. Unico dato

positivo che può essere raccolto, dall'andamento dei lavori in Commissione e nell'altro ramo del Parlamento, è una volontà di rimedio a condizioni di disagio e di carenze che ormai tutti possono riconoscere e di fronte alle quali — lo dichiaro — anche la mia parte politica esterna la certezza che esse vi siano e che necessaria si renda la partecipazione di tutti noi per contribuire ad impostare una adeguata soluzione.

Questo contestuale atteggiamento (di convinzione dell'esistenza di problemi e di lamentazione di una carenza di elementi) di certo non offre le possibilità migliori per una valutazione responsabile del provvedimento in esame e di certo non consente di realizzare quello spettro di indagine conoscitiva attraverso il quale reperire elementi utili per altrettanto utili formulazioni legislative. Si coglie — ho detto — attraverso i lavori parlamentari progressi, una volontà di rimedio che ha portato in questa occasione a concretare un brandello di quella più vasta riforma del settore trasporti che ormai sembra tristemente avviata a concretare quella eterogeneità dei fini, quella inversione logica della sua genesi, che stiamo costruendo passo dopo passo, attraverso il varo prima del provvedimento in favore del trasporto in conto terzi (credito agevolato) ed ora di quest'altro provvedimento teso a ripianare i *deficit* di gestione dei trasporti pubblici locali. Non a caso ho chiamato il provvedimento in esame brandello, perchè in questa azione legislativa, di varo parziale di materia legislativa che doveva essere delineata ed inquadrata in un'architettura più vasta (quella di un piano coinvolgente l'intero comparto dei trasporti), è quasi visibile otticamente quella « filamentazione » di norme a volte incongrue, a volte inintelligibili, a volte tra loro stridenti che finisce col viaggiare al seguito di provvedimenti parziali e che sempre si è dimostrata preclusiva di una impostazione complessiva corretta di quel piano generale che, venendo in un secondo momento, non può non tener conto di quanto legislativamente precostituito, non può non operare un'azione di ricucitura tra il nuovo prodotto legislativo e quello già operante, in ciò snaturando la propria fun-

zione di ordinamento organico superiore di una realtà più vasta (nel caso specifico quella dei trasporti).

È questa, in sintesi, l'analisi che si può fare di questo provvedimento: è un'analisi che trova conferma anche nella laboriosità dei lavori della Camera e nella conclusione di quei lavori stessi.

Il provvedimento, infatti, è stato varato dalla 10ª Commissione della Camera dei deputati con votazione a scrutinio segreto e, prima che si giungesse a quest'atto materiale di assenso del provvedimento, si è avuta una serie di contatti, di attriti, di frizioni che a malapena risultano temperati nelle norme di questo disegno di legge n. 994.

È chiaro che questa realtà, questa premessa di una futura realtà legislativa, di certo non rincuora specie se, al confronto, si ha la doverosità di porre quella che è la realtà di questo settore (il trasporto pubblico) che da anni, ormai, ha subito e continua a subire l'accrescersi di un pauroso *deficit*.

Difficoltà tipiche, queste, della gestione di un servizio che ha carattere pubblico e che quindi deve temperare le esigenze della collettività con le disponibilità economiche dell'ente che sovrintende alla gestione di questo servizio. È chiaro, dicevo, che tutto questo pone in condizioni di seria meditazione delle soluzioni che possono essere intraviste. E per seria meditazione intendo quello studio iniziale della poliedrica realtà quale è andata configurandosi regione per regione (il richiamo alla regione è in assonanza con le sottolineature che il relatore ha fatto nella presentazione del disegno di legge). Con la premessa di questa realtà variegata e degradata quale è possibile cogliere a livello regionale o a livello comunale il Parlamento affronta in quest'Aula una legge di ripianamento di *deficit* che altro non può significare se non quel saldo del debito fino qui accumulato, fine a se stesso e non orientato a costituire la premessa di una politica chiara e diversa da portare avanti nel settore.

Di fronte a questo stato di cose, la mia parte politica rinnova le proprie perplessità, ritenendo che non sia più utile e produ-

cente attardarsi nella definizione di una politica del settore dei trasporti, qual è ormai nelle attese di tutti; non è utile ed è sommaramente dannoso questo ritardo, innanzitutto perchè una cattiva gestione, oltre che tradursi in disagi per l'utenza, si trasforma in notevoli costi che finiscono col gravare sull'erario, costi per i quali è facile provvedere ad un ripiano (così come si provvede con questo provvedimento); è meno facile, però, tentare di mitigare questi costi e di razionalizzarli con provvedimenti tesi a preordinare la gestione di questi servizi. Ma, pur ammettendosi il dichiarato carattere di sanatoria (quale la mia parte politica riconosce a questo provvedimento), si è inteso, in altra parte della relazione di presentazione del disegno di legge n. 994, rigettare questa caratteristica per sottolineare la funzione innovativa di alcune norme inserite che dovrebbero costituire traccia ed orientamento per l'impostazione di una politica diversa nel settore dei trasporti pubblici. Al carattere di sanatoria, pure chiaramente riconosciuto, il relatore Vincelli ha inteso associare un'ammissione di disservizi registrati: anche in questo caso non vi è accenno alle cause generatrici ma vi è uno stemperamento, all'interno di una realtà sociale ingovernabile, di quelle responsabilità che invece andavano identificate con carattere prioritario. Nella relazione si sottolinea come elemento innovativo (e quindi di pregio del disegno di legge n. 994) la funzione di programmazione regionale che è stata articolata nel tessuto del disegno di legge n. 994, anche se, contestualmente, si esprime una condanna a morte della funzione dell'ente provincia per il quale invece si lamentano schemi rigidi di articolazione. Mi sembra questo un pronunciamento un po' azzardato: nel momento in cui per l'ente provincia, come per altri problemi nodali, non risulta adeguatamente affrontato un impegno legislativo parlamentare, mi sembra un voler mettere il carro dinanzi ai buoi. Che questa politica regionalistica sia finalizzata, al di là degli intenti scritti, ad obiettivi costituzionali, è lodevole, possiamo pure dirlo sol che la si lasci nell'accezione terminologica in cui la relazione la colloca. Ma que-

sti impegni programmatori regionali per la parte già sperimentata in altri settori, hanno già costituito valide cartine di tornasole attraverso le quali è stato facile per chiunque rilevare come sproporzionato sia stato l'atto di fede che si è tradotto nella pioggia di deleghe che ha sommerso l'ente regione, sproporzionato — chiarisco — rispetto alle possibilità pratiche delle regioni stesse di farvi adeguatamente fronte. Anche qui il gioco politico ha prevalso sulla opportunità tecnica di tagliare un abito legislativo a misura delle varie realtà regionali. Si è voluto anche qui far vestire alle regioni l'abito preconfezionato di una delega alla programmazione che viene estesa, a livello di consultazione, alle province e che trova compartecipi le entità comunali. Nè il discorso di piena fiducia nelle regioni (attraverso qualche esempio pur significativo) può essere invocato a piena ragione, se è vero, come è vero — e la relazione tanto certifica — che le differenziate esperienze regionali molto spesso hanno dimostrato di essere finanche poco raccordabili tra esse e che questa difficoltà sia riconoscibile e riconosciuta è desumibile anche attraverso l'articolato della norma specifica di questo disegno di legge teso anche a ricordare il coinvolgimento di distinte regioni. Si ha quindi piena coscienza di difficoltà difficilmente superabili attraverso il passaggio forzoso delle regioni e senza la sopravvivenza di una responsabilità suprema dello Stato capace di mitigare contrasti ed attriti. Nè noi lamentiamo in questa occasione eccessivamente queste carenze perchè leggiamo lo scopo principale di questo disegno di legge nella volontà di sanatoria dei *deficit*. Riteniamo che l'eliminazione delle pendenze sia un atto primo da svolgere se si vuole sgombrare il terreno operativo dalle sterpaglie di difficoltà economiche e burocratiche che rischiano di trattenere e bloccare ogni pur lodevole volontà di rimedio legislativo. Ci attendevamo, però, che in questo provvedimento fosse tradotta la volontà di avviare seriamente quel discorso di nuova politica dei trasporti che pure viene evocato nella relazione di presentazione del disegno di legge. Non ne abbiamo ravvisato trac-

cia. Fidiamo che il dibattito e le anticipazioni emendative che sono state profferite in Commissione approdino al risultato utile di una modifica in meglio della norma progettata in modo carente nel disegno di legge al nostro esame. Tale progetto, oltre a far cogliere il carattere di sanatoria (che la mia parte politica condivide per le ragioni che ho testè ricordato), offre lo spunto per qualche altra sottolineatura positiva che non ho difficoltà ad effettuare, così come non ho avuto e non ho difficoltà a mettere in rilievo gli aspetti negativi.

È orientamento positivo quello leggibile attraverso la normativa di cui all'articolo 8, che orienta l'utilizzazione di investimenti verso scopi che rendono accessibili i mezzi del trasporto pubblico agli invalidi e a tutti coloro che comunque non sono in grado di superare quegli ostacoli materiali che tutti conosciamo. Il superamento di queste barriere tecnologiche è un atto di sensibilità che noi vogliamo sottolineare, a riconoscimento di una positività che pure intravediamo nella norma. Perplexità invece abbiamo in merito all'articolo 9, istitutivo, presso il Ministero dei trasporti, del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto. Analoghe perplexità abbiamo esternato in occasione di altra istituzione di un fondo che coinvolgeva il settore (credito agevolato per l'auto-transporto in conto terzi).

Mi sembra che analoghe perplexità siano anche state rappresentate dalla 1ª Commissione. Mi auguro che il dibattito metta a fuoco queste perplexità e attraverso la lente critica e capace dell'emendamento trovi una diversa e migliore definizione delle norme al varo. Il mio intervento ha voluto in premessa sottolineare i motivi che ho esposto. Da essi si può trarre convinzione di una critica documentata nei confronti dell'articolato ma si può trarre, anche, convinzione che esistono le premesse perchè si guardi verso la soluzione ultima di un piano organico dei trasporti portando avanti un impegno legislativo parziale ad esso ricordato oggi e raccordabile domani (a seguito della emanazione del piano stesso). Attendo quindi dai lavori che l'Assemblea

svolgerà nel seguito qualche ulteriore indicazione per potere formulare il voto della mia parte politica.

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

R I P A M O N T I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il provvedimento in esame nel testo approvato dalla Camera dei deputati è finalizzato al conseguimento di tre obiettivi. Il titolo I delinea, infatti, i principi fondamentali, per le regioni a statuto ordinario, per l'esercizio della facoltà legislativa configurandosi come legge-quadro in materia di trasporti locali, nonchè per lo svolgimento della funzione di programmazione del settore.

Il titolo II istituisce un fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio in connessione con la funzione attribuita alle regioni di corrispondere i contributi anche per gli esercizi dei trasporti pubblici locali (lettera c dell'articolo 2), direttamente oppure tramite gli enti e gli organismi di cui al terzo comma dell'articolo 1, secondo parametri obiettivi, per coprire la differenza tra costi e ricavi.

Il titolo III istituisce il fondo per gli investimenti con una dotazione complessiva di 2.000 miliardi, di cui 300 miliardi per l'esercizio 1980.

È bene sottolineare che l'urgenza di approvazione del disegno di legge è strettamente legata all'esigenza di finanziamento degli investimenti, con l'utilizzo delle disponibilità iscritte nei capitoli 9001 degli esercizi 1979 e 1980. L'utilizzo dello stanziamento iscritto nel 1979 deve essere disposto entro il 31 dicembre del corrente anno: superando questo ultimo termine, ai sensi dell'articolo 10 della legge n. 468, i 150 miliardi stanziati nel 1979 al capitolo 9001 costituirebbero un'economia di spesa.

Per quanto riguarda il titolo III, sul quale non intendo ritornare, mi limito a due osservazioni. La prima, di carattere politico, onorevole Ministro, tende a sottolineare come pure in presenza di una situazione di crisi del settore automobilistico, che ha por-

tato a proporre misure eccezionali di intervento con i decreti economici, il Governo non abbia assunto per due anni l'iniziativa di impegnare i 300 miliardi disponibili, di cui almeno il 50 per cento per commessa alle industrie situate nei territori del Mezzogiorno, con un investimento complessivo di 400 miliardi sull'intero territorio nazionale. L'urgenza di utilizzo dei 300 miliardi si ricollegava e si ricollega anche all'impostazione e all'attuazione dei piani di ristrutturazione delle aziende municipali di trasporto. Non vi era nessuna motivazione plausibile per rinviare tale utilizzo fatta eccezione dell'uso strumentale del rinvio per esercitare, collocando in questo disegno di legge il titolo III, una discreta pressione sul Parlamento per l'approvazione del disegno di legge unificato presentato sulla base delle proposte avanzate dall'onorevole Marzotto Caotorta ed altri e dall'onorevole Bocchi ed altri.

