SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

385ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 26 FEBBRAIO 1982

Presidenza del presidente FANFANI,
indi del vice presidente FERRALASCO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione . . . . *Pag.* 20313

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 20314

Presentazione di relazioni 20313

Trasmissione dalla Camera dei deputati e assegnazione 20313

Discussione:

« Conversione in legge del decreto-legge 15 gennaio 1982, n. 4, concernente proroga del termine previsto dall'articolo 8, ultimo comma, della legge 23 dicembre 1980, numero 930 » **(1724)**

Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 15 gennaio 1982, n. 4, concernente proroga del termine previsto dall'articolo 8, ultimo comma, della legge 23 dicembre 1980, n. 930 »

PRESIDENTE . . . . . 20316 e *passim*
AMADEO (*DC*) 20322, 20326
BALZAMO, *ministro dei trasporti* . . *Pag.* 20319 e *passim*
CANETTI (*PCI*) 20321, 20322
DEL PONTE (*DC*), *relatore* . . . 20315 e *passim*
GUERRINI (*PCI*) 20322, 20326
MASCIADRI (*PSI*) 20316, 20324
SIGNORI (*PSI*) 20321

GOVERNO

Trasmissione di documenti 20314

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 20332, 20335

Svolgimento di interrogazioni:

FORNI (*DC*) 20331
GRANZOTTO (*PCI*) 20328, 20330
SANTUZ, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 20327, 20330, 20331

ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MARTEDI' 2 MARZO 1982 20335

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200) — 4

Presidenza del presidente F A N F A N I

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 10*).

Si dia lettura del processo verbale.

C O L O M B O V I T T O R I N O (V .), *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.*

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

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati e assegnazione

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

C. 3062. — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 22 dicembre 1981, n. 807, concernente autorizzazione alla GEPI S.p.a. ad intervenire nel settore dell'elettronica dei beni di consumo e della connessa componentistica » (1795) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Detto disegno di legge è stato deferito in sede referente alla 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

Disegni di legge, annunzio di presentazione

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

TONUTTI, LEPRE, BACICCHI, TOROS e BEORCHIA. — « Modifica dell'articolo 2 della legge 4 luglio 1970, n. 507, sulla tutela delle denominazioni di origine e tipica del " prosciutto di S. Daniele" » (1794);

PAVAN, COLOMBO Vittorino (L.), FIMOGNARI, AMADEO, FORNI, SAPORITO, DEL PONTE, DAMAGIO, FERRARA Nicola, FOSCHI, VETTORI, DERIU, FRACASSI, de' COCCI, TANGA, SALERNO, LAI, BAUSI e ROSI. — « Applicazione dei benefici di cui al decreto del Presidente della Repubblica 7 novembre 1980, n. 810, al personale degli enti locali collocati a riposo nel periodo 1° marzo 1979-31 gennaio 1981 » (1796);

SAPORITO, AMADEO, DI LEMBO, ORIANA, FALLUCCHI, FORNI, TANGA e SANTALCO. — « Modificazione dell'articolo 46 della legge 11 luglio 1980, n. 312, concernente il nuovo assetto retributivo funzionale del personale civile e militare dello Stato » (1797).

Disegni di legge, 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), in data 24 febbraio 1982, il senatore Bonifacio ha presentato la relazione sul disegno di legge: SIGNORI ed altri; CROLLALANZA ed altri; BARTOLOMEI ed altri; MALAGODI e FASSINO; CROLLALANZA ed altri; STANZANI GHEDINI e SPADACCIA; MODICA ed altri. — « Disposizioni per la pubblicità della situazione patrimoniale di titolari di cariche elettive e di cariche direttive di alcuni enti » (467-709-781-783-798-904-945-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E . Nelle sedute di ieri, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

4ª Commissione permanente (Difesa):

« Istituzione di una indennità di rischio per il personale tecnico del servizio dei fari e del segnalamento marittimo » (1711);

6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

AMADEO ed altri. — « Norme interpretative della Tabella A allegata al decreto-legge 23 ottobre 1964, n. 989, convertito, con modificazioni, nella legge 18 dicembre 1964, n. 1350, recante modificazioni alla disciplina fiscale dei prodotti petroliferi » (1264), *con il seguente nuovo titolo*: « Norme interpretative della Tabella A allegata al decreto-legge 23 ottobre 1964, n. 989, convertito, con modificazioni, nella legge 18 dicembre 1964, n. 1350, recante modificazioni alla disciplina fiscale dei prodotti petroliferi, e disposizioni tributarie concernenti le miscele di idrocarburi e i liquidi combustibili derivanti dal trattamento di residuati »;

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

de' COCCI ed altri. — « Istituzione e funzionamento del Registro dei mediatori di assicurazioni » (189).

Governo, trasmissione di documenti

P R E S I D E N T E . Il Presidente del Consiglio dei ministri ha trasmesso, a norma dell'articolo 1, secondo comma, della legge 9 febbraio 1982, n. 42, lo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante norme per l'attuazione della direttiva CEE n. 78/669 concernente le procedure di aggiudicazione degli appalti dei lavori pubblici.

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, il suddetto documento è stato deferito alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), che dovrà esprimere il proprio parere entro il 28 marzo 1982.

Il Presidente del Consiglio dei ministri ha trasmesso, a norma dell'articolo 1, secondo comma, della legge 9 febbraio 1982, n. 42, i seguenti documenti:

schema di decreto del Presidente della Repubblica recante norme per l'attuazione delle direttive CEE nn. 71/140, 74/648, 74/649, 77/629, 78/55, 78/692 concernenti la commercializzazione dei materiali di moltiplicazione della vite;

schema di decreto del Presidente della Repubblica recante norme per l'attuazione della direttiva CEE n. 76/118 concernente taluni tipi di latte conservato parzialmente o totalmente disidratato destinato all'alimentazione umana;

schema di decreto del Presidente della Repubblica recante norme per l'attuazione della direttiva CEE n. 75/445 relativa alla commercializzazione dei materiali forestali di moltiplicazione;

schema di decreto del Presidente della Repubblica recante norme per l'attuazione della direttiva CEE n. 77/504 concernente gli animali della specie bovina riproduttori di razza pura;

schema di decreto del Presidente della Repubblica recante norme per l'attuazione delle direttive CEE nn. 73/438 e 79/641 concernenti la disciplina dell'attività sementiera.

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, i suddetti documenti sono stati deferiti alla 9ª Commissione permanente (Agricoltura), che dovrà esprimere il proprio parere entro il 28 marzo 1982.

Il Presidente del Consiglio dei ministri ha trasmesso, a norma dell'articolo 1, secondo

comma, della legge 9 febbraio 1982, n. 42, i seguenti documenti:

schema di decreto del Presidente della Repubblica recante norme per l'attuazione delle direttive CEE nn. 77/94 e 79/112 concernenti etichettatura e presentazione dei prodotti alimentari;

schema di decreto del Presidente della Repubblica recante norme per l'attuazione della direttiva CEE n. 78/611 concernente il contenuto di piombo nella benzina per i motori ad accensione comandata destinati alla propulsione degli autoveicoli;

schema di decreto del Presidente della Repubblica recante norme per l'attuazione della direttiva CEE n. 75/716 concernente il tenore di zolfo di taluni combustibili liquidi;

schema di decreto del Presidente della Repubblica recante norme per l'attuazione delle direttive CEE nn. 76/628 e 76/609 relative al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri concernenti i prodotti di cacao e cioccolato destinati all'alimentazione umana.