In questo senso il richiamo alle responsabilità del Governo non comporta una responsabilità specifica del ministro dei trasporti senatore Formica che, assumendo la direzione del dicastero, ha trovato il provvedimento già approvato dalla Camera dei deputati. Certo va stigmatizzato questo fatto per il danno economico che ne è derivato all'economia del settore e per le conseguenze sociali del ritardato adeguamento del materiale mobile e delle infrastrutture, a parte l'annuale polemica sull'ammontare dei residui passivi, in questo caso residui di stanziamento.

La seconda osservazione è di carattere tecnico-procedurale e pone l'esigenza, come ha sottolineato la Commissione bilancio, di modificare l'articolo 14 inserendovi la previsione di spesa per il 1981.

Le osservazioni al titolo I non riguardano certo i principi fondamentali cui le regioni a statuto ordinario debbono attenersi nell'esercizio della facoltà legislativa e di programmazione in materia di trasporti pubblici anche locali, ma le modalità di concessione del contributo per l'esercizio (articolo 5, primo comma, in relazione alla lettera c dell'articolo 2), secondo le indicazioni dell'articolo 6.

A mio avviso, debbono essere distinte le funzioni legislative, di coordinamento, di indirizzo, di programmazione e di controllo dei bilanci delle aziende pubbliche di trasporto anche locale, dalla gestione dei contributi per l'esercizio.

È auspicabile dunque un piano di riparto dei contributi sulla base delle indicazioni di cui al primo comma dell'articolo 6, con le prescrizioni di cui ai successivi secondo, terzo e quarto comma. Infatti a funzioni attribuite dalla legge agli enti locali, come i trasporti urbani, deve corrispondere il trasferimento dallo Stato ai comuni delle risorse sulla base di certificazioni di bilancio, ai fini del rispetto degli indici e dei parametri previsti dalla legge regionale, certificazioni assoggettate al controllo della giunta regionale.

Nell'attuale situazione normativa della finanza locale, approvato il fondo nazionale per il ripiano del disavanzo delle aziende di trasporto, non è ipotizzabile un ulteriore intervento del comune a copertura del disavanzo senza possibilità di rimborso da parte dello Stato. Ciò comporterebbe una riduzione delle spese negli altri settori per beni e servizi relativi a funzioni che sono già state assunte dai comuni e il cui stanziamento di spesa è indicato nei bilanci. Si riproporrebbe cioè il problema dei disavanzi di parte corrente, disavanzi espliciti od occulti e verrebbe ripercorsa una strada che certamente ha dato luogo fin qui a distorsioni ed a squilibri, che si vogliono eliminare con la presente legge.

Qualora l'erogazione dei contributi venisse, a mio avviso, irrazionalmente assegnata alle regioni, con la constatazione che il 75 per cento delle spese è coperto dalle risorse così trasferite dal bilancio statale a quello regionale, è indispensabile assicurare la corresponsione in rate bimestrali anticipate, a partire dal 20 gennaio e con il conguaglio entro il 20 novembre, per mettere le aziende in condizioni di far fronte agli impegni e per evitare il ricorso al credito ordinario a breve o a medio termine, dopo il consolidamento della esposizione per 6.000 miliardi, avvenuta con il primo decreto Stamatì. In proposito ho presentato un emen-

damento all'articolo 6, secondo comma, soppressivo del quarto comma, che non intacca però il disegno complessivo del fondo nazionale erogato attraverso le regioni. Infatti, come i colleghi possono constatare, non ho presentato un emendamento soppressivo dell'articolo 5, anche se sono convinto che nell'ambito di programmi annuali o pluriennali, definiti dalla regione e sulla base della indicazione dell'entità del contributo determinata dalle singole giunte regionali, la corresponsione dello stesso potrebbe avvenire più razionalmente con le attuali modalità, che hanno assicurato una gestione normale nell'esercizio delle aziende di trasporto locale.

Il finanziamento a cascata prevede anzitutto una ripartizione del fondo nazionale da parte del CIPE alle singole regioni, poi le singole regioni debbono procedere a ripartire il contributo per le singole aziende e all'erogazione diretta o tramite gli enti locali ed i consorzi contemplati nell'articolo 1, con una procedura amministrativa defatigante, ripetitiva ai tre livelli e che, a mio avviso, non lascia sperare nella tempestività dell'erogazione.

Non entro, per ragioni di tempo, nel merito dei rapporti tra pianificazione territoriale regionale e piano regionale dei trasporti, sulla definizione dei bacini di traffico individuabili solo nell'ambito di una pianificazione territoriale comprensoriale, prevedendovi fabbisogni di mobilità in relazione alle modificazioni indotte nel territorio, al fine di conseguire obiettivi di riequilibrio e di sviluppo economico.

Sul II titolo, essendosi delineata una maggioranza preconstituita che passa attraverso i partiti, mi limiterò ad alcune considerazioni sulla percorribilità immediata del procedimento di ripiano, quale delineato, e sulle modalità di costituzione del fondo. Questo fondo è costituito, infatti, dal coacervo degli stanziamenti iscritti nei bilanci dei comuni e delle province per il ripiano dei disavanzi delle aziende di trasporto locale, nonché dagli stanziamenti iscritti nei bilanci regionali per la concessione di contributi diretti o indiretti alle aziende di trasporto pubbliche o private.

Gli stanziamenti iscritti nei bilanci comunali e provinciali sono la rappresentazione contabile delle iniziative assunte nel tempo per la realizzazione e lo sviluppo dei trasporti urbani ed interurbani, con la concessione di contributi per coprire il costo sociale dei trasporti. A partire dal 1978 questi stanziamenti sono stati certificati ed assoggettati ad una espansione parametrata a norma di legge. Nel 1978 l'incremento di questo coacervo di stanziamenti iscritti per il sistema dei trasporti è stato del 10 per cento rispetto ad una variazione del PIL del 15,7 per cento. Nel 1979 vi è stato un incremento dell'11 per cento rispetto ad una variazione dei prezzi del 15,40 per cento e del PIL del 20,9 per cento. Nel 1980 l'incremento è stato del 19,70 per cento rispetto ad una variazione del PIL del 23,3 per cento e dei prezzi del 18,60 per cento.

In base al decreto del Presidente della Repubblica n. 5 del 1972 tra le funzioni statali trasferite alle regioni è compresa anche l'erogazione di sovvenzioni, contributi e sussidi di cui possono beneficiare tutti i concessionari dei servizi di trasporto e non solo le imprese operanti in base ad una concessione allora statale ed oggi regionale.

Gli stanziamenti sono decisi dalle regioni attraverso la ripartizione del fondo comune tra le diverse funzioni svolte. Ritengo che il Governo vorrà informarci dell'entità complessiva degli stanziamenti sui bilanci regionali a questo titolo, ovvero sulla entità dei contributi erogati al settore. Mi limito solo ad osservare che, sulla base di statistiche ufficiali offerte dalla stessa Federtrasporti, l'incremento del contributo regionale ai bilanci delle aziende municipalizzate per i servizi svolti al di fuori dell'area urbana è stato nel 1979 solo del 7,3 per cento rispetto al 1978, aggravando le difficoltà finanziarie in cui si trovano le aziende di trasporto extraurbano. Infatti, mentre il fondo comune è aumentato l'anno scorso di circa il 33 per cento, nella ripartizione interna al bilancio regionale, lo stanziamento concernente i trasporti intercomunali in concessione, pubblica o privata, non è stato adeguato agli indici di variazione dei prezzi o all'indice di variazione del PIL.

Quando si concentra il coacervo degli stanziamenti iscritti nel 1980 nei bilanci comunali, adeguati sulla base di parametri stabiliti per legge, con gli stanziamenti iscritti nei bilanci regionali, non adeguati neppure sulla base dell'indice di variazione dei prezzi e comunque in misura inferiore all'indice di incremento annuale del fondo comune in un settore considerato prioritario, per la successiva ripartizione sull'intero settore, si viene praticamente ad operare un trasferimento di risorse dal settore delle aziende che gestiscono il trasporto urbano al settore delle aziende concessionarie dell'esercizio del trasporto interurbano.

Ecco perchè ho presentato un emendamento, affinchè nella prima applicazione del fondo il coacervo degli stanziamenti iscritti sui bilanci regionali venga incrementato dell'indice di adeguamento annuale del fondo comune. Sarebbe difficile, infatti, ricostruire dal 1972, sulla base dello stanziamento iscritto nel bilancio dello Stato e trasferito poi alle regioni, gli stanziamenti iscritti nei bilanci regionali e verificare se la loro evoluzione sia stata non solo correlata all'esigenza di adeguamento monetario, ma soprattutto alla volontà politica espressa di dare priorità al settore dei trasporti, stante l'esigenza di garantire la mobilità umana sul territorio.

Continuando il discorso della percorribilità della procedura prevista per il prossimo anno, se approvassimo la legge nel testo attuale, la concessione del contributo sarebbe subordinata: innanzitutto, alla decisione della legge finanziaria in ordine all'ammontare del contributo complessivo; alla decisione del CIPE per la ripartizione del contributo tra le 19 regioni e le 2 province autonome; all'approvazione della legge regionale, ai sensi dell'articolo 6, con la definizione dei parametri oggettivi, in quanto, approvata la legge, non è consentita alcuna discrezionalità alle giunte regionali sulla ripartizione dei contributi; infine, alle procedure di erogazione che la stessa legge regionale deve definire.

Non è dunque ipotizzabile, onorevole Ministro, che entro il 20 gennaio del prossimo anno le aziende possano disporre dei con-

tributi indispensabili per far fronte agli impegni, che sorgono a partire dal 1° gennaio per l'esercizio delle linee e, soprattutto, per il pagamento del personale. Noto che, secondo le statistiche offerte dalla Federtrasporti, nel 1979 i ricavi coprono solo il 24 per cento della spesa, mentre il 76 per cento viene coperto con i trasferimenti dai bilanci comunali e, con l'approvazione del disegno di legge, dal bilancio regionale. Ne deriva l'esigenza — che mi auguro condivisa dall'Assemblea — di emendare l'articolo 9, non rinviando l'istituzione del fondo, ma spostando all'esercizio 1982 l'applicazione della normativa relativa al fondo e alla concessione di contributi. Funzionamento, quindi, del fondo a partire dal 1982, secondo le nuove procedure, mentre per il prossimo anno la concessione dei contributi a ripiano dei disavanzi verrà effettuata con le stesse modalità previste dall'attuale normativa della finanza locale.

Il disegno di legge che il Governo ha presentato in Parlamento per la finanza locale dovrebbe essere integrato, pertanto, per stabilire le modalità di copertura del finanziamento per il ripiano dei disavanzi delle imprese pubbliche di trasporto municipalizzato, per le gestioni dirette comunali o per le gestioni consortili, prevedendo anche l'adeguamento dello stanziamento 1980, tenendo conto dell'indice di sviluppo del prodotto interno lordo ovvero dell'indice di variazione dei prezzi.

Ho voluto sottoporre queste considerazioni all'Assemblea, limitandomi all'esame degli aspetti innovativi del disegno di legge. Vorrei aggiungere un'ultima osservazione: nello stesso progetto è previsto che per le società per azioni si provveda con il contributo annuale alla copertura del disavanzo accertato alla fine dell'anno precedente.

Onorevole Ministro, si è verificato e si verifica — ritengo di doverlo sottolineare in Parlamento — il passaggio di gestioni da società private concessionarie a società pubbliche, con l'acquisizione del pacchetto azionario, e di queste ultime da parte dei consorzi intercomunali; dopo di che la società che gestisce il servizio di trasporto intercomunale percepisce il contributo, sulla base

delle percorrenze chilometriche annue, stabilite dalla regione, contributo che dovrebbe garantire il pareggio del bilancio. A fine anno, riscontrandosi un disavanzo all'amministrazione, il consorzio invita i comuni a coprire questo disavanzo con lo strumento di contributi integrativi sui bilanci comunali, contributi sulla cui legittimità avanzo le mie riserve anche in sede parlamentare.

Ho inteso con queste mie considerazioni sottolineare all'Assemblea che stiamo operando, in un settore che condiziona la mobilità umana sul territorio al servizio della libertà del cittadino e dello stesso sviluppo economico, in una congiuntura delicata e difficile. Il sistema dei trasporti urbani condiziona la funzionalità delle strutture urbane e lo svolgimento della vita delle nostre città. Abbiamo assicurato per un triennio, anche in connessione con i rinnovi contrattuali, la funzionalità del sistema dei trasporti.

Onorevole Ministro, lo sciopero selvaggio che si verificò a Roma è da ricollegarsi esclusivamente alla solidarietà dei dipendenti delle aziende municipalizzate con i lavoratori operanti in aziende sovvenzionate dalle regioni, per il mancato adeguamento del contributo per la copertura degli oneri contrattuali. Si è dovuto d'urgenza procedere all'approvazione di un disegno di legge per assicurare la copertura dei maggiori oneri, mentre, essendo la funzione trasferita alla regione, la copertura doveva essere assicurata dall'adeguamento degli stanziamenti iscritti nei bilanci regionali. Devo essere chiaro con tutti, onorevoli colleghi, che allorché nel 1982 entrerà in funzione il fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi d'esercizio e la sua entità sarà definita con legge finanziaria — a questo proposito voglio osservare che sarebbe preferibile non introdurre automatismi di indicizzazione, dato che le accertate esigenze del settore possono richiedere percentuali di incremento più elevate del tasso di inflazione o dell'indice di aumento PIL — le regioni dovranno assicurare la funzionalità dei trasporti e assumersi i maggiori costi, anche di personale, che dovessero verificarsi nel corso dell'esercizio.

Non è più ipotizzabile, istituito il fondo nazionale, l'intervento dei comuni con oneri a carico dei loro bilanci, per la copertura dei maggiori costi di esercizio, sulla base del disavanzo accertato a fine esercizio. Se la funzione e le relative risorse sono trasferite alla regione, la regione deve provvedere alla gestione del fondo ed al suo adeguamento alle esigenze del settore.

Mi auguro quindi, onorevoli colleghi, che il Parlamento valuti queste mie considerazioni e soprattutto l'opportunità (non dico politica poichè avremo le elezioni in primavera a Roma e in molte altre città italiane), che risponde ad esigenze di carattere sociale, di rinviare di un anno l'entrata in funzione del fondo per consentire alle regioni che ancora non dispongono di piani per i trasporti — alcune regioni hanno elaborato il bilancio consolidato dei trasporti, come ad esempio la regione Piemonte, altre regioni hanno definito i bacini di traffico ma non hanno valutato l'entità dei disavanzi di bilancio ed impostato i criteri obiettivi per la concessione di contributi — di dare applicazione puntuale alla normativa prevista dal disegno di legge, così da assicurare a partire dal 1982 un andamento regolare, con una più elevata produttività sul piano economico e sul piano sociale, dell'intero sistema dei trasporti regionali e locali.

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

*** L I B E R T I N I.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, questo provvedimento che i comunisti hanno proposto nel 1976 e fermamente voluto e che hanno accompagnato fino al traguardo attraverso un lungo itinerario, troppo lungo, di quattro anni, risponde a tre esigenze fondamentali che vorrei fossero presenti alla coscienza dei colleghi.

Primo, si tratta di realizzare una seria programmazione del trasporto regionale in direzione di un sistema di trasporti integrati.

Oggi la situazione è di incredibile caos: caos all'interno delle aziende, nel senso che esse hanno seguito i disavanzi piuttosto che una logica programmazione; caos perchè vi

sono aziende che operano sulle stesse linee e con caratteristiche del tutto omogenee ma che tuttavia hanno costi estremamente differenziati; caos nell'impiego del personale (da una parte ci sono tre addetti per un pullman, dall'altra cinque, otto e in qualche luogo financo undici); caos per la mancanza di collegamenti, il che provoca grave danno all'utenza; caos perchè vi è la mancanza totale di raccordo tra la programmazione, che non può avvenire dentro la cinta comunale nemmeno delle grandi città perchè si pongono i problemi dell'area metropolitana, e l'organizzazione del territorio, cose che sono strettamente legate: il *deficit* di un'azienda di trasporto e la sua efficienza sono collegati alle misure di viabilità, all'organizzazione del territorio.

Questa legge, anche con alcune forzature, tenta di indirizzare verso una programmazione, su base regionale e comprensoriale, di bacini di traffico nel sistema dei trasporti, sapendo che i trasporti del futuro sono integrati: avremo l'uso convergente non solo degli autobus, dei tram, dei metro leggeri e dei metrò pesanti, ma anche delle ferrovie statali, delle ferrovie in concessione, che ci apprestiamo a trasferire alle regioni e allo Stato, per cui è necessario avere un'ottica più comprensiva. Questo lo si può avere solo a livello regionale e poi a livello comprensoriale: questo è il primo obiettivo della legge, esso risponde a tale esigenza e non nasce da una invenzione ma dalla necessità di risolvere un problema che tutti quelli che si occupano da anni dei trasporti pongono.

Secondo obiettivo. Questa legge tende a ridurre l'anomalia dei costi, a costringere tutti i soggetti che operano in questo campo a fare i conti con la necessità di portare i costi intorno a livelli *standard*, determinati in modo scientifico.

Terzo punto. Questa legge mira a rendere disponibili per i sistemi di trasporto regionale somme importanti per gli investimenti (e dunque non solo per il piano della spesa corrente), con scadenze rigorosamente programmate. Voglio sottolineare che con questa legge alle regioni, ai comuni e alle aziende vanno somme molto maggiori che nel

passato, perchè non solo vi è una maggiorazione rispetto ai limiti attuali per il fondo ripiano dei disavanzi di esercizio, ma si aggiunge anche il fondo di investimenti, che non vi era prima, e vi sarà poi sempre più la confluenza di tutte le disponibilità che sono nei vari bilanci regionali intorno a questa direttrice di spesa.

Rispondere a queste tre esigenze vuol dire inserire nel trasporto regionale una filosofia nuova: i poteri pubblici, invece che inseguire i disavanzi dell'azienda, devono programmare lo sviluppo del trasporto, organizzare massicci investimenti e correlare l'organizzazione del trasporto con quella del territorio: è il passaggio dalla non programmazione e dal sistema dei rimborsi a pie' di lista ad un sistema di programmazione e di spesa pubblica orientata in modo produttivo, e questo è il senso complessivo della legge che ha un carattere fondamentale.

Vorrei sottolineare a questo punto due importanti conseguenze che possono aver luogo dall'approvazione di questa legge: primo, i comuni e le regioni potrebbero a questo punto (mi auguro che dovrebbero e la mia parte politica opererà in questa direzione) far di tutto perchè si vada ad una standardizzazione e ad una omogeneizzazione delle commesse. Si possono risparmiare moltissimi soldi e rendere più efficienti i servizi, se l'ordinazione degli autobus, dei tram, dei mezzi in generale che servono per il trasporto regionale viene fatta su basi standardizzate ed unificate, con una strategia comune. Il fondo lo rende possibile, in particolare lo rende possibile il fondo di investimenti cadenzato annualmente che parte coi 300 miliardi di questo anno. Siamo molto al di là del vecchio piano. E sottolineo che si tratta anche di contributi che vanno in conto capitale, e quindi hanno un rilievo importante nella finanza locale.

La seconda conseguenza è che, se questa legge viene approvata ed entra in funzione e se i comuni e le regioni attuano questi processi di standardizzazione, di omogeneizzazione, l'industria produttrice potrà effettuare una cospicua sua riorganizzazione produttiva alla quale dovremmo portarla, con vantaggio nei costi, nei prezzi interni e nella

possibilità dell'industria stessa di fare leva su questo retroterra organizzato per accedere ai mercati internazionali. Anche da questo punto di vista si tratta di una legge che ha carattere veramente strategico.

Durante questi quattro anni, a parte le resistenze sorde, che io posso capire, ma che abbiamo combattuto, sono sorte alcune obiezioni a questo disegno. E alcune di queste obiezioni sono riecheggiate nell'intervento del collega Ripamonti. Io vorrei rapidamente esaminarle, non facendone carico al collega Ripamonti, ma riferendomi a obiezioni che sono circolate nell'area politica durante questi anni. In primo luogo, si paventa che con questa legge si introduca un tetto rigido alla spesa dei comuni, cioè al ripiano della spesa di parte corrente. Ora, io voglio dire che intanto l'introduzione di vincoli fa parte dello spirito della legge come prima ho richiamato. Vi è un elemento di forzatura che tende a ricondurre la spesa in questo campo a certi *standard*, a certi livelli determinati con razionalità. È proprio la fine del pie' di lista. Però voglio anche dire subito dopo che, come ho accennato prima, in realtà i comuni e le aziende dispongono di più soldi, non di meno. Questa è una legge che accresce le disponibilità, non le riduce. Soltanto che nel momento in cui lo Stato mette a disposizione più denaro, più finanziamenti, chiede come contropartita alle regioni, ai comuni ed alle aziende una razionalizzazione dei sistemi di trasporto e una riduzione dei costi. Questo è il discorso, altrimenti si tratterebbe soltanto di una legge di erogazione di fondi ulteriori. Invece non è questo lo spirito della legge.

Seconda osservazione. Si dice: attenti alle regioni (il passaggio in più). Do atto al collega Ripamonti di avere formulato questa obiezione nel modo più corretto e discreto, ma vorrei, con la franchezza dalla quale non riesco mai a sottrarmi, riportare quella obiezione che non viene fatta qui in guanti gialli ma che si sente far fuori e che poi ha una certa serietà. Si dice: in realtà tutta questa programmazione passa attraverso le regioni, ma le regioni non funzionano, le regioni sono un livello in più, le regioni, qualcuno dice, sono un ente inutile.

C'è questo problema e non è inventato, perchè, se considerassi l'esperienza di alcune regioni italiane, un ragionamento così lo farei anch'io. Però, vorrei osservare, intanto, che c'è una differenza tra regione e regione, che non possiamo mettere tutti nello stesso sacco. E non voglio solo paragonare il Piemonte alla Sicilia, ma posso paragonare, così si comprende che non faccio neppure distinzione di colore, il Friuli-Venezia Giulia alla Campania. Le regioni non funzionano tutte allo stesso modo, le regioni funzionano in modo diverso l'una dall'altra e vorrei dire che gli elettori, i cittadini hanno le regioni che si meritano, ma questo è vero per tutto, per il Parlamento e per il Governo. Questo è il punto. Possiamo anche decidere, ad un certo punto, che in questo paese questo livello di programmazione non funzioni e possiamo sopprimerlo, ma, fino a che le regioni ci sono, non si può fare finta che non ci siano e di lì si deve passare. D'altra parte aggiungo che, per quello che riguarda il trasporto regionale, mi parrebbe difficile concepire, anche se le regioni non ci fossero, un livello di programmazione diverso da quello regionale perchè il livello regionale è l'unico tecnicamente idoneo per una programmazione del trasporto.

Certo il livello comunale nei comuni grandi ha importanza, però non basta per i comuni di minore dimensione: c'è il problema dei comprensori o dei consorzi di comuni, però vi sono anche gestioni di linee, indirizzi di linee che riguardano l'intervento sul territorio regionale e che richiedono un coordinamento a carattere regionale. Quindi il problema è di far funzionare le regioni, non di partire dal fatto che alcune regioni non funzionano per saltare questo necessario livello di programmazione.

La terza osservazione che sento fare, onorevoli colleghi, è seria e merita una riflessione. Si dice: ma noi, tutti quanti, avevamo detto che nel futuro non si sarebbero creati fondi speciali, che ci sarebbe stato un fondo della finanza locale globale all'interno del quale le ripartizioni sarebbero spettate alle autonomie locali stesse. La predeterminazione di fondi, come dire, menoma questa libertà di scelta. È una osservazione seria. Ma

faccio osservare che intanto questa norma, questo indirizzo è stato già violato in altri campi, ad esempio per la sanità. E faccio osservare che in questa fase, proprio anche per le cose che diceva poco fa il collega Ripamonti su quanto le regioni hanno stanziato per i trasporti, se vogliamo realizzare una forzatura, abbiamo bisogno di determinare anche sotto questo aspetto un vincolo, tenendo conto che i trasporti sono tutto quello che diceva il senatore Ripamonti prima e sono in una crisi profonda. Io dunque credo che queste obiezioni trovino risposta, ma per le preoccupazioni che esse possono ancora sollevare credo che valga l'emendamento che i colleghi del Gruppo comunista hanno presentato, che fa slittare di un anno la entrata in funzione del fondo per il ripiano dei disavanzi di esercizio. Questo emendamento ha una motivazione essenziale che è quella che il senatore Ripamonti ricordava.

Il senatore Ripamonti è più pessimista di quello che non sia io, però anche riducendo il tasso di pessimismo il rischio è che, approvando noi questa legge alla fine di questo anno, le regioni non siano in grado praticamente di attivare la legge nel 1981, per cui in realtà volendo andare troppo in fretta si finirebbe per affossare la legge, per provocarne una crisi, per avere un effetto di ritorno negativo. Allora meglio piano ma bene. E quindi la nostra posizione a questo punto, perchè siamo alla vigilia delle feste di Natale e siamo a pochi giorni dall'inizio del 1981, è che si approvi la legge come essa è, ma si introduca un emendamento, per il quale noi siamo disponibili anche a un accordo tra tutti i Gruppi, che consenta lo slittamento di un anno dell'entrata in funzione del fondo per il ripiano dei disavanzi di esercizio.