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, i suddetti documenti sono stati deferiti alla 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo), che dovrà esprimere il proprio parere entro il 28 marzo 1982.

Il Presidente del Consiglio dei ministri ha trasmesso, a norma dell'articolo 1, secondo comma, della legge 9 febbraio 1982, n. 42, i seguenti documenti:

schema di decreto del Presidente della Repubblica recante norme per l'attuazione della direttiva CEE n. 79/693 relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri concernenti le confetture, gelatine e marmellate di frutta e la crema di marroni;

schema di decreto del Presidente della Repubblica recante norme per l'attuazione della direttiva CEE n. 77/312 relativa alla sorveglianza biologica della popolazione contro il rischio di saturnismo;

schema di decreto del Presidente della Repubblica recante norme per l'attuazione delle direttive CEE nn. 75/726 e 79/168 concernenti il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai succhi di frutta e taluni prodotti simili.

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, i suddetti documenti sono stati deferiti alla 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità), che dovrà esprimere il proprio parere entro il 28 marzo 1982.

Discussione del disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 15 gennaio 1982, n. 4, concernente proroga del termine previsto dall'articolo 8, ultimo comma, della legge 23 dicembre 1980, n. 930 » (1724)

Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 15 gennaio 1982, n. 4, concernente proroga del termine previsto dall'articolo 8, ultimo comma, della legge 23 dicembre 1980, n. 930 »

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 15 gennaio 1982, n. 4, concernente proroga del termine previsto dall'articolo 8, ultimo comma, della legge 23 dicembre 1980, n. 930 ».

D E L P O N T E , *relatore*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D E L P O N T E , *relatore*. Poichè questo disegno di legge era iscritto all'ordine del giorno della scorsa settimana e sono emersi motivi per cui è stato riportato in Commissione, il relatore riterrebbe di dover aggiungere qualcosa, proprio per giustificare quella decisione e anche il modo in cui il disegno di legge viene ripresentato in Aula.

P R E S I D E N T E . Quando c'è la relazione scritta, il relatore interviene al termine della discussione. Allora lei potrà integrare la relazione scritta. La ringrazio della premura, ma ritengo di dover seguire l'ordine regolare della discussione.

Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare il senatore Masciadri. Ne ha facoltà.

M A S C I A D R I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, eravamo d'accordo sia in Commissione, sia l'altra volta in Aula, come Gruppo socialista, di giungere all'approvazione del disegno di legge al nostro esame. Ribadiamo il nostro assenso riservandoci qualche puntualizzazione del problema, che riteniamo assolutamente indispensabile perchè non abbiano a crearsi per il prossimo o per il lontano futuro degli equivoci sui comportamenti da parte dei vari Gruppi che siedono in quest'Aula.

Eravamo d'accordo e siamo d'accordo sulla conversione in legge del decreto-legge nella forma che era stata presentata a noi da parte del Presidente del Consiglio di concerto con il Ministro dei trasporti e con il Ministro del tesoro. Eravamo d'accordo, perchè si trattava semplicemente di tre righe nelle quali veniva prorogato il termine per il trasferimento del servizio antincendi dal Ministero della difesa agli enti locali, in quattro aeroporti che erano all'uopo stati nominati e precisati, vale a dire quello di Taranto, quello di Grosseto, quello di Roma-Urbe e quello di Firenze Peretola. Ci pareva che il provvedimento fosse più che mai opportuno per la ragione fondamentale, da noi ritenuta più che legittima, che non poteva essere interrotto un servizio antincendi sugli aeroporti, pena la chiusura degli aeroporti stessi ove qualcuno non avesse provveduto alla bisogna.

Poichè abbiamo preso atto — a malincuore, per la verità — che gli enti locali, che sono poi gli enti gestori degli aeroporti, non erano in grado di provvedere entro il termine fissato del gennaio del corrente anno, ormai alle nostre spalle, alla sostituzione del Ministero della difesa, avevamo consentito e consentiamo che venga concessa una proroga di sei mesi, così come stabilito nel decreto-legge e così come d'altra parte stabiliremo noi stamani, atteso il fatto che esiste una proposta di prolungare questo termine da sei mesi ad un anno, ed inoltre che gli enti locali non sarebbero in grado entro breve volgere di tempo di provvedere a tutte le incombenze per assumersi un servizio di tale rilevanza.

Abbiamo però reagito l'altra volta in Aula ed in Commissione, assumendone piena responsabilità come Gruppo socialista, quando abbiamo constatato che veniva sovvertito il concetto di proroga con il quale si intitola il nostro provvedimento e surrettiziamente veniva proposto un articolo 1-*bis* — che oggi mi pare verrà riproposto sotto forma di un ordine del giorno inaccettabile dal nostro Gruppo — proponendosi di mutare la cosiddetta tabella A della legge n. 930 del dicembre 1980 nella quale, al gruppo terzo, veniva inserito l'aeroporto di Firenze-Peretola, stralciandolo dai quattro aeroporti ai quali ho fatto riferimento poc'anzi. Non c'è bisogno che faccia appello all'attenzione ed alla considerazione dei presenti che, per buona parte, sono perfettamente edotti del problema, conoscono la rilevanza che avrebbe una nostra iniziativa volta a ritoccare, a sovvertire l'ordine costituito nella tabella A nella quale sono indicati 30 aeroporti di preminente interesse nazionale, ai quali si aggiungerebbe pertanto l'aeroporto di Firenze-Peretola, che si inserirebbe nel terzo gruppo, assieme agli aeroporti di Torino, Venezia e Genova, cioè fra gli aeroporti di maggiore considerazione esistenti in Italia.

In questo modo si porta avanti una manovra che si tentò di attuare in anni trascorsi — mi riferisco agli anni '70 — quando da parte di alcune forze politiche si voleva che venissero considerati di interesse nazionale due aeroporti della Toscana, l'aeroporto di Pisa, per il quale evidentemente non abbiamo alcuna considerazione da avanzare in quanto riteniamo che questo aeroporto debba svolgere un proprio ruolo, e l'aeroporto di Firenze-Peretola, il quale è assolutamente insufficiente per strutture e strumentazione, ove si pensi che non vi possono atterrare neanche i Fokker, ma vi pos-

sono atterrare, in buona sostanza, solo i Piper, i Cesna, gli Executive che trasportano i ricchi o i turisti che desiderano atterrare in prossimità della città di Firenze.

Ci eravamo opposti allora, tanto che lo stanziamento di 8 miliardi per il potenziamento dell'aeroporto di Firenze-Peretola fu poi, per consenso unanime, trasferito alle Ferrovie dello Stato affinchè fosse potenziato il servizio delle Ferrovie fra l'aeroporto di Pisa e la città di Firenze. Ci sembrava allora che il capitolo relativo all'aeroporto nazionale di Firenze-Peretola fosse chiuso in maniera definitiva. Abbiamo invece dovuto constatare che nei giorni scorsi, nei lunghi ed appassionati dibattiti svoltisi in Commissione, è tornato il problema attraverso manovre e marchingegni intesi a far riconoscere, sotto una forma surrettizia, l'aeroporto di Firenze-Peretola: a questo ci opponiamo, perchè in questo modo si aprirebbe un varco e perchè tutti noi abbiamo sempre detto in Aula ed in Commissione a più riprese che il numero degli aeroporti è già eccessivo. Sono infatti trenta gli aeroporti sui quali atterrano i voli di linea e pertanto non è il caso di aumentare questo numero portandolo a 31 e magari a 32, scatenando così gli appetiti delle varie regioni e delle varie parti politiche. È allora il caso — si disse — di ridurre il numero degli aeroporti da 30 a 20 più che mai sufficienti per la nostra penisola. Con questa manovra si aprirebbe infatti un varco e questo noi abbiamo cercato di impedire.

So che questa mattina verrà presentato un ordine del giorno — pur togliendo l'articolo 1-*bis*, al quale ho fatto poc'anzi riferimento — per impegnare il Governo a riconsiderare la tabella A e ad introdurvi l'aeroporto di Firenze-Peretola. Dichiaro subito che non possiamo essere d'accordo su un provvedimento di questa natura, perchè si tornerebbe alla situazione caotica e assai pericolosa alla quale ho fatto riferimento.

Non nego certamente, egregi colleghi, che la città di Firenze sia molto importante dal punto di vista storico ed ancor più, per andare all'attualità, dal punto di vista artistico, ma ritengo che una città non sia importante perchè ha o meno l'aeroporto: la città è importante se ha dei meriti, di cui l'Italia mena gran vanto, ma non è indispensabile stabilire che ogni città capoluogo di regione, per poter mantenere quel titolo di capoluogo di regione, debba assolutamente mantenere un aeroporto.

D'altra parte vale la pena che i colleghi considerino con estrema freddezza che, per esempio, fra la città di Roma e Fiumicino vi sono 40 chilometri e sarà bene che tengano presente che tra l'aeroporto di Caselle di Torino e gli aeroporti di Milano, sia Linate che la Malpensa, esistono 160 chilometri nei quali non vi è nessuno aeroporto. Ora l'aeroporto di Pisa è a 70 chilometri da Firenze. Talvolta, atteso il fatto che nella pianura padana vi è in determinati periodi la nebbia, occorre più tempo per recarsi dalla Malpensa alla città di Milano che dall'aeroporto di Pisa a Firenze.

Per queste ragioni siamo assolutamente contrari a sovvertire determinate tabelle e determinati princìpi che ritenevamo fossero consolidati: ci opponiamo pertanto all'articolo 1-*bis*. Ho soltanto da aggiungere una affermazione — che credo altri vogliano fare e che comunque è già stata fatta in Commissione — e cioè che sarebbe utile e indispensabile (ne parliamo sempre: sarà la quarantesima volta che riaccenniamo a questo argomento) definire i ruoli, l'importanza e la destinazione dei vari aeroporti. Siamo nell'assoluta confusione, a tale proposito, ed è per questa ragione che tentativi di varia natura vengono operati al fine di sovvertire di volta in volta, con provvedimenti legislativi che potrebbero apparire di poca rilevanza, graduatorie che sembravano essere definitive.

Per questa ragione è opportuna l'occasione che mi si offre per rivolgere al Ministro la preghiera di invitare gli uffici della direzione di Civilavia — della direzione generale dell'aviazione civile — a voler predisporre un piano inteso a definire ruoli, importanza e destinazione dei vari aeroporti, sicchè venga ad essere una volta per sempre affrontato il grosso problema di una sistemazione organica dell'aviazione civile italiana non in una confusione, ma in una semplificazione

e chiarificazione dei ruoli ai quali ognuno, naturalmente, deve assolvere.

Signor Presidente, non entro nel merito dell'articolo 2, al quale si farà cenno. Mi riservo per tale articolo, che sarà qui presentato e che riguarda gli aeroporti di Albenga e di Pescara, di intervenire nel merito quando mi darà la parola e quando si parlerà dell'articolo 2; anche su questo argomento infatti ho da fare alcune precisazioni, pur annunciando in proposito il voto favorevole. Ma è il caso di fare alcune precisazioni, appunto nella filosofia — che ormai ho tracciato, per quanto mi riguarda e per quanto riguarda il Gruppo socialista — di una semplificazione e riduzione anche drastica degli aeroporti, perchè sia messo finalmente ordine in un settore nel quale ogni volta viene invocato ordine, ma nel quale ordine non si è mai voluto porre.

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

Ha facoltà di parlare il relatore.

D E L P O N T E , *relatore*. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il presente disegno di legge era già all'ordine del giorno dei lavori in quest'Aula la scorsa settimana. Allora il Governo, rappresentato dal sottosegretario senatore Tiriolo, ha chiesto la sospensiva per il rinvio in Commissione, nella considerazione che nel testo proposto dalla Commissione all'Aula era stata introdotta una disposizione in ordine alla quale avrebbero dovuto essere interessati anche i Ministeri del tesoro e dell'interno e che, inoltre, erano stati preannunciati altri emendamenti che analogamente comportavano nuovi impegni da parte dei ministeri interessati.

Non starò a ripetere quanto già la scorsa settimana in questa sede è stato richiamato. Mi limiterò a ricordare che opportunamente, in merito al rinvio richiesto, il Presidente dell'Assemblea aveva sottolineato che in sede di Commissione il provvedimento in esame sarebbe tornato per un ulteriore approfondimento, con la raccomandazione quindi che il termine della sospensiva doveva essere il più breve possibile, per il permanere delle ragioni che hanno suggerito l'emanazione del decreto-legge e l'inserimento della sua conversione in legge nel calendario dei lavori. Il testo del disegno di legge, sul quale devo puntualizzare ancora qualche cosa, è quello che anche la scorsa settimana era stato proposto in Aula dalla Commissione e così è stato infatti formalmente istruito.

Non posso accettare l'interpretazione del senatore Masciadri, che si rifà al testo originario. Qui dobbiamo esaminare il testo che formalmente è stato presentato dalla Commissione in Aula la scorsa settimana: non sono intervenuti dal punto di vista formale cambiamenti e noi dobbiamo attenerci a quel testo. Essendo però intervenuta una sospensiva e avendo dato luogo ad un lungo e approfondito dibattito in sede di Commissione, avevo chiesto preliminarmente di riferire il perchè da parte anche del relatore si suggeriva una correzione al testo formalmente presentato in Aula dalla Commissione. Quindi alla relazione scritta che accompagnava quel disegno di legge mi voglio permettere di aggiungere qualcosa.

Voglio richiamare la conclusione di quella relazione, laddove letteralmente il relatore diceva: « Conformemente al mandato ricevuto dalla Commissione, il relatore sollecita la conversione del decreto-legge con la predetta modifica ». I senatori che fanno parte della Commissione sono anche a conoscenza che la citata modifica riguardava appunto l'articolo 1-*bis* e che la sua approvazione in Commissione è avvenuta a maggioranza, con l'astensione del rappresentante del Governo e del relatore, che in proposito hanno sollevato alcune riserve ed avrebbero preferito la presentazione di un ordine del giorno per quanto proposto nell'articolo aggiunto, pur riconoscendone motivazioni e necessità.

E qui non sono d'accordo con quanto dice il collega Masciadri a proposito dell'aeroporto di Firenze-Peretola e altri accenni. È vero che si tratta della proroga di un servizio, ma è altrettanto vero che, proprio per il mandato che abbiamo avuto da quest'Aula, noi in Commissione abbiamo sviluppato tutta la tematica riguardante il programma aeroportuale, che interessa tutto il

contesto nazionale, e sono emerse valutazioni e considerazioni che meritano pure di essere qui rilevate. È un invito quindi che avevamo già allora rivolto in Commissione a che quanto proposto nell'articolo aggiunto fosse espresso in un ordine del giorno; e su questo ordine del giorno già in quella sede il Governo aveva anticipato che sarebbe stato d'accordo. Quindi è un invito che in questa sede mi permetto di rivolgere ai colleghi proponenti, anche per tutto quanto abbiamo avuto occasione, sull'argomento, di conoscere e discutere in Commissione, soprattutto per i chiarimenti avuti e dati in seconda istanza.