Vorrei però dire a questo punto che, a parte le obiezioni sulle quali ho cercato di ragionare, vi sono altre obiezioni reali nel sottofondo che hanno fatto ostacolo al cammino di questa legge durante i quattro anni. In questo senso respingo quello che il senatore Ripamonti diceva: che si è voluto ritardare il fondo di investimento per legarlo all'insieme della legge. La verità è che l'insieme della legge c'era dal 1976 e

si è ritardata l'approvazione della legge per 3-4 anni — questo è il vero problema — e che la logica del fondo di investimento non può essere al di fuori della riorganizzazione del sistema dei trasporti di cui prima dicevo.

La verità è che vi sono state tendenze in realtà antiregionalistiche, ma non dal lato dei comuni, volte a mantenere piuttosto i poteri alla burocrazia centrale, e vi sono state poi tendenze localistiche e municipalistiche dalle quali dobbiamo guardarci con molta attenzione. Voglio parlare con molta franchezza, anche perchè nella nostra proposta di rinvio di un anno del fondo per il ripiano dei disavanzi di esercizio non c'entrano per niente le elezioni del comune di Roma di quest'anno; lo dico molto apertamente: c'entra la preoccupazione che ho detto.

Noi siamo una forza politica che si trova oggi ad amministrare alcuni tra i grandi comuni italiani, però noi non pensiamo che la vita di questi comuni possa avere luogo a danno della vita di altre comunità. Non pensiamo nemmeno che all'interno di questa politica dei trasporti il grande possa prevaricare i piccoli. Non pensiamo che Milano abbia diritti diversi da Caltanissetta, o che il Nord abbia diritti diversi dal Sud, e pensiamo che il riconoscimento dell'uguaglianza dei diritti si colloca all'interno di una logica di programmazione, quindi di un riparto scientifico dei mezzi: non mezzi accentrati presso il potere centrale che vengono poi distribuiti sulla base di pressioni localistiche, municipalistiche, al di fuori di una logica di programmazione.

Concludendo io penso di poter dire qui stasera, a nome dei colleghi e compagni del Gruppo comunista, che questa legge con i suoi limiti, con le difficoltà che avrà nella applicazione — e interverremo se sarà necessario — con i suoi punti interrogativi, segna un grande passo avanti nella politica dei trasporti del nostro paese. Questa è un'affermazione che occorre fare finalmente e fino in fondo. In questo senso registro come un fatto positivo che essa nasca dalla convergenza di un vasto arco di forze democratiche, ma mi consentirete di dire, al di fuori di ogni spirito polemico che sarebbe fuori luogo, che questa legge è frutto del lavoro

compiuto negli anni della maggioranza di unità nazionale. Molti frutti sono rimasti attaccati all'albero dopo quell'esperienza: penso al piano delle ferrovie, penso alla legge sull'autotrasporto che abbiamo approvato qualche settimana fa, a tutto un arco di leggi che sono maturate all'interno della maggioranza di unità nazionale.

In secondo luogo voglio sottolineare che se a questo voto finale noi arriviamo oggi, è per la tenacia con cui i comunisti hanno voluto, vogliono e perseguono una riorganizzazione della politica dei trasporti al servizio dei cittadini e della collettività. (*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, la legge che siamo chiamati ad approvare scaturisce da esigenze obiettive che tutti noi conosciamo. Si tratta di una legge cornice per indurre le regioni a legiferare in modo uniforme in materia di servizi di trasporto, esclusi quelli di competenza statale.

Non insisterò certo sull'insufficienza qualitativa e quantitativa del servizio di trasporto finora assicurato alla collettività, nè sullo stato di cronico dissesto delle aziende di trasporto e sulla conseguente necessità di potenziare i servizi di trasporto pubblico per i risparmi anche energetici.

Da queste semplici constatazioni discende l'esigenza del coordinamento tra i vari sistemi di trasporto, di una gestione più economica delle aziende, del ripianamento dei *deficit* d'esercizio. Altri punti significativi sono l'individuazione del concetto di bacino di traffico, la sollecitazione verso la creazione di consorzi o di altre forme associative per la gestione dei servizi di trasporto, la disciplina delle concessioni, l'erogazione di somme per investimenti, l'istituzione del fondo nazionale trasporti e del fondo per gli investimenti, la gestione di questi fondi da parte del Ministero dei trasporti. La specificazione della legge è quindi completa.

Potrà la legge, nel testo pervenuto a noi dalla Camera, conseguire gli scopi per i quali

è stata formulata? Questo è il dato problematico anche in rapporto ai differenti e disparati obiettivi che essa persegue nei tre titoli nei quali risulta motivata e articolata.

Questa legge si è resa ormai urgente per una serie di motivi. Il primo è conseguente al decentramento regionale in materia di trasporti. Una volta conferite potestà statuali alle regioni occorreva già nel 1972 e prima ancora fissare la cornice entro la quale le regioni avrebbero potuto legiferare in materia di servizi di trasporto di persone e di cose. Vi è da rammaricarsi che il Legislativo legiferi in ritardo. Si tratta di un periodo di otto anni dal primo decentramento alle regioni delle competenze in materia, trasferimento di competenza che appunto presupponeva la legge cornice.

Il titolo I della legge che stiamo per approvare tende a colmare questa lacuna. Compito certamente difficile quello di ricondurre a unità indirizzi e realtà che si sono consolidati e stratificati per otto anni. La serie di enunciazioni di principio contenuta nel titolo I può apparire superflua, ma era necessaria anche se, adottata oggi, non può che costituire un punto di riferimento molto astratto che forse dovrà essere reso più concreto in sede esecutiva.

In linea astratta non ci sarebbe stato alcun bisogno di prescrivere nel quadro che le regioni debbono realizzare una diretta correlazione tra sviluppo economico, assetto territoriale e organizzazione dei trasporti nell'ambito territoriale di competenza, che debbono concorrere alla elaborazione del piano nazionale dei trasporti e dei piani settoriali.

Il coordinamento orizzontale per fini regionali di resa di un servizio migliore, quello verticale tra regioni e Stato, per conferire alla collettività nazionale maggiore efficienza e migliori servizi a minor costo sono obiettivi che avrebbero dovuto sempre essere perseguiti. Ci auguriamo anzi che, almeno in qualche caso, siano stati perseguiti e che il titolo I corrisponda soltanto ad una dichiarazione di principi sempre osservati.

Come dianzi accennato, probabilmente per individuare in linea pratica i sentieri corri-

spondenti ai principi generali occorrerà procedere in sede esecutiva molto attentamente. Vi è il rischio di aver affermato con questa legge principi che nessuno osserverà o che ognuno interpreterà a suo modo, prestandosi necessariamente, per la sua tardività, l'articolato ad una interpretazione molto diversificata. Andava comunque precisata — e per la verità è stato fatto — la forma di gestione dei servizi di trasporto per creare la necessaria uniformità di gestione in ambito regionale e fra le regioni giacchè lo stato di cronica precarietà dei pubblici servizi di trasporto implica interventi finanziari ai vari livelli, per i quali le forme di gestione ottimale rappresentano un punto di riferimento e di concretizzazione.

Ritengo molto particolareggiato l'articolo 6 che concerne i contributi di esercizio da erogare da parte delle regioni. Se tale formulazione servirà a chiudere la forbice tra costi e ricavi dei servizi, male endemico e via via aggravatosi, nel termine massimo di cinque anni, come è scritto, allora il mio giudizio potrà essere considerato privo di fondamento. Oggi ho qualche preplexità circa l'efficacia temporale e la possibilità di pareggiare costi e ricavi nel dettaglio. Comunque accettiamo la legge come la Camera ce l'ha trasmessa per non perdere altro tempo.

Il titolo II riguarda il fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio. Questo aspetto della legge mi sembra positivo. Si privilegia il trasporto pubblico rispetto a quello privato inaugurando la formula delle erogazioni comparate fatte tutte nell'ambito del Ministero dei trasporti.

La previsione di una spesa per i ripiani vuole indurre, attraverso l'effetto calmieratore sulle tariffe, il cittadino a preferire il mezzo pubblico per realizzare risparmi energetici e di altro ordine per la collettività nazionale e l'accentramento delle erogazioni nel Ministero dei trasporti vuol mettere in luce il fenomeno per la sua primaria importanza ed in secondo luogo, attraverso l'immediata comparazione con altri servizi, vuole offrire parametri di riferimento della spesa che siano più certi. Ma vorrei che i colleghi mi consentissero una domanda: chi applicherà al Ministero dei trasporti queste

norme? Dovrebbe provvedervi la motorizzazione civile. Forse sarebbe stato il caso, prima di varare questa come altre leggi che incidono sulla competenza istituzionale di questa branca della pubblica amministrazione, di ampliarne gli organici in maniera adeguata.

Ricordo a tutti che nel 1978 alla Camera dei deputati sono stati presentati degli ordini del giorno accolti dal Governo nella 5ª e 10ª Commissione, per la ristrutturazione e l'adeguamento della direzione generale della motorizzazione civile entro sei mesi, come allora si diceva. Ma da allora sono passati due anni ed il Governo non ha ancora presentato questo progetto di ampliamento degli organici della motorizzazione civile ed anche per la sua ristrutturazione che mi pare quanto mai necessaria. Ho approfittato dell'occasione adatta a sollevare il problema, anche in omaggio al principio che fare leggi che non saranno applicate o lo saranno malamente non può servire a nessuno.

Per quanto già detto è implicito che il Gruppo socialista è anche d'accordo sul titolo III che concerne il fondo per gli investimenti. Non ho elementi per indicare la somma precisa versata da regioni, province e comuni per il 1980 per il ripiano dei disavanzi di esercizio dei servizi di trasporto e quindi non sono in grado di fare, come vorrei, alcune comparazioni tra spese di esercizio e spese di investimento. Ritengo comunque la dotazione di 2.000 miliardi in cinque anni non alta in sè, ma pur sempre uno sforzo importante e considerevole dato anche il momento che il paese sta attraversando.

Si tratta di circa 10-15 mila autobus, computando il 25 per cento della somma come spesa per infrastrutture. Non sono ancora i 30 mila ai quali naturalmente si puntava in tempi non lontani da noi, ma sono indubbiamente alcune migliaia — io con un conteggio abbastanza approssimato ne ho calcolato circa 15 mila — che risolvono in buona parte i mali che qui gli intervenuti prima di me hanno avuto modo di denunciare. Per riassumere, il provvedimento verrà votato dal Gruppo del Partito socialista italiano con grande manifestazione di fiducia. Se l'Esecutivo riuscirà ad ottenerne il rispetto ed a

riempirne i troppi spazi forse necessariamente astratti con norme pratiche ed agevoli, allora saremo maggiormente convinti, rispetto a quanto già lo siamo ora, della giustezza della sua formulazione.

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

Prima di dare la parola al relatore e al rappresentante del Governo, desidero fare osservare che l'iter del provvedimento è cominciato all'inizio del 1980 ed è stato trasmesso dalla Camera dei deputati alla Presidenza del Senato il 7 luglio 1980.

Da qui nasce una serie di problemi relativi alle date che sono stati sollevati con alcuni emendamenti. Desidero sottolineare che la materia è molto delicata, perchè, ove, in modo particolare, si approvasse l'emendamento 9.1, tutto andrebbe *de plano*; ove invece lo respingessimo, nascerebbero delle preclusioni e ci troveremmo di fronte a problemi molto seri.

Ritengo quindi di dover sospendere brevemente la seduta per consentire un adeguato approfondimento di tali problemi.

(La seduta, sospesa alle ore 20,10, è ripresa alle ore 20,35).

P R E S I D E N T E. Ha facoltà di parlare il relatore.

V I N C E L L I, relatore. Signor Presidente, l'opportuna sua iniziativa di favorire una convergenza tra i Gruppi per esaminare gli emendamenti presentati all'ultimo momento su questo importante disegno di legge, di cui sono state sottolineate ampiamente le caratteristiche, mi consente ora di aggiungere una sola considerazione: il disegno di legge nasce da una valida ed unitaria iniziativa parlamentare ed è molto atteso da quanti, amministratori e cittadini, hanno interesse a mettere ordine nel settore.

Per quanto riguarda il mio pensiero sulle cose che sono state dette anche questa sera in Aula, mi rimetto alla relazione scritta.

Nella breve interruzione della seduta siamo pervenuti alla formulazione di alcuni

emendamenti tecnici in maniera unitaria. Ci siamo convinti che lo slittamento di un anno nella realizzazione del fondo è un fatto che tecnicamente ha le sue esigenze, soprattutto considerato lo stato di alcune regioni non ancora preparate come quelle del Mezzogiorno d'Italia. Pertanto il relatore è favorevole ad accogliere l'emendamento 9.1, con il quale si propone di inserire, al primo comma, dopo le parole: « È istituito », le altre: « , a partire dall'esercizio finanziario 1982, ».