È per lo stesso richiamo a quanto abbiamo già ampiamente dibattuto in Commissione che ho presentato un emendamento al disegno di legge in esame, che proporrei di inserire nel provvedimento come articolo 2 e che recita: « Il servizio antincendi assicurato in via transitoria dal personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco negli aeroporti di Pescara e di Villanova di Albenga, anche dopo l'entrata in vigore della legge 23 dicembre 1980, n. 930, in attesa che l'onere del servizio stesso venga assunto dal titolare della licenza o dell'ente di cui al primo comma dell'articolo 3 della medesima legge, continua ad essere svolto con le stesse modalità per un periodo non superiore a sei mesi a decorrere dall'entrata in vigore del presente decreto ».

Vorrei solo aggiungere che l'emendamento non dovrebbe, senatore Masciadri, incontrare ostacoli in quanto si tratta non di istituire *ex novo*, ma di prorogare per pochi mesi un servizio che i vigili del fuoco svolgono da sempre negli aeroporti in questione. Esso non è in contrasto con il disegno di legge in esame, che chiede una proroga della legge n. 930 del 23 dicembre 1980, a cui appunto si richiama l'attuale conversione del decreto che è alla nostra attenzione, bensì consolida una presenza oggi precaria e semmai colma una lacuna del provvedimento richiamato.

P R E S I D E N T E . Onorevole relatore, poichè ella ha ricordato l'emendamento 1-*bis*. 0. 1 della Commissione, mi permetto di richiamare la sua attenzione sul subemendamento 1-*bis*. 0. 1/1 del senatore Amadeo ed altri e sull'emendamento 1-*bis*. 0. 2 del senatore Canetti ed altri, che è più ampio del suo. Vi è forse accordo su come si vuole concludere?

D E L P O N T E , *relatore*. Noi saremmo d'accordo su come si deve concludere; ovviamente ci rimettiamo a quella che sarà la valutazione che darà in proposito il Governo. Ho ritenuto, come relatore, di attenermi, al di là dei miei auspici per quella che sarà la conclusione, alla proposta originaria che avevo fatto in sede di Commissione.

P R E S I D E N T E . Ho creduto opportuno dirle ciò che le ho detto perchè, ove fosse approvato l'emendamento 1-*bis*. 0. 2, evidentemente il suo resta precluso.

Ha facoltà di parlare il Ministro dei trasporti.

B A L Z A M O , *ministro dei trasporti*. Il Governo si rimette alle indicazioni che sono state espresse dal relatore per quanto riguarda la conversione in legge del decreto-legge, con l'aggiunta degli aeroporti di Pescara e di Albenga al quadro che qui è stato presentato. Però il Governo vuole sottolineare un aspetto di tutta la questione agli onorevoli senatori e cioè che esiste effettivamente oggi l'esigenza di determinare una situazione nuova nel settore degli aeroporti italiani. Le pressioni di carattere locale diventano sempre più ampie e, direi, comportano oneri sempre maggiori per lo Stato; perciò anche le osservazioni che qui sono state fatte dal senatore Masciadri vengono accolte dal Governo, che si impegna in questa sede a presentare entro tempi ristrettissimi un proprio progetto generale riferito alla sistemazione di tutti gli aeroporti italiani.

Per quanto riguarda i tempi della proroga, il Governo vorrebbe suggerire un termine fissato al 31 dicembre 1982, in quanto tutte le concessioni, tutti gli accordi hanno di solito una scadenza fissata all'ultimo giorno dell'anno. Questa è la proposta che il Governo avanza.

P R E S I D E N T E . Non ho mai sentito un mediatore più mediatore di lei.

Passiamo all'esame dell'articolo unico nel testo proposto dalla Commissione. Se ne dia lettura.

C O L O M B O V I T T O R I N O (V.), *segretario*:

Articolo unico.

Il decreto-legge 15 gennaio 1982, n. 4, concernente proroga del termine previsto dall'articolo 8, ultimo comma, della legge 23 dicembre 1980, n. 930, è convertito in legge con le seguenti modificazioni:

dopo l'articolo 1, è inserito il seguente:

« Art. 1-*bis*. — L'aeroporto di Firenze-Peretola è inserito nella tabella *A*, III classe, relativa alla classificazione degli aeroporti nazionali ai fini del servizio antincendi, allegata alla legge 23 dicembre 1980, n. 930. Nel periodo di proroga di cui al precedente articolo 1 dovranno essere perfezionate tra i Ministeri dei trasporti, della difesa e dell'interno gli strumenti di attuazione conseguenti alla nuova classificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola ».

P R E S I D E N T E . Avverto che gli emendamenti sono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire, nel testo proposto dalla Commissione.

Si dia lettura degli emendamenti.

C O L O M B O V I T T O R I N O (V.), *segretario*:

Sostituire le parole: « sei mesi » *con le altre*: « dodici mesi ».

1. 1 CHIELLI, SIGNORI, PIERALLI, CAZZATO, MARSELLI, JANNELLI, PITTELLA, FINESSI

Sopprimere l'articolo.

1-*bis*. 1 MASCIADRI, JANNELLI, BARSACCHI, DELLA BRIOTTA, DA ROIT, BOZZELLO VEROLE, SCEVAROLLI, NOCI

Dopo l'articolo 1-*bis*, *inserire i seguenti*:

Art. . . .

« Il servizio anticendi assicurato in via transitoria dal Corpo dei vigili del fuoco negli aeroporti di Villanova di Albenga e di Pescara, anche dopo l'entrata in vigore della legge 23 dicembre 1980, n. 930, continua ad essere svolto con le stesse modalità per un periodo non superiore a un anno a decorrere dall'entrata in vigore del presente decreto-legge, in attesa che l'onere del servizio stesso venga assunto dal titolare della licenza o dall'ente di cui al primo comma dell'articolo 3 della medesima legge ».

1-*bis*. 0. 2 CANETTI, URBANI, FELICETTI, CAZZATO, MOLA, MODICA, POLLIDORO, GIOVANNETTI

All'emendamento 1-*bis*. 0. 1 *sostituire le parole*: « per un periodo non superiore a sei mesi » *con le altre*: « per un periodo non superiore a dodici mesi ».

1-*bis*. 0. 1/1 AMADEO, FELICETTI, ACCILI, BAUSI, SANTALCO, ORIANA, LAI, BALDI

Art. . . .

« Il servizio antincendi, assicurato in via transitoria dal personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco negli aeroporti di Pescara e di Villanova d'Albenga anche dopo l'entrata in vigore della legge 23 dicembre 1980, n. 930, in attesa che l'onere del servizio stesso venga assunto dal titolare della licenza o dall'ente di cui al primo comma dell'articolo 3 della medesima legge, continua ad essere svolto con le stesse modalità per un periodo non superiore a sei mesi a decorrere dell'entrata in vigore del presente decreto-legge ».

1-*bis*. 0. 1 LA COMMISSIONE

S I G N O R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S I G N O R I . Non starò a ripetere le ragioni che ci hanno indotto a presentare l'emendamento 1. 1 che propone di sostituire le parole « sei mesi » con le altre « dodici mesi », perchè sono note già ai colleghi.