Il relatore è favorevole ad accettare tutti gli emendamenti che nel testo del disegno di legge, per uniformità, spostano le date conseguenti.

Un importante emendamento viene proposto da me all'articolo 11, in modo che la norma risulti la seguente: « Per ciascuno degli anni 1980 e 1981 sono destinati agli scopi di cui al presente articolo 300 miliardi di lire ». È un emendamento al terzo comma dell'articolo 11 che è stato già consegnato alla Presidenza.

Naturalmente, a nome dell'intera Commissione, faccio mio l'emendamento 14.1, presentato dalla 5ª Commissione, il cui testo è noto alla Presidenza.

P R E S I D E N T E. Ha facoltà di parlare il Ministro dei trasporti.

F O R M I C A, ministro dei trasporti. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il Governo ha poco da aggiungere a questo punto della discussione. Com'è noto, questo è un disegno di legge di iniziativa parlamentare che è nato dal contributo dell'iniziativa del Gruppo comunista, del Gruppo della Democrazia cristiana della Camera e di tutti i Gruppi che hanno concluso i lavori della Commissione trasporti della Camera all'unanimità. Si è riaperto tra di noi il dibattito in Commissione quando il collega Ripamonti ha sollevato una serie di obiezioni che peraltro avevano visto diviso il fronte degli enti locali. Vi era una posizione da parte di alcune realtà comunali e dall'altra parte vi era una posizione unanime e concorde dei presidenti delle giunte regionali. Noi avevamo chiamato gli assessori ai trasporti delle regioni e i rappresentanti delle giunte per di-

scutere sull'argomento: avevamo trovato una grande disponibilità, un grande consenso, ma soprattutto una grande aspettativa sulla realizzazione sia del fondo del ripiano sia del fondo per gli investimenti. Anche la polemica, che in un certo momento era apparsa vivace, tra i sostenitori di un potere di programmazione delle regioni e di alcuni enti locali, gelosi della propria autonomia nella determinazione delle politiche delle aziende dei trasporti, è stata felicemente superata nella discussione che si è tenuta recentemente nel comitato ristretto e si è creato un accordo da parte di tutti i Gruppi su emendamenti che in parte sono migliorativi e in parte sono di carattere puramente tecnico, poichè si tratta di dare ormai, alla fine del 1980, in presenza di qualche difficoltà di tempo e di applicazione, il margine necessario perchè le regioni possano serenamente legiferare in materia.

Per quanto riguarda la competenza del Ministero dei trasporti, noi provvederemo immediatamente all'elaborazione del decreto interministeriale per l'individuazione delle zone omogenee ai fini della determinazione dei criteri per i contributi per il risanamento dei disavanzi delle aziende.

Ringrazio il relatore e coloro che sono intervenuti nella discussione. Mi identifico completamente nella relazione poichè questa esprime l'opinione completa anche del Governo. Questo disegno di legge, così come è stato detto dal collega Libertini, è un altro provvedimento d'iniziativa parlamentare che è frutto di un lavoro autonomo della Camera dei deputati, che ha un suo precedente nella passata legislatura e che oggi si conclude grazie ad uno sforzo unitario che è stato compiuto sia nella passata legislatura che in questa nella 10ª Commissione della Camera e nella 8ª Commissione del Senato. Ringrazio tutti i Gruppi per questo grande impegno unitario: il Ministero dei trasporti cercherà di essere all'altezza di questa manifestazione messa in atto da tutto il Parlamento per meglio fare e meglio disporsi nell'attuazione di una politica coordinata dei trasporti.

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

P A L A, segretario:

TITOLO I

PRINCIPI FONDAMENTALI

Art. 1.

La presente legge stabilisce i principi fondamentali cui le regioni a statuto ordinario devono attenersi nell'esercizio delle potestà legislative e di programmazione, in materia di trasporti pubblici locali. Si intendono per tali i servizi adibiti normalmente al trasporto collettivo di persone e di cose effettuati in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e offerta indifferenziata, con esclusione di quelli di competenza dello Stato.

Appartengono altresì alla competenza regionale le funzioni amministrative trasferite dal decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, e dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, numero 616, in materia di trasporti pubblici.

Le regioni delegano, di norma, agli enti locali e a loro consorzi, l'esercizio delle funzioni amministrative di cui al comma precedente.

(È approvato).

Art. 2.

Al fine di realizzare una diretta correlazione tra sviluppo economico, assetto territoriale e organizzazione dei trasporti nel quadro di una visione integrata dei vari modi di trasporto e delle relative infrastrutture, le regioni, nell'ambito delle loro competenze:

a) definiscono la politica regionale dei trasporti in armonia con gli obiettivi del piano generale nazionale dei trasporti e delle sue articolazioni settoriali;

b) predispongono piani regionali dei trasporti in connessione con le previsioni di assetto territoriale e dello sviluppo economico, anche al fine di realizzare l'integrazione e il coordinamento con i servizi fer-

roviari ed evitare aspetti concorrenziali con gli stessi;

c) adottano programmi poliennali o annuali di intervento, sia per gli investimenti sia per l'esercizio dei trasporti pubblici locali.

Le regioni concorrono, altresì, secondo la legislazione statale, alla elaborazione del piano nazionale dei trasporti e dei piani di settore, e collaborano alla predisposizione delle direttive per l'esercizio delle funzioni delegate.

(È approvato).

Art. 3.

Nelle materie di cui agli articoli 1 e 2, le regioni provvedono ad emanare norme al fine di:

1) definire i limiti territoriali dei bacini di traffico sulla base di criteri funzionali alle esigenze di organizzazione del territorio e della mobilità;

2) fissare gli indirizzi per l'organizzazione e la ristrutturazione dei servizi di trasporto;

3) fissare criteri programmatici e direttivi per l'elaborazione dei piani di bacino di traffico, da parte degli enti locali, e per assicurarne la coerenza con il piano regionale dei trasporti;

4) stabilire una organica disciplina per l'esercizio del trasporto pubblico, compreso quello urbano, secondo una concezione unitaria del servizio per ambiti territoriali di bacino di traffico e favorire la circolazione e l'uso dei mezzi collettivi di trasporto nei centri urbani;

5) promuovere e sostenere, nell'ambito di ogni bacino di traffico, la costituzione di consorzi o altre forme associative tra enti locali per l'esercizio delle funzioni amministrative relative ai trasporti pubblici locali;

6) assicurare la più ampia partecipazione degli enti e degli organismi interessati alla elaborazione ed attuazione del piano regionale dei trasporti;

7) stabilire le sanzioni amministrative a carico dei viaggiatori per irregolarità di documento di viaggio.

Ai fini della presente legge per bacino di traffico si intende l'unità territoriale entro la quale si attua un sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato in rapporto ai fabbisogni di mobilità con particolare riguardo alle esigenze lavorative, scolastiche e turistiche.

(È approvato).

Art. 4.

I servizi di trasporto di cui all'articolo 1 sono gestiti in uno dei seguenti modi:

- a) in economia dagli enti locali;
- b) mediante aziende speciali;
- c) in regime di concessione.

Le concessioni sono accordate alle aziende pubbliche e private secondo quanto previsto dalla legge regionale che disciplinerà, tra l'altro:

- a) durata e modalità delle concessioni;
- b) criteri di attribuzione delle concessioni, tenendo conto della idoneità tecnica e finanziaria del concessionario e garantendo adeguate forme di pubblicità e comunicazioni ai procedimenti e agli atti relativi al rilascio delle concessioni stesse;
- c) forme di esercizio delle concessioni, con particolare riguardo alla sicurezza e alla regolarità;
- d) i casi di risoluzione, revoca e decadenza delle concessioni;
- e) i casi di linee interregionali per le quali, ai sensi dell'articolo 84 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, le incombenze di cui alle precedenti lettere a), b), c) e d) competono alla regione dove si svolge il percorso prevalente, di intesa con la regione finitima interessata.

Il mancato rinnovo delle concessioni di cui al comma precedente o la loro decadenza per inadempienza degli impegni previsti dal disciplinare, non attribuisce il diritto ad al-

cun indennizzo. Le attrezzature fisse e mobili e il materiale rotabile potranno essere rilevati a prezzi di mercato dal concedente con diritto di prelazione al netto degli eventuali contributi statali o regionali in conto capitale per investimenti non ammortizzati. È vietata la subconcessione delle linee di trasporto pubblico di cui all'articolo 1, salva espressa autorizzazione del concedente motivata da esigenze di pubblico interesse.

Le norme di cui ai capi I, II, V, VI e VII della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni, non si applicano ai servizi di trasporto di cui all'articolo 1 della presente legge a decorrere dall'entrata in vigore delle rispettive leggi regionali di cui al precedente secondo comma, ad eccezione delle disposizioni contenute nel terzo comma dell'articolo 4 come modificato dalla legge 5 dicembre 1941, n. 1490, delle disposizioni contenute nell'articolo 25 del capo VI, nonché di quelle contenute nella lettera c) dell'articolo 34 della stessa legge 28 settembre 1939, n. 1822, concernenti, rispettivamente, l'obbligo del trasporto degli effetti postali, agevolazioni fiscali ed il rifiuto di trasporto dei predetti effetti postali.

(È approvato).

Art. 5.

I contributi per l'esercizio e per gli investimenti di cui alla lettera c) dell'articolo 2 relativi ai servizi di trasporto pubblico locale, di cui al primo comma dell'articolo 1, sono erogati dalla regione direttamente ovvero tramite gli enti o gli organismi di cui al terzo comma dell'articolo 1.

Le somme che le regioni stanzianno annualmente in appositi capitoli nei propri bilanci per i suddetti contributi non possono essere comunque inferiori a quanto a tale scopo sarà stato loro attribuito ogni anno dallo Stato attraverso i fondi istituiti dagli articoli 9 e 11.

(È approvato).

Art. 6.

I contributi di esercizio, di cui all'articolo 5, sono erogati dalla regione, sulla base

di principi e procedure stabiliti con legge regionale, con l'obiettivo di conseguire lo equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto e sono determinati annualmente calcolando:

a) il costo economico standardizzato del servizio con riferimento a criteri e parametri di rigorosa ed efficiente gestione, distinto per categorie e modi di trasporto e tenuto conto, attraverso analisi comparate, della qualità del servizio offerto e delle condizioni ambientali in cui esso viene svolto;

b) i ricavi del traffico presunti derivanti dall'applicazione di tariffe minime stabilite dalla regione, con il concorso degli enti locali interessati.

Detti ricavi debbono coprire il costo effettivo del servizio almeno nella misura che verrà stabilita annualmente per le varie zone ambientali omogenee del territorio nazionale con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro e di intesa con la Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281.

Le tariffe, nonché i provvedimenti di organizzazione e ristrutturazione aziendale e l'adozione di idonee misure di organizzazione del traffico, debbono assicurare annualmente un incremento del rapporto « ricavi-costi » da definirsi a livello regionale, tenuto conto anche dei contributi per gli investimenti erogati per l'attuazione dei programmi aziendali;

c) l'ammontare dei contributi, entro i limiti dello stanziamento di cui all'articolo 5, da erogare alle imprese od esercizi di trasporto sulla base di parametri obiettivi per coprire la differenza tra costi e ricavi come sopra stabiliti.

L'erogazione avviene in via preventiva sulla base delle percorrenze autorizzate ed effettuate nell'anno precedente con successivo conguaglio in base alle percorrenze effettuate nell'anno a cui si riferiscono i contributi stessi.

Le eventuali perdite o disavanzi non coperti dai contributi regionali come sopra determinati restano a carico delle singole imprese od esercizi di trasporto.

Gli enti locali o i loro consorzi provvedono alla copertura dei disavanzi delle proprie aziende che eccedano i contributi regionali all'interno dei propri bilanci senza possibilità di rimborso da parte dello Stato, sulla base di un piano che preveda il raggiungimento dell'equilibrio di bilancio entro il termine massimo di cinque anni, a decorrere dall'esercizio finanziario successivo a quello dell'entrata in vigore della presente legge.

La verifica dello stato di attuazione del piano stesso, redatto sulla base di quanto previsto dall'articolo 9-bis del decreto-legge 17 gennaio 1977, n. 2, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 17 marzo 1977, n. 62, deve essere effettuato mediante resoconti semestrali.

P R E S I D E N T E. Su questo articolo sono stati presentati tre emendamenti. Se ne dia lettura.

P A L A , segretario:

Al primo comma, premettere le parole: « A partire dal 1° gennaio 1982 ».