Devo aggiungere solo che la soluzione proposta dall'onorevole Ministro, tendente a sostituire le parole « sei mesi » con le altre « fino al 31 dicembre 1982 », mi trova consenziente e quindi accolgo questa proposta.

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

D E L P O N T E , *relatore*. Esprimo parere favorevole.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 1. 1, presentato dal senatore Chielli e da altri senatori, nella nuova formulazione suggerita dal Ministro e accettata dai proponenti l'emendamento stesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

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

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A S C I A D R I . Credo di avere già espresso durante il mio intervento le ragioni fondamentali, che mi pare siano state accolte anche nella breve esposizione del Ministro, per le quali con altri colleghi del Gruppo socialista, dopo ampia discussione e battaglia in Commissione, abbiamo proposto la soppressione di questo articolo 1-*bis* che si vorrebbe introdurre surrettiziamente per sconvolgere classifiche, nell'intento poi di mettere pietra su pietra, sì da far riconoscere l'aeroporto di Firenze-Peretola come aeroporto internazionale, scatenando così appetiti da parte di una serie di altre città capoluoghi di provincia che già da tempo rivendicano l'istituzione di un aeroporto analogo.

Si corre perciò un grosso pericolo, e mi pare che su questo tutti i Gruppi concordino; quindi non mi soffermerò oltre su quanto ho già avuto modo di illustrare prima.

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

D E L P O N T E , *relatore*. Dico innanzitutto che sono d'accordo sulla soppressione dell'articolo *1-bis* e sono per un ritorno quindi al testo originario.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Firenze ed altri, dove si sente la necessità di assicurare un servizio antincendi attraverso il corpo dei vigili del fuoco, vorrei ricordare, per tranquillizzare il collega Masciadri, che alla Camera è stata presentata una proposta di legge in proposito, sottoscritta da tutti i Gruppi politici compreso quello socialista; che alla proposta ha dato preventivo assenso il Ministero dell'interno; che la proposta è stata assegnata in via legislativa alla Commissione interna e che quanto prima dovrebbe essere approvata. Ribadisco che si tratta di assicurare il servizio antincendi, non si tratta di programmare il sistema aeroportuale italiano.

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

B A L Z A M O , *ministro dei trasporti*. Sono d'accordo con il relatore.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 1-*bis*. 1, presentato dal senatore Masciadri e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

C A N E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A N E T T I . Arrivati a questo punto della discussione, possiamo essere d'accordo

con il relatore ed anche con il Ministro nello stabilire la data del 31 dicembre 1982 per la proroga. Si tratta semplicemente di una proroga, che viene ad aggiungersi a quella prevista per gli altri aeroporti indicati all'ultimo comma dell'articolo 8 della legge n. 930.

Pertanto si tratta di mantenere in vita anche gli aeroporti di Villanova di Albenga e di Pescara (conosco meglio quello di Villanova di Albenga) nella prospettiva di valutare nel piano aeroportuale, che è stato annunciato dal Ministro, quale potrà essere la loro collocazione. Si tratta di una proroga per un aeroporto che sta assumendo, proprio in questo momento, alcune iniziative abbastanza interessanti per il turismo, il commercio, eccetera. Ci pare che, in questo momento, non sarebbe il caso di decretarne la chiusura, cosa che accadrebbe mancando i servizi antincendi, non essendo in grado la società SEAVA di assicurare questo servizio.

D'accordo quindi con quanto dicevano il relatore e il Ministro: 31 dicembre 1982.

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

D E L P O N T E , *relatore*. Mi sembra che l'emendamento 1-*bis*. 0. 2 corrisponda sostanzialmente a quanto proposto dalla Commissione. Mi permetterei, pertanto, di invitare il collega Canetti ad accettare l'emendamento 1-*bis*. 0. 1, ritirando il suo.

C A N E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A N E T T I . Aderisco al testo della Commissione e ritiro l'emendamento 1-*bis*. 0. 2.

A M A D E O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A M A D E O . Ritiro il subemendamento 1-*bis*. 0. 1/1.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 1-*bis*. 0. 1, presentato dalla Commissione, nel seguente testo:

Dopo l'articolo 1-bis, inserire il seguente:

Art. ...

« Il servizio antincendi, assicurato in via transitoria dal personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco negli aeroporti di Pescara e di Villanova d'Albenga anche dopo l'entrata in vigore della legge 23 dicembre 1980, n. 930, in attesa che l'onere del servizio stesso venga assunto dal titolare della licenza o dall'ente di cui al primo comma dell'articolo 3 della medesima legge, continua ad essere svolto con le stesse modalità fino al 31 dicembre 1982 ».

1.-*bis*. 0. 1

Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

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 . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, voglio fare una breve dichiarazione di voto anche per cogliere, dalle argomentazioni che qui sono state svolte sia dal relatore che dal collega Masciadri, alcuni spunti per una riflessione — che rinvio al Governo — riguardo al nostro modo di vedere la politica dei trasporti.

Il senatore Masciadri si poneva un interrogativo che non è di poco momento, cioè dove si va a finire se si conduce una politica sfilacciata, soggetta ad ogni contraddizione localistica, ad ogni spinta campanilistica. Pur essendo d'accordo, in generale, nel porre questo interrogativo, non mi pare che il provvedimento che stiamo per approvare sia tale, come del resto rilevava il

relatore, da mettere noi nell'angoscia che fosse questo il varco attraverso il quale si inserisse chissà quale politica a maglie larghe, dove si può passare con qualunque spunto clientelare.

Il ministro Balzamo ha detto che intende presentare, entro un certo periodo, un piano di sistemazione di tutti gli scali aerei e quindi valuteremo in quel momento il problema. Ricordo al Ministro che sono anni che parliamo di questo tema e che da parte del Governo non è mai venuta una proposta di riordino degli scali aerei. La questione di fondo non è quella di contrapporsi rispetto a nodi secondari, ma è quella di superare in positivo, con una proposta, le spinte di carattere localistico che a questo punto diventano inevitabili, in assenza di un disegno e di una linea di riordino.

Mi dispiace sentire il senatore Masciadri sostenere una cosa giusta in sè, nell'ambito di una discussione che è limitata, rivolta a noi che siamo non i più convinti — giacchè è brutto fare i primi della classe — ma convinti almeno quanto lui che è giusta la linea della concentrazione del traffico aereo. Infatti, al di fuori di tale linea, si arriverebbe a mettere fuori dei flussi di traffico aereo tutti gli aeroporti italiani — non solo Albenga, Pescara, Ancona e così via — perchè anche l'aeroporto di Fiumicino a questo punto, da un'analisi obiettiva, non corrisponderebbe oggi a tutte le necessità e a tutti i requisiti di garanzia che devono essere offerti. Ecco perchè a me pare che questa debba essere l'affermazione fondamentale, sulla base della quale la proposta di riordino o, per meglio dire, il piano degli aeroporti in Italia debba essere presentato.