6.1 GUERRINI, MODICA, BONAZZI, OTTAVIANI, DE SABBATA

Sostituire il secondo comma con il seguente:

« L'erogazione avviene in via preventiva sulla base delle percorrenze autorizzate ed effettuate nell'anno precedente, in cinque rate con scadenza al 20 gennaio, al 20 marzo, al 20 maggio, al 20 luglio ed al 20 settembre, mentre il conguaglio viene effettuato al 20 novembre in base alle percorrenze effettuate nell'anno in cui si riferiscono i contributi stessi ».

6.2 RIPAMONTI, MANCINO, SAPORITO

Sopprimere il quarto comma.

6.3 RIPAMONTI, MANCINO, SAPORITO

P R E S I D E N T E. Comunico che questi tre emendamenti sono stati ritirati.

Metto quindi ai voti l'articolo 6. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo all'esame degli articoli successivi. Se ne dia lettura.

P A L A , segretario:

Art. 7.

Le regioni, in collaborazione con gli enti locali o i loro consorzi, compiono annualmente la rilevazione dei costi effettivi dei servizi di trasporto pubblico locale.

Ogni impresa o esercizio di trasporto deve allegare ai propri bilanci o stati di previsione una tabella di raffronto tra i propri costi e quelli economici standardizzati di cui alla lettera a) dell'articolo 6.

Per le aziende costituite in società per azioni a totale partecipazione pubblica, il consuntivo è rappresentato dal bilancio redatto e approvato ai sensi degli articoli 2423 e seguenti del codice civile.

Ai fini della presente legge le imprese od esercizi di trasporto pubblico locale sono tenuti a presentare i loro bilanci secondo lo schema di bilancio-tipo definito dal Ministro del tesoro ai sensi del quarto comma dell'articolo 25 della legge 5 agosto 1978, n. 468.

(È approvato).

Art. 8.

I contributi per gli investimenti, di cui all'articolo 5, sono erogati dalla regione alle aziende, sulla base dei piani regionali di cui alla lettera b) dell'articolo 2 e dei piani di bacino di traffico di cui al numero 3) dell'articolo 3.

Detti investimenti debbono essere utilizzati anche per contribuire alla eliminazione delle barriere architettoniche negli impianti di trasporto e alla accessibilità agli invalidi non deambulanti di una parte almeno dei servizi di trasporto pubblico, ai sensi dell'articolo 27 della legge 30 marzo 1971, numero 118.

(È approvato).

TITOLO II

FONDO NAZIONALE PER IL RIPIANO
DEI DISAVANZI DI ESERCIZIO

Art. 9.

È istituito presso il Ministero dei trasporti un fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private che esercitano i servizi di cui al primo comma dell'articolo 1.

Il fondo viene dotato per il 1981 di un importo pari a quello corrisposto a qualsiasi titolo per l'anno 1980 dalle regioni, dalle province e dai comuni, direttamente o indirettamente, in favore delle aziende di cui al primo comma e per le finalità ivi considerate.

Per il 1981 e per gli anni successivi detto importo sarà modificato anche in relazione all'incremento della componente prezzi nella variazione del prodotto interno lordo ai prezzi di mercato, verificatosi nell'anno precedente e risultante nella relazione generale sulla situazione economica del paese.

La legge finanziaria per il 1981 e per gli anni successivi indicherà l'ammontare del fondo di cui al secondo comma, nonchè il maggior onere derivante dall'applicazione del terzo comma e la relativa copertura.

A partire dall'anno 1981 le erogazioni spettanti a ciascuna regione ai sensi dell'articolo 1 della legge 10 maggio 1976, n. 356, sono ridotte di un importo pari a quello che ogni singola regione ha corrisposto agli effetti del secondo comma.

Agli effetti di quanto previsto dal secondo comma, gli enti locali dovranno evidenziare i loro interventi finanziari nella certificazione da produrre al Ministero dell'interno ai sensi della legge 21 dicembre 1978, n. 843 (legge finanziaria).

Le regioni comunicheranno al Ministero dei trasporti, entro il 31 ottobre 1980, l'importo degli stanziamenti previsti nei bilanci di previsione dell'anno finanziario 1980 per le finalità di cui al primo comma.

Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, di concerto con il Ministro del tesoro e

d'intesa con la Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, stabilisce i criteri di ripartizione del fondo tra le regioni comprese quelle a statuto speciale, sulla base della dimensione dei servizi effettuati e delle caratteristiche del territorio su cui i servizi stessi si svolgono, nonchè del progressivo conseguimento delle condizioni economiche di bilancio delle aziende come previsto dall'articolo 6. Il Ministro dei trasporti provvede altresì alla effettiva corresponsione del fondo così ripartito alle regioni.

Le regioni a loro volta assegnano i rispettivi finanziamenti agli enti o alle aziende di trasporto con riferimento a quanto disposto dall'articolo 6.

Sarà sentito, altresì, il parere della Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, numero 281, sui programmi annuali di attuazione dei piani di risanamento tecnico-economico delle ferrovie in concessione previsti dalla legge 8 giugno 1978, n. 297. Il parere sarà vincolante sulla utilizzazione dei capitoli di bilancio relativi agli interventi a favore delle ferrovie in concessione per le quali, ai sensi della stessa legge, sia intervenuta la delega alle regioni di cui all'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

P R E S I D E N T E. Su questo articolo sono stati presentati numerosi emendamenti. Avverto che i senatori Guerrini, Bonazzi e Masciadri hanno aggiunto la propria firma all'emendamento 9.1.

Si dia lettura degli emendamenti.

P A L A, segretario:

Al primo comma, dopo le parole: « È istituito », inserire le altre: « , a partire dall'esercizio finanziario 1982, ».

9.1 **RIPAMONTI, MANCINO, SAPORITO,
GUERRINI, BONAZZI, MASCIADRI**

Al secondo comma, sostituire le date: « 1981 » e « 1980 », rispettivamente con le altre: « 1982 » e « 1981 ».

9.2 **RIPAMONTI, MANCINO, SAPORITO**

Al secondo comma, sostituire le date: « 1981 » e « 1980 », rispettivamente con le altre: « 1982 » e « 1981 ».

9.3 BONAZZI, MODICA, GUERRINI, OTTAVIANI, DE SABBATA

Al secondo comma, terzo rigo, dopo la parola: « regioni », inserire le altre: « , aumentato sulla base dell'indice di incremento del fondo comune di cui all'articolo 1 della legge 10 maggio 1976, n. 356, ».

9.12 RIPAMONTI, MANCINO, SAPORITO

Sopprimere il terzo comma.

9.4 RIPAMONTI, MANCINO, SAPORITO

Al terzo comma, sostituire la data: « 1981 », con l'altra: « 1982 ».

9.5 BONAZZI, GUERRINI, MODICA, OTTAVIANI, DE SABBATA

Sostituire il quarto comma con il seguente:

« L'ammontare del fondo per il 1982 e per gli anni successivi viene indicato con la legge finanziaria ».

9.6 RIPAMONTI, MANCINO, SAPORITO

Al quarto comma, sostituire la data: « 1981 », con l'altra: « 1982 ».

9.8 BONAZZI, GUERRINI, MODICA, OTTAVIANI, DE SABBATA

Al quinto comma, sostituire la data: « 1981 », con l'altra: « 1982 ».

9.11 RIPAMONTI

Al quinto comma, sostituire la data: « 1981 », con l'altra: « 1982 ».

9.7 BONAZZI, GUERRINI, MODICA, OTTAVIANI, DE SABBATA

Al settimo comma, sostituire le parole: « entro il 31 ottobre 1980 », con le altre: « entro il 31 ottobre 1981 », e sostituire le parole: « dell'anno finanziario 1980 », con le altre: « dell'anno finanziario 1981 ».

9.9 RIPAMONTI, MANCINO, SAPORITO

Al settimo comma, sostituire le parole: « entro il 31 ottobre 1980 », con le altre: « entro il 31 ottobre 1981 », e sostituire le parole: « dell'anno finanziario 1980 », con le altre: « dell'anno finanziario 1981 ».

9.10 BONAZZI, GUERRINI, MODICA, OTTAVIANI, DE SABBATA

RIPAMONTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RIPAMONTI. Ritiro gli emendamenti 9.12, 9.4 e 9.6 e rinunzio all'illustrazione degli altri emendamenti che portano la mia firma.

GUERRINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUERRINI. Rinunzio ad illustrare gli emendamenti 9.3, 9.5, 9.8, 9.7, e 9.10.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere sugli emendamenti in esame.

VINCELLI, *relatore*. La Commissione è favorevole a tutti gli emendamenti.

FORMICA, *ministro dei trasporti*. Anche il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 9.1, presentato dal senatore Ripamonti e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Metto ai voti l'emendamento 9.2, presentato dal senatore Ripamonti e da altri senatori, identico all'emendamento 9.3 dei senatori Bonazzi ed altri. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Metto ai voti l'emendamento 9.5, presentato dal senatore Bonazzi e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Metto ai voti l'emendamento 9.8, presentato dal senatore Bonazzi e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Metto ai voti l'emendamento 9.11, presentato dal senatore Ripamonti, identico all'emendamento 9.7, del senatore Bonazzi e di altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Metto ai voti l'emendamento 9.9, presentato dal senatore Ripamonti e da altri senatori, identico all'emendamento 9.10, del senatore Bonazzi e di altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Metto ai voti l'articolo 9 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Passiamo all'esame degli articoli successivi. Se ne dia lettura.

P A L A, *segretario*:

Art. 10.

Nel primo esercizio finanziario di applicazione del fondo nazionale trasporti, alle aziende costituite in società per azioni a totale partecipazione pubblica, il cui disavanzo è iscritto nel bilancio di previsione degli enti proprietari dell'anno successivo a quello di competenza delle aziende stesse ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 1 del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 946, convertito con modificazioni in legge 27 febbraio 1978, n. 43, sarà assicurata dalla regione anche la copertura del disavanzo dell'anno precedente risultante dal bilancio redatto e approvato ai sensi degli articoli 2423 e seguenti del codice civile in aggiunta alle erogazioni di cui all'articolo 5.

(È approvato).

TITOLO III

FONDO PER GLI INVESTIMENTI

Art. 11.

È costituito per cinque anni, sino al 1984, presso il Ministero dei trasporti un fondo per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali.

Tale fondo ha una dotazione complessiva di lire 2.000 miliardi.

Per l'anno 1980 sono destinati agli scopi di cui al presente articolo 300 miliardi di lire.

Tale fondo è destinato:

1) all'acquisto di autobus, tram, filobus di tipo unificato ai sensi dell'articolo 17 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, e di altri mezzi di trasporto di persone, terrestri, lagunari e lacuali;

2) alla costruzione e ammodernamento di infrastrutture, di impianti fissi, di tecnologie di controllo, di officine-deposito con le relative attrezzature e di sedi. Per la costruzione e l'ammodernamento di sedi o di officine-deposito, ciascuna regione non può destinare più del 25 per cento della somma a propria disposizione.

P R E S I D E N T E. Avverto che da parte della Commissione è stato presentato il seguente emendamento:

Al terzo comma, sostituire le parole: « per l'anno 1980 », con le altre: « per ciascuno degli anni 1980 e 1981 ».

11.1

Invito il Governo ad esprimere il parere su tale emendamento.

F O R M I C A, *ministro dei trasporti.* Esprimo parere favorevole.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti l'emendamento 11.1, presentato dalla Commissione. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Metto ai voti l'articolo 11 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Passiamo all'esame degli articoli successivi. Se ne dia lettura.

P A L A , segretario:

Art. 12.

Le regioni, dopo aver quantificato, con il concorso degli enti locali interessati e sentite le rappresentanze delle imprese a gestione privata, il fabbisogno degli investimenti accertandone la congruenza con la politica di programmazione regionale, sottopongono al Ministero dei trasporti le corrispondenti richieste di finanziamento.

Il Ministro dei trasporti effettua la ripartizione del fondo alle regioni, d'intesa con la Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, tenendo conto della densità di popolazione e dei flussi di traffico, nonché dei programmi di sviluppo e di assetto territoriale.

Le quote del fondo assegnate alle regioni devono essere utilizzate dalle stesse per la concessione agli enti o alle imprese di trasporto di contributi nella misura massima del 75 per cento della spesa ammissibile. Le regioni possono aumentare tali quote con la destinazione di propri mezzi finanziari.

Per l'acquisto di materiale rotabile con caratteristiche unificate di cui all'articolo 17 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, le regioni concordano, in sede di Commissione consultiva interregionale, un programma di ripartizione, a livello nazionale o regionale, in modo da assicurare che almeno il 50 per cento delle forniture sia riservato alle imprese industriali ubicate nei territori indicati dall'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218.

Le regioni sono tenute a comunicare semestralmente al Ministero dei trasporti lo stato della spesa dei fondi concessi.

(E approvato).