Detto questo, per arrivare alla concentrazione è necessario risolvere una questione di fondo, perchè l'attuazione di un tale indirizzo avrebbe richiesto l'attivazione di un sistema integrato di trasporti e di collegamenti ferroviari alternativi rispetto alle linee aeree. Noi, signor Ministro, abbiamo elaborato il piano integrativo delle ferrovie. Nei prossimi giorni abbiamo un appuntamento nella Commissione, in cui dovremo approfondirne lo stato di attuazione: ci sono tutti i problemi connessi ad alcuni collegamenti, come quello di Firenze con Pisa, che dovevano essere risolti. Allora l'obiezione sarebbe stata più forte, perchè sono anni che si parla di un collegamento che avrebbe avvicinato Pisa a Firenze e reso più agevole il traffico, ma non si è provveduto. Così come potrei dire che il raddoppio della linea Falconara-Orte renderebbe superfluo il ricorso ad un collegamento aereo Ancona-Roma o Ancona-Milano, se ci fossero delle linee e dei locomotori adeguati. Sono convinto che per gran parte del traffico — e ne è convinto l'intero Gruppo comunista — sia proprio questa la strada da seguire, perchè non c'è nessun collegamento aereo tra Ancona e Roma o tra Pescara e Milano che possa vincere su un collegamento ferroviario (o per lo meno si sostiene bene la concorrenza), purchè il collegamento sia di tipo francese e non del tipo italiano, caratterizzato da inefficienze, da ritardi, da incapacità perfino a spendere i soldi che sono stati stanziati.

Allora dovremmo essere in grado di dare una risposta complessiva; viceversa, senza un disegno di trasporto integrato sarà difficile formulare il piano specifico degli aeroporti e sarà difficile porre riparo a quella tanto deprecata spinta localistica contro cui lanciava i suoi giusti — lo sottolineo — strali il collega Masciadri. Ho voluto sottolineare questo aspetto, signor Presidente, perchè mi pare essenziale al fine della risoluzione dei nostri problemi. Noi voteremo a favore di questo decreto, nonostante che di decreto si tratti, anche perchè sostanzialmente è limitato alla proroga di un servizio. Impegniamo il Governo a rispondere a questa esigenza, posta all'unanimità dalla Commissione, di un esame approfondito su proposte concrete e sottolineiamo la necessità che il Governo stesso faccia una valutazione comprensiva anche degli orientamenti e delle scelte della compagnia di bandiera, al fine di gestire alcune linee di traffico aereo che possono essere portate avanti eccezionalmente, per un periodo transitorio, in attesa che sia realizzato il piano delle ferrovie.

Nel piano delle ferrovie è previsto il raddoppio della linea Ancona-Roma: non abbiamo, in questo caso, nessuna autostrada di rapido collegamento; abbiamo un aeroporto efficiente, ma non è utilizzato per una linea di collegamento aereo. Transitoriamente potrebbe anche essere accettabile una scelta sostitutiva per un determinato periodo, in attesa che venga attuato il raddoppio della linea ferroviaria. Ho portato questo esempio per chiarire, al di là di tutti gli emendamenti e di tutti gli interessi in gioco in questo momento, il nostro punto di vista.

Vi è una strategia del trasporto, vi è poi un modo di portarla avanti, vi sono eccezioni temporanee che possono essere discusse e valutate senza che vengano allargate a macchia d'olio, vi sono interventi straordinari che possono consentire di arrivare senza strappi a una conclusione che sia competitiva, che sia collegata ai fattori economici del trasporto delle merci e degli uomini nel nostro paese.

Queste sono le nostre opinioni e ci auguriamo di poterle confrontare con quelle del Governo quando esso, se continuerà ad esistere, le proporrà in Parlamento.

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 . Signor Presidente, la mia dichiarazione di voto sarà brevissima perchè i temi che dovevamo sollevare come Gruppo socialista, forse anche a titolo personale, li abbiamo già sollevati. Vedo che sono stati quanto meno discussi ed in buona parte recepiti dai colleghi presenti; debbo però fare alcune considerazioni nel dichiarare il nostro accordo sul provvedimento.

Si tratta di una proroga e solo in questo senso noi lo accettiamo, tanto che dichiaro subito, a titolo personale, signor Ministro, che, qualora accettasse il compromesso, credo onorevole, da parte sua — non voglio recitare parti che non mi appartengono in quanto membro del Legislativo e non dell'Esecutivo — contenuto in un ordine del giorno volto ad accettare lo spirito dell'articolo 1-*bis*, che abbiamo di comune accordo soppresso, occorre dire subito che sono contrario all'accettazione dello spirito di questo articolo 1-*bis*. A mio modesto avviso, si pongono le condizioni, in un prossimo futuro, per alcuni tipi di rivendicazioni per l'inserimento di ulteriori aeroporti quando — lei lo ha già annunciato — il cammino che lei desidera tracciare è quello della riduzione del numero degli aeroporti. Con ciò, anche accettando l'ordine del giorno, si dà un'ulteriore spinta in questa direzione in maniera surrettizia.

Comunque, signor Ministro, il mio è un pronunciamento a titolo personale, non essendo oggi in condizioni di parlare, in questo momento, a nome del Gruppo. Tengo a far presente con grande franchezza, della quale lei mi darà atto, che sono contrario e ho già avuto modo di esprimere — nè voglio tediarvi — le ragioni per le quali ritengo che si tenda ad aprire numerosi varchi, anche con l'accettazione dell'ordine del giorno come raccomandazione e non come impegno.

L'occasione mi è propizia per dire ancora due cose. Il Gruppo socialista è d'accordo sul fatto che fino al 31 dicembre si svolga il servizio antincendi a carico dello Stato — cioè del Ministero dell'interno — che, con lo spreco di alcune centinaia di milioni, ha sempre funzionato negli aeroporti di Albenga e di Pescara. Accetto la proroga altrimenti si dovrebbe giungere alla chiusura, perchè gli enti locali non hanno ancora provveduto alla sostituzione per il servizio antincendi che appunto fino al 31 dicembre secondo la proposta del Ministro, è affidato al Ministero dell'interno. Però debbo sottolineare, signor Ministro, la nuova filosofia nella quale ella è voluto entrare, vale a dire quella di approntare un testo di proposte intese a mettere ordine nel settore aeroportuale.

Mi riferisco in particolare ai due aeroporti di Albenga e di Pescara, chiedendo scusa ai colleghi di queste due città. L'aeroporto di Pescara effettua un volo Pescara-Ancona-Milano: ora io chiedo al signor Ministro se

nell'anno di grazia 1982 è mai possibile effettuare un volo di questa natura affidato all'Aermediterranea. Lo aveva prima l'Itavia, che non ha mai esercitato tale concessione appunto perchè si tratta di una linea in enorme passivo: si pensi che solo per salire in quota nel tratto Pescara-Ancona si consuma più della metà del carburante. E lo Stato naturalmente va a spendere alcune centinaia di milioni per garantire il servizio antincendi su un aeroporto di quella natura. Così anche per quanto riguarda Albenga.

P R E S I D E N T E . Lei preferirebbe che lo Stato comprasse un'automobile a tutti i viaggiatori che da Pescara vanno ad Ancona.

M A S C I A D R I . Colgo la sua osservazione, signor Presidente, però non è d'obbligo che ogni città abbia un aeroporto, benchè capoluogo di provincia. Altrimenti il Piemonte, ad esempio, avendo un solo aeroporto e una grossa estensione, avrebbe da rivendicare almeno altri due aeroporti. Se seguiamo questa filosofia ogni città capoluogo di provincia deve tenere un aeroporto: e questo non è ammissibile.