TITOLO IV

DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Art. 13.

Alla copertura dell'onere derivante dalla applicazione del secondo comma dell'articolo 9 si provvederà mediante corrispondente riduzione del capitolo numero 5926 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, del capitolo numero 1590 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno e del capitolo numero 7081 dello stato di previsione del Ministero del bilancio e della programmazione economica, per la parte di relativa competenza.

Alla copertura del maggior onere derivante dall'applicazione del terzo comma dell'articolo 9, si farà fronte mediante ricorso alla legge finanziaria.

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

P R E S I D E N T E . Su questo articolo sono stati presentati due identici emendamenti. Se ne dia lettura.

P A L A , segretario:

Sopprimere l'articolo.

13.1 RIPAMONTI, MANCINO, SAPORITO

Sopprimere l'articolo.

13.2 BONAZZI, GUERRINI, MODICA, OTTAVIANI, DE SABBATA

R I P A M O N T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R I P A M O N T I . L'emendamento 13.1 si illustra da sè.

G U E R R I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G U E R R I N I . Non ritengo di dover illustrare l'emendamento 13.2.

P R E S I D E N T E. Invito il Governo ad esprimere il parere.

F O R M I C A, ministro dei trasporti. Esprimo parere favorevole alla soppressione dell'articolo. Bisognerà però ricostituire il fondo per il 1981.

P R E S I D E N T E. Poichè sull'articolo 13 non sono stati presentati altri emendamenti oltre quello soppressivo 13.1, del senatore Ripamonti e di altri senatori, identico all'emendamento 13.2, del senatore Bonazzi e di altri senatori, metto ai voti il mantenimento dell'articolo stesso.

Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 14. Se ne dia lettura.

P A L A, segretario:

Art. 14.

Per il finanziamento del fondo di cui all'articolo 11 si provvede, per il 1980, con la riduzione di lire 150 miliardi del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni 1979 e 1980 recante « Fondi occorrenti per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso ». La legge finanziaria indicherà le quote della residua spesa di 1.700 miliardi di lire destinate a gravare su ciascuno degli anni 1981, 1982, 1983, 1984.

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

P R E S I D E N T E. Su questo articolo è stato presentato un emendamento. Se ne dia lettura.

P A L A, segretario:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« Per il finanziamento del fondo di cui all'articolo 11 il relativo onere, valutato in lire 300 miliardi in ciascuno degli anni 1980 e 1981, viene fronteggiato rispettivamente

a carico e mediante riduzione dei capitoli 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari 1979, 1980 e 1981. La legge finanziaria, nell'ambito della residua autorizzazione complessiva di lire 1.400 milioni, provvederà ad indicare le quote destinate a gravare su ciascuno degli anni 1982, 1983 e 1984 ».

14.1

LA 5ª COMMISSIONE

V I N C E L L I, relatore. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

V I N C E L L I, relatore. A nome della 5ª Commissione, rinuncio ad illustrare lo emendamento.

P R E S I D E N T E. Invito il Governo ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

F O R M I C A, ministro dei trasporti. Esprimo parere favorevole.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti l'emendamento 14.1, presentato dalla 5ª Commissione. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 14 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

M I T R O T T I. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

M I T R O T T I. Signor Presidente, sciolgo brevemente la riserva espressa durante l'intervento in discussione generale per dichiarare l'assenso della mia parte politica al varo di questo provvedimento.

Le perplessità da me esternate nel precedente intervento hanno trovato puntuale con-

ferma in riferimenti analitici richiamati dagli interventi degli altri colleghi ed hanno trovato altresì rispondenza nella parte emendativa testè evasa. Sulla scorta degli emendamenti apportati al testo originale, che sciolgono i dubbi sorti da una prima valutazione del testo stesso, confermo per il Gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale il voto favorevole al disegno di legge n. 994.

G U E R R I N I. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

G U E R R I N I. Il Gruppo comunista vota a favore.

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

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

M A S C I A D R I. Il Gruppo socialista vota a favore.

C O L O M B O A M B R O G I O. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

C O L O M B O A M B R O G I O. Il Gruppo della Democrazia cristiana vota a favore.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo 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.

P A L A, segretario:

FIORI, ANDERLINI, RAVAIOLI Carla. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere quali sono le informazioni e le valutazioni del Go-

verno in relazione al disservizio delle linee servite dalla società « Itavia », di cui la recente tragedia avvenuta nel tratto Bologna-Palermo è solo l'ultima manifestazione.

Per sapere, inoltre, se il Governo non intende revocare le linee concesse attualmente all'« Itavia » per trasferirle alle società di bandiera, considerato anche che la società « Itavia » è in una fase di totale collasso. *(Svolta nel corso della seduta).*

(3 - 01056)

SIGNORI, BARSACCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno, degli affari esteri e di grazia e giustizia.* — Il rapimento del magistrato Giovanni D'Urso e le altre recenti azioni terroristiche riportano in primo piano aspetti gravi ed inquietanti. Ecco alcuni di questi aspetti:

a) numerosi episodi, ed anche i volantini delle « brigate rosse » rinvenuti di recente in alcune fabbriche di Milano, sembrano dimostrare che quando il terrorismo colpisce in questo o quel settore (fabbriche, editoria, giustizia, eccetera) può contare sulla presenza, all'interno dei singoli settori, di terroristi veri e propri o, almeno, di connivenze attive;

b) sembra ormai accertato che il terrorismo italiano ha connessioni e legami internazionali: ne parlò a suo tempo l'allora Ministro degli affari esteri, ne ha parlato di recente e ripetutamente il Presidente della Repubblica, ma non si è andati al fondo del problema e non si sono tratte le conseguenze politiche ed operative che debbono discendere da tale realtà;

c) in questi anni, con troppa facilità, si sono scarcerati presunti terroristi « per non aver commesso il fatto », i quali, poi, una volta in libertà, hanno compiuto o hanno confessato di aver compiuto azioni terroristiche.

Ciò detto, gli interroganti chiedono di conoscere se non si ritiene, finalmente, di valutare attentamente tali aspetti per giungere a conclusioni politiche ed operative che non possono essere ulteriormente rinviate se si vuole risalire alle origini dell'eversione, alla sua logica ed alle sue complicità.

(3 - 01057)

PASTI. — *Al Ministro della difesa.* — Premesso:

1) che i tre quarti del territorio sovietico sono in Asia dove la Repubblica popolare cinese predica l'inevitabilità della guerra; che la Cina è passata dall'alleanza con l'Unione Sovietica alla neutralità e, attualmente, ad una pratica alleanza con gli Stati Uniti contro i sovietici; che, conseguentemente, gli americani hanno radicalmente cambiato la loro strategia militare; che l'Unione Sovietica deve difendersi su due fronti, in Europa ed in Asia, distanti molte migliaia di chilometri, senza possibilità di appoggio reciproco;

2) che nel dicembre del 1977 autorità ufficiali del Pentagono hanno affermato che le spese militari dei sovietici erano rimaste costanti durante gli ultimi 15 anni;

3) che nell'ottobre del 1979 un documento ufficiale americano precisava che nei 10 anni dal 1968 al 1977 la NATO e la Cina avevano speso per le loro forze armate il 41 per cento in più del Patto di Varsavia;

4) che il 26 ottobre 1979 Vance, allora segretario di Stato, affermava che « noi assieme ai nostri alleati investiamo nella difesa circa il 25 per cento in più dell'Unione Sovietica e del Patto di Varsavia »;

5) che il 10 luglio 1980 Tom Ross ha ammesso che la NATO spende per le forze armate il 23 per cento in più del Patto di Varsavia;

6) che il 19 settembre 1980 il segretario di Stato Muskie ha precisato che « presi assieme noi dedichiamo alla difesa più del Patto di Varsavia inclusa l'Unione Sovietica »;

7) che il SIPRI, un'agenzia veramente neutrale, precisa che le stime americane (CIA) dei bilanci difesa del Patto di Varsavia sono totalmente fuorvianti ed esagerate e che durante il 1979 NATO e Cina hanno speso il 63 per cento del totale delle spese militari mondiali contro il 26,4 per cento del Patto di Varsavia (cioè il Patto, URSS compresa, spende per la difesa metà di quanto speso dai suoi nemici);

8) che, come affermato da Brown, per i prossimi 5 anni i bilanci militari USA aumenteranno del 27 per cento, con un totale di oltre un trilione di dollari, e che l'ammi-

nistrazione Reagan ha precisato di voler superare tale valutazione;

9) che, secondo quanto precisato da Brown, gli Stati Uniti possedevano, al 1° gennaio del 1980, 9.200 testate nucleari strategiche contro 6.000 sovietiche (secondo le valutazioni SIPRI esse sarebbero 12.000 USA contro 6.000 URSS);

10) che il vantaggio americano in testate nucleari strategiche è destinato ad aumentare notevolmente nei prossimi anni con la costruzione dei missili mobili « MX », dei nuovi sommergibili *Trident* e di più di 3.000 missili di crociera *Cruise*;

11) che gli euromissili sono armi strategiche e non di teatro, destinate, cioè, ad accrescere ulteriormente la superiorità strategica nucleare americana;

12) che tutti i tentativi di giustificare lo schieramento degli euromissili come bilanciamento per gli « SS-20 » sovietici sono così privi della più elementare logica e razionalità da dimostrare palesemente l'asservimento italiano alle tesi più bellicistiche USA per ragioni inconfessate, ma comunque pericolose per la distensione, il disarmo e la pace;

13) che la sostituzione dei vecchi missili « SS-4 » e « SS-5 » con gli « SS-20 » non aumenta, ma diminuisce, il pericolo per l'Europa, in quanto le testate degli « SS-20 » hanno una carica nucleare che è soltanto un settimo di quella dei vecchi missili;

14) che le armi nucleari americane schierate sulle basi avanzate NATO in Europa, chiamate tattiche o di teatro per confondere l'opinione pubblica occidentale, sono 7-8.000 contro le 3-4.000 sovietiche, tutte schierate all'interno del territorio sovietico;

15) che, come dichiarato esplicitamente da Brown, soltanto un terzo delle 170 divisioni sovietiche — cioè 57 — sono pronte al combattimento, mentre le altre sono praticamente quadro, e che per metterle in condizione di partecipare ad un conflitto l'URSS dovrebbe richiamare 4 milioni di riservisti e più che triplicare gli attuali 1.800.000 soldati dell'esercito, mettendo così in crisi le sue forze armate per un lungo periodo di tempo;

16) che neppure tutte le 31 divisioni sovietiche schierate in Europa e le 45 schiera-

te lungo il confine cino-sovietico sono pronte al combattimento, che soltanto un terzo dei supposti 45.000 carri armati sovietici, cioè 15.000, sarebbero in grado di prendere parte ad un'azione bellica e che tali 15.000 carri armati sono divisi circa metà in Europa (7.500) e metà in Asia (7.500),

tutto ciò premesso, l'interrogante chiede al Ministro di svolgere un'approfondita e conclusiva, quanto tardiva, discussione (sono 3 anni che l'interrogante chiede senza successo tale discussione) in vista di:

a) ridimensionare le iniziative bellicistiche degli Stati Uniti che, forti della loro grande superiorità militare, creano o inaspriscono crisi internazionali con grave pericolo per la sicurezza, la distensione e la pace nel mondo;

b) ridimensionare le nostre Forze armate secondo l'articolo 11 della Costituzione, dando loro un reale carattere difensivo e non offensivo come hanno attualmente;

c) devolvere una consistente aliquota del bilancio della Difesa alla ricostruzione delle zone sinistrate perchè questo è il miglior modo per difendere la patria;

d) attuare una migliore distribuzione delle Forze armate sul territorio nazionale, in modo da consentire loro un sollecito intervento in qualunque zona si verifichi una calamità nazionale.

(3 - 01058)

GUALTIERI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — In presenza del nuovo gravissimo atto criminale delle « brigate rosse » (il rapimento del magistrato Giovanni D'Urso e la dichiarata intenzione di sottoporlo ad un simulacro di processo, di cui la sentenza viene oltretutto dichiarata in anticipo), si chiede di conoscere se il Governo non ritenga necessario informare il Parlamento di quanto si sta facendo per catturare i criminali e per liberare l'ostaggio ed assumere le iniziative per garantire, in conformità alle precedenti esperienze, quel quadro di fermezza che, solo, può sconfiggere il ricatto degli assassini e dei loro complici.

(3 - 01059)

CHIARANTE. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere se è vero e per quali motivi non si è proceduto, per alcuni dei concorsi esterni per i ruoli tecnico-scientifici dell'amministrazione dei beni culturali recentemente espletati (in particolare, per quanto risulta all'interrogante, ciò sarebbe accaduto per i concorsi per i ruoli degli archeologi classici, degli archeologi medioevali e degli storici dell'arte), all'assunzione in ruolo — almeno a tutt'oggi — anche di tutti gli idonei entro il limite dei posti disponibili, come è previsto dall'articolo 2 della legge 1º marzo 1975, n. 44, e confermato dall'articolo 53 del decreto del Presidente della Repubblica 13 dicembre 1975, n. 805.

In proposito, si fa presente che si tratta di persone che hanno conseguito l'idoneità in concorsi particolarmente impegnativi che richiedono una preparazione culturale postuniversitaria ed una valida qualificazione scientifica e tecnica, persone che, tuttavia, qualora non fossero assunte ora, rischierebbero di essere escluse anche per il futuro dalla possibilità di ingresso nell'amministrazione dei beni culturali a causa del sovrapporsi di altri meccanismi concorsuali.

L'immediata immissione degli idonei nei ruoli appare, d'altra parte, opportuna per rafforzare gli istituti preposti alla tutela e, in particolare, in questo momento, in relazione ai compiti imponenti che occorrerà affrontare per la salvezza ed il restauro del patrimonio culturale delle regioni colpite dal terremoto, compiti che richiedono un rilevante rafforzamento delle strutture periferiche, sia per quel che riguarda i mezzi a disposizione, sia per quel che riguarda il personale e, in particolare, quello fornito di una specifica qualificazione scientifica e tecnica.

Per tali motivi, si chiede di conoscere se il Ministro non ritenga necessario accelerare le procedure per l'assunzione in ruolo degli idonei che hanno superato i recenti concorsi.

(3 - 01060)

CHIARANTE, RUHL BONAZZOLA Ada Valeria. — *Al Ministro dei beni culturali e*

ambientali. — Per sapere, anche in considerazione delle preoccupazioni suscitate dalle contraddittorie notizie che continuano ad apparire sulla stampa, quali informazioni può dare circa l'andamento ed il programma dei lavori per il consolidamento ed il restauro del « Cenacolo » di Leonardo.

In particolare, si chiede di conoscere:

quali ricerche, rilievi ed accertamenti preliminari sono stati eseguiti e quali interventi sono stati sinora realizzati;

se è vero che il conservatore onorario del monumento si è opposto, impedendoli, all'esecuzione di accertamenti giudicati invece necessari dalla Soprintendenza ai beni artistici e storici.

(3 - 01061)

PASTI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se sia vero che si è costituito un consorzio, fra le ditte italiane « Aermacchi » ed « Aeritalia » e la ditta brasiliana « Ember », per la costruzione di un aereo militare « AMX », le cui caratteristiche sarebbero state elaborate dallo Stato maggiore dell'Aeronautica militare italiana.

In caso affermativo, si chiede di conoscere quali siano i compiti dell'aereo e quali impegni abbia assunto la Difesa al fine di evitare per tempo il deplorabile esempio dell'aereo nucleare *Tornado*, da porre agli ordini degli Stati Uniti ed il cui costo ha già superato oggi i 2.160 miliardi di lire.

(3 - 01062)

MAFFIOLETTI, BERTI. — *Al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica.* — Premesso:

che il prossimo 31 dicembre 1980 scade il termine previsto dall'articolo 62 del decreto del Presidente della Repubblica numero 748 del 1972, concernente la riserva, a favore degli impiegati direttivi delle qualifiche ad esaurimento di ispettore generale e di direttore di divisione, del 50 per cento dei posti che si sono resi disponibili fino a tale data nelle qualifiche iniziali dei singoli ruoli dirigenziali delle varie amministrazioni, per il conferimento dei medesimi mediante il criterio dell'inquadramento operato da par-

te dei competenti consigli di amministrazione;

che finora non hanno avuto alcuna applicazione le disposizioni relative ai corsi di formazione dirigenziale con esami finali, di cui agli articoli 22 e 23 del citato decreto del Presidente della Repubblica, per il conseguimento della nomina a primo dirigente;

che, fino ad oggi, dall'emanazione del suddetto decreto del Presidente della Repubblica le uniche forme di conseguimento della qualifica di primo dirigente sono state, da un lato, quella prevista dal predetto articolo 62, e, dall'altro, quella prevista dalla « leggina » 30 settembre 1978, n. 583 (Norme transitorie per il conferimento della qualifica di primo dirigente), che ha attribuito tale qualifica attraverso i consueti scrutini per merito comparativo effettuato dai consigli di amministrazione dei vari Ministeri,

gli interroganti chiedono di sapere se il Governo non intenda affrontare le questioni di cui alle premesse nell'ambito di una disciplina organica della dirigenza, anche in attuazione della previsione legislativa di cui all'articolo 133 della legge n. 312 del 1980 e del punto 9 dell'ordine del giorno approvato dalla 1ª Commissione del Senato, relativo ai problemi aperti dalla stessa legge n. 312 del 1980.

(3 - 01063)

POLLASTRELLI, MODICA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che la linea Viterbo-Attigliano è stata completamente rinnovata in armamento, gallerie, opere d'arte, scambi e curve;

che da qualche mese sono stati terminati i rilievi tecnici da parte dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, stabilendo le velocità massime sulle progressive chilometriche, con una percorrenza teorica Viterbo-Attigliano di minuti 26,795 ed Attigliano-Orte di minuti 8 ed una sosta per n. 4 fermate di minuti 6, per un totale Viterbo-Orte di minuti 40,795, Orte-Roma Termini (linea dirrettissima) di minuti 44 e Viterbo-Orte-Roma Termini di minuti 85;

che, rispetto alla percorrenza attuale sulla linea Viterbo-Bracciano-Roma (nella migliore delle ipotesi di 125 minuti), il colle-

gamento diretto fra Viterbo e Roma via Orte (percorrenza di 80-90 minuti al massimo) comporterebbe un minor tempo di ben 40 minuti, se non addirittura di 60,

gli interroganti chiedono di conoscere:

se risulta al vero che, inspiegabilmente, il servizio lavori delle Ferrovie dello Stato avrebbe già deciso la velocità di fiancata della linea Viterbo-Attigliano in chilometri 75/ora, salvo ulteriori limitazioni, mentre i rilievi tecnici di cui alla premessa arrivano anche a percorrenze per progressive chilometriche di 80-90-100 chilometri/ora;

se risulta al vero che l'ipotetica velocità di fiancata di chilometri 75/ora sarebbe solo motivata dall'incomprensibile decisione di evitare di mettere in opera gli indicatori di velocità massima, di cui alla vigente disciplina, per indicare i punti che comportano riduzioni di velocità;

se e quando, trattandosi di una linea che si dirama da quella principale (la direttissima Roma-Firenze) per il collegamento diretto di Viterbo a Roma via Orte, essa verrà dotata di materiale rotabile ad alta velocità, con l'assegnazione di automotrici tipo « Aln-668 » della serie 1900, o 1000, o 3000, a suo tempo già assegnate alla linea Viterbo-Roma e poi destinate ad altre province (attualmente la dotazione delle Ferrovie dello Stato di automotrici del tipo indicato sono di 162 unità della serie 1900 e di 120 unità della serie 3000);

se non si ritiene di procedere alla sua elettrificazione, trattandosi di una tratta di soli 18 chilometri;

che cosa si aspetta ancora per potenziare subito servizi e corse sulla linea Viterbo-Attigliano, in coincidenza con treni della direttissima, per andare incontro subito alle annose esigenze dei pendolari dell'Alto Lazio.

(3 - 01064)

SEGA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Premesso che l'amministratore unico dello stabilimento « Confezione Elta s.r.l. » di Bottrighe, nel comune di Adria (Rovigo), con sede legale in via Gusmini di Clusone (Bergamo), in modo oltraggioso e provocatorio, unitamente agli auguri ed al panettone natalizio, ha in que-

sti giorni inviato lettera di licenziamento per tutte le 197 lavoratrici, informando della decisione di liquidare la società ai sensi della legge n. 904 del 17 dicembre 1977;

considerato che la chiusura della « Elta », con la conseguente disoccupazione per un così consistente numero di lavoratrici, costituisce un nuovo grave colpo all'economia di tutto il basso Polesine, minacciato da un attacco generalizzato ai livelli occupazionali in conseguenza della ultimazione dei lavori di costruzione della centrale termoelettrica di Porto Tolle e della paventata chiusura della « Sider Adria » di Adria, della KMK di Taglio di Po e di diverse altre aziende,

l'interrogante chiede di conoscere:

1) quali sono il ruolo e le responsabilità dell'unico committente Carlo Paulato, industriale di Gandino (Bergamo), oltre a quelli dell'amministratore unico Di Rubba Domenico di Casnigo (Bergamo);

2) quali iniziative il Ministro intende promuovere al fine di imporre alla « proprietà » la revoca dei licenziamenti e la messa in cassa integrazione dei lavoratori;

3) se non ritiene di convocare urgentemente la « proprietà » ai fini di concordare con le organizzazioni sindacali e la Regione Veneto un piano per la ripresa di una produzione che non trova motivate difficoltà di mercato.

(3 - 01065)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

PASTI. — *Al Ministro della difesa.* — Premesso:

che il giovane Vaghi Raffaello ha presentato a suo tempo istanza di riconoscimento dell'obiezione di coscienza;

che l'istanza non è stata accolta perchè « secondo informazioni ufficiali il giovane avrebbe orientato la sua vita in base a principi antisociali »;

che il giovane ha prodotto un'ampia documentazione dalla quale risultano la totale infondatezza delle « informazioni ufficiali » e l'ottimo apprezzamento che egli ha sa-

può meritarsi con un lavoro volontario non retribuito presso ospedali e con l'insegnamento per l'istruzione professionale presso l'ENIAP (ACLI),

l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non ritenga necessaria una doverosa revisione del giudizio negativo espresso e, in senso più generale, un maggior controllo sulle informazioni ufficiali in base alle quali la Commissione di controllo prende le sue decisioni.

(4-01546)

CAZZATO, ROMEO, LIBERTINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che i lavori di elettrificazione nella stazione delle Ferrovie dello Stato di Taranto hanno determinato un serio aggravamento delle condizioni di lavoro per il personale dirigente di stazione e di manovra dello scalo, in quanto i vari interventi di lavoro precludono la possibilità di utilizzo completo delle già precarie ed insufficienti strutture esistenti;

che tale situazione si è resa ancora più drammatica a causa del dirottamento di altri 15 treni merci dal dorsale tirrenico allo Jonio;

che tutto ciò provoca notevoli ritardi dei treni in partenza e in arrivo alla stazione di Taranto, arrecando gravi disagi e creando forte tensione tra il personale viaggiante e di stazione delle Ferrovie dello Stato e l'utenza, in particolare gli operai e gli studenti pendolari, in quanto i primi, non raggiungendo in tempo i posti di lavoro, rischiano la decurtazione salariale, e gli altri di perdere le lezioni,

gli interroganti chiedono di conoscere quali misure ritiene di adottare il Ministro con carattere di urgenza allo scopo:

a) di eliminare il disagio cui sono sottoposti i lavoratori delle Ferrovie dello Stato e di rendere efficienti le strutture ferroviarie;

b) di rendere meno disagiate le condizioni dei viaggiatori, sia di quelli che effettuano lunghi percorsi che degli operai e studenti pendolari;

c) di conoscere i tempi di approvazione del piano integrativo delle Ferrovie dello

Stato quale condizione indispensabile per una soluzione adeguata e globale dei problemi di cui trattasi.

(4-01547)

BACICCHI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere quanto tempo un cittadino che ha compiuto il suo dovere di patriota, subendo per questo la deportazione nei campi di sterminio nazisti in Germania, debba attendere per ottenere dai competenti uffici del Ministero la documentazione necessaria al fine di vedersi accreditato il periodo di deportazione sulla posizione INPS di cui è titolare.

Si cita, a proposito, il caso del signor Stabile Rino, nato il 14 marzo 1927, posizione presso la Direzione generale pensioni di guerra — Germania — n. 7270, il quale, avendo fatto domanda per l'accredito dei contributi figurativi sulla posizione assicurativa di cui è titolare all'INPS a norma della legge 20 febbraio 1958, n. 55, fin dal settembre 1976, ed avendo più volte sollecitato tale domanda, non ha avuto finora nè l'accredito, nè alcuna risposta.

(4-01548)

Ordine del giorno

per la seduta di mercoledì 17 dicembre 1980

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 17 dicembre, alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei documenti:

Progetto di bilancio interno del Senato per l'anno finanziario 1980 (*Doc. VIII, n. 4*).

Rendiconto delle entrate e delle spese del Senato per l'anno finanziario 1978 (*Doc. VIII, n. 3*) (*Relazione orale*).

La seduta è tolta (*ore 20,50*).

Dott. FRANCESCO CASABIANCA

Consigliere preposto all'Ufficio per la revisione e la pubblicazione dei resoconti stenografici dell'Assemblea