Per l'aeroporto di Albenga siamo in una situazione ancora peggiore. Vogliamo evidentemente mantenere un aeroporto per gli *executives*, vale a dire per un trasporto non di massa; in questo caso si tratterebbe di un trasporto di *élite*, perchè lì non atterrano non dico i *Jumbo*, ma nemmeno i *Fokker*, i DC-9 o altri aerei di questo genere: atterrano i *Chessna*, i *Piper*, vi atterrano i ricchi che vanno a Montecarlo e tornano indietro. Ora io mi chiedo se è giusto che lo Stato si assuma un onere di quella natura, garantendo anche il servizio antincendi su aeroporti che non servono il traffico civile, ma servono ai *week-end* e alle ferie dei ricchi.

Questo è lo spirito che, approfittando dell'occasione che mi era propizia, ho voluto esternarle, signor Ministro, perchè, se lo ritiene opportuno, quando classificherà e darà dei ruoli agli aeroporti, voglia tener conto anche di questi elementi di giudizio che mi paiono molto importanti. Diversamente continueremo a fare questi interventi a pioggerella sui diversi aeroporti: anche in questo caso, infatti, si tratta di pioggerella, poichè nel garantire un servizio a carico dello Stato su aeroporti di questa natura si spendono, si consumano e si sciupano centinaia di milioni di lire.

P R E S I D E N T E . Mi spiace, senatore Masciadri, che ella non abbia capito che la mia osservazione rinforzava il suo argomento.

M A S C I A D R I . Mi scusi.

P R E S I D E N T E . Dicevo proprio che non è immaginabile che lo Stato offra un'automobile gratis a ogni cittadino che vuole spostarsi dalla sua città, dove non c'è l'aeroporto, fino a Roma. Quindi evidentemente venivo a rinforzare il suo argomento.

Lei ha parlato, senatore Masciadri, due o tre volte, nel suo primo intervento e adesso, di un ordine del giorno. Ma non ci sono ordini del giorno. Dico questo per la chiarez za della discussione: non sono stati presentati ordini del giorno.

M A S C I A D R I . Mi scusi, ma a me risultava che sarebbe stato presentato un ordine del giorno inteso, appunto, a raccogliere lo spirito dell'articolo 1-*bis* che è stato soppresso. Si vede che all'ultimo momento sono intervenute altre decisioni: forse i proponenti vi hanno rinunziato all'ultimo istante.

D E L P O N T E , *relatore*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D E L P O N T E , *relatore*. Desidero dare un chiarimento per quanto riguarda l'ordine del giorno.

In effetti i colleghi Bausi e Pieralli avevano predisposto un ordine del giorno nel quale si recepivano le esigenze di cui al soppresso articolo 1-*bis*.

P R E S I D E N T E . Ma non è stato invece presentato niente.

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 . Mi scuso con i colleghi, ma era stato preannunziato un ordine del giorno Bausi e Pieralli su cui mi riservavo di intervenire. Forse per l'assenza di questi colleghi, non è stato presentato. Se lei consente, vorrei proporlo io.

P R E S I D E N T E . Ormai non c'è più nessuna scappatoia regolamentare che consenta la presentazione di ordini del giorno. Inoltre debbo osservare che l'ordine del giorno si dovrebbe riferire ad una norma sulla quale l'Assemblea si è già espressa in senso negativo.

A M A D E O . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A M A D E O . Signor Presidente, prendo la parola per due ragioni: per annunciare il voto favorevole del Gruppo della Democrazia cristiana al provvedimento ed esprimere anche vivo riconoscimento al lavoro svolto dalla Commissione e dal relatore. Il disegno di legge così perfezionato e concluso evita l'interruzione traumatica del servizio antincendi in aeroporti minori, che avrebbe pregiudicato la loro sopravvivenza, ed in particolare negli aeroporti di Pescara e di Villanova di Albenga.

Mi auguro che la proroga concessa, anche se a mio avviso troppo breve — infatti avevo chiesto un anno nel mio emendamento ritirato — sia sufficiente agli enti gestori per concordare con gli enti costituenti le società di gestione, che sono tutti enti pubblici, un piano di finanziamento che consenta loro di assumere l'onere del servizio antincendi o concludere nuove forme di convenzione con il Ministero dell'interno per questo servizio. Ci auguriamo inoltre, riferendomi a quanto detto prima dal Ministro, che questo periodo di tempo consenta di iniziare un esame approfondito su tutto il problema del trasporto aereo — comprendendo in questo esame anche gli aeroporti minori — e di valutare a fondo, nelle prospettive dello sviluppo del trasporto aereo, se non convenga tenere in attività e potenziare dette infrastrutture ladove, come nel caso di Pescara e di Villanova di Albenga, esse sono utili e produttive nel quadro dell'economia nazionale, soprattutto turistica, e necessarie per l'economia di importanti regioni. È una considerazione che bisognerà che prima o poi facciamo: giustamente l'onorevole Ministro ha parlato di un progetto generale e noi siamo in attesa di questo progetto generale. Basteranno questi pochi mesi di proroga perchè si arrivi ad una fase abbastanza avanzata di questo studio-progetto generale? Mi auguro di sì.

Nell'auspicio che ciò avvenga e con le considerazioni positive che ho fatto, mentre esprimo il parere favorevole da parte del Gruppo della Democrazia cristiana, devo precisare che, non risultando presentato un ordine del giorno predisposto dai colleghi senatori Bausi e Pieralli, non posso che rivolgermi al Ministro raccomandandogli vivamente il contenuto del documento non pervenuto in Aula: e precisamente che il Governo si impegni a inserire nei tempi più brevi l'aeroporto di Firenze-Peretola tra quelli di cui alla tabella *A* allegata alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, con il conseguente eventuale adeguamento dell'organico del corpo nazionale dei vigili del fuoco. Questo era lo spirito dell'ordine del giorno dei senatori Bausi e Pieralli.

B A L Z A M O , *ministro dei trasporti.* Ma queste sono proposte concrete.

A M A D E O . Rivolgo questa viva raccomandazione al Ministro a nome del Gruppo della Democrazia cristiana, che in questo momento rappresento, ed esprimendo il voto favorevole del Gruppo al disegno di legge sottolineo ancora la necessità che il Governo presenti al più presto provvedimenti concreti in ordine agli aeroporti minori.

P R E S I D E N T E . Devo riaffermare che nessun ordine del giorno è stato presentato o annunziato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico, con l'avvertenza che il titolo, nel testo proposto dalla Commissione, è il seguente: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 15 gennaio 1982, n. 4, concernente proroga del termine previsto dall'articolo 8, ultimo comma, della legge 23 dicembre 1980, n. 930 ». Chi lo approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Svolgimento di interrogazioni

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca lo svolgimento di tre interrogazioni. La prima concerne la miniera di Salafossa in provincia di Belluno. Se ne dia lettura.

C O L O M B O V I T T O R I N O (V.), *segretario*:

GRANZOTTO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere quali forme di intervento siano state individuate al fine di riattivare la miniera di Salafossa, in provincia di Belluno, e quale sia lo stato del compimento degli atti relativi, considerato il tempo trascorso dagli incontri avvenuti a livello ministeriale e la contraddittorietà di comunicazioni e notizie in merito.

I fatti possono essere così riassunti: il giorno 6 agosto 1980 una frana di 50.000 metri cubi ha interrotto l'attività della miniera di Salafossa, da cui si estraggono metalli non ferrosi ad opera della società « Pertusola », con la conseguente messa in cassa integrazione (riconosciuta come speciale per crisi di settore) dei 150 operai ivi occupati. Per la riattivazione è prevista una spesa di 1.400 milioni per sgombero del materiale franato, consolidamento e protezione e di 1.250 milioni per ripristino dell'attività industriale.

L'11 febbraio 1981 è avvenuto un incontro presso il Ministero dell'industria con la presenza del direttore generale delle miniere ed altro incontro è avvenuto tra rappresentanti locali della provincia di Belluno ed il Ministro dei lavori pubblici.

Nella predetta riunione presso il Ministero dell'industria così risultano verbalizzate le proposte: « finanziamento per sistemare la frana e per sistemare e riattivare l'impianto di flottazione coinvolto dalla frana. Questi finanziamenti potrebbero essere fatti dallo Stato (ad esempio dal Ministero dei lavori pubblici per la frana, anche con la partecipazione della Regione, e dal Ministero dell'industria per gli impianti danneggiati, cercando la copertura finanziaria in una delle vigenti leggi che riguardano il settore industriale) ».

Per l'incontro con il Ministro dei lavori pubblici la cronaca del giornale « Il Gazzettino » ha così riassunto il risultato: « le procedure già precedentemente concordate sono allo studio particolareggiato e non dovrebbe tardare il decreto di intervento... ». Con telegramma 26 marzo 1981 il Ministro dei lavori pubblici ha comunicato al presidente della comunità montana del Comelico di aver disposto da parte del competente organo tecnico dell'ANAS l'istruttoria per il progetto d'intervento sulla frana; nei giorni scorsi l'assessore all'industria della Regione Veneto, Righi, ha invece dichiarato che nè agli uffici tecnici dell'ANAS di Roma, nè a quelli del compartimento di Bolzano (competente per territorio) è giunto l'affidamento dell'incarico.

(3 - 01428)

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

S A N T U Z , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Signor Presidente, rispondo all'interrogazione del senatore Granzotto anche per conto del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per far presente alcune considerazioni. A seguito di una frana avvenuta nel mese di agosto del 1980, che ha danneggiato gravemente gli impianti della miniera di Salafossa, è stato necessario sospendere l'attività estrattiva. In dipendenza di ciò, è stata costituita da parte del Ministero dell'industria una commissione tecnica, con l'incarico di eseguire accertamenti sull'evento franoso che ha investito la miniera.

Presidenza del vice presidente FERRALASCO

(*Segue* S A N T U Z , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*). La commissione ha ultimato i lavori, dopo averne studiato le cause, e ha altresì indicato le eventuali misure di sicurezza da adottare per poter riprendere l'attività. Più specificatamente, ha ritenuto che non esistono difficoltà di rilievo nell'attuazione di un programma di ripresa dell'attività produttiva in regime di sicurezza per coloro che lo realizzano e per l'ambiente esterno.

Allo stato attuale delle cose, la concessionaria della società Pertusola ha chiesto ed ottenuto varie autorizzazioni per la sospensione dei lavori affidati dall'ingegnere capo del distretto minerario di Padova. Un'ulteriore sospensione — sino al mese di maggio del 1982 — è in corso di esame presso il Ministero dell'industria. Nel frattempo però, la società Pertusola, d'intesa con le organizzazioni sindacali — avendo sollecitato l'intervento della regione Veneto per lo sgombero della frana nonchè un finanziamento il cui provvedimento relativo è in corso di perfezionamento da parte del predetto Ministero — ha manifestato l'intenzione di riprendere i lavori che, a ritmo ridotto, potranno protrarsi per circa tre anni, con l'impiego di 85 operai.

Per quanto concerne, infine, in particolare, gli interventi di competenza dell'ANAS, faccio presente che la frana in questione ha interessato solo marginalmente la statale n. 355 di Val Degano, che è sottostante la miniera di Salafossa.

A seguito di ciò l'ANAS ha provveduto alla costruzione lungo la suddetta statale di alcuni ordini di paramassi, al fine di scongiurare il pericolo che ulteriori crolli possano raggiungere la statale stessa.

E infatti, allo stato attuale il traffico sulla statale n. 355 si svolge senza intralci nè pericoli.

G R A N Z O T T O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G R A N Z O T T O . Debbo dichiararmi del tutto insoddisfatto della risposta fornita dal Sottosegretario per conto dei due Ministeri, rilevando in *primis* che almeno per una parte l'interrogazione ha perduto la sua importanza perchè, presentata il 20 maggio 1981, riceve risposta oggi, ad avvenuta o quasi soluzione per la parte che riguarda lo sgombero della frana. Questo fa dubitare, onorevole Presidente, dell'utilità di presentare interrogazioni, che sono valide solo se inserite in un processo in cui l'interrogazione stessa possa costituire un elemento non di pura, semplice e schematica notizia, ma rilevante ed influente.

Per quanto concerne l'intervento dei Lavori pubblici, devo rifarmi alla domanda posta nell'interrogazione, cioè quale intervento era stato posto in essere, giacchè ora, a distanza di tempo, comprendiamo che un certo comportamento ha determinato un ritardo nell'intervento che si registra tuttora. Infatti la regione Veneto che avrebbe il finanziamento da parte dello Stato (il Sottosegretario non ci ha chiarito in quale forma, su quali capitoli di bilancio ecc.) non ha ancora approvato in consiglio regionale una apposita legge di intervento, perchè allora il Ministro aveva personalmente assicurato l'intervento del Ministero per l'opera di sgombero della frana. Questo era uno dei chiarimenti che venivano chiesti nell'interrogazione. Ho qui il testo del telegramma del Ministro di allora, che diceva: « Comunico predisposta da parte del competente organo tecnico dell'ANAS l'istruttoria per progetto di intervento frana - 6 agosto ». Nell'interrogazione si ricordava come invece, a detta dell'assessore regionale per l'industria della regione Veneto, non risultava affidamento alcuno di incarichi di questo tipo. Devo constatare quindi che quella notizia era assolutamente infondata e che il

cammino per la soluzione di questo problema è stato diverso.

Altra questione era quella dell'intervento sul piano della riattivazione industriale, di competenza del Ministero dell'industria. La laconica risposta di oggi non ci da alcun elemento, non ci dà contezza dell'intera vicenda, che ha registrato all'inizio, per un certo periodo, una assoluta incertezza da parte della società Pertusola di riattivare la miniera e poi ha visto la società medesima muoversi — coinvolgendo su questo piano gli enti locali e le stesse forze sindacali — per la richiesta di un finanziamento agevolato di un miliardo e mezzo circa, per il ripristino dei macchinari, e che vede una terza fase in cui pare ci sia la rinuncia di questa linea da parte della società Pertusola, che ha intenzione di riattivare la miniera, con gli 85 operai di cui parlava il Sottosegretario, in relazione all'andamento favorevole dei prezzi internazionali dei metalli non ferrosi, specie del piombo e dello zinco che si estrae da quella miniera. Poco sappiamo se è questa la sola motivazione che induce la società Pertusola oggi ad affermare la sua volontà di riattivare la miniera. Nulla in questo senso il Ministro ci ha detto e nulla ci ha detto del piano presentato dalla società Pertusola, in relazione a questa attivazione e anche ad altre attività.

Una risposta deludente pertanto non solo per il ritardo, ma anche perchè non ci viene fornito alcun chiarimento degli interventi compiuti. Si è mossa la regione Veneto su questa questione più del Ministero dell'industria interessato. Mi auguro che la discussione di oggi induca il Ministero dell'industria ad un intervento più puntuale e pertinente in relazione a questa questione, perchè ogni esistente ostacolo alla riattivazione della miniera sia superato e alla riattivazione si possa giungere, come si era promesso, effettivamente entro l'anno.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione concernente la costruzione della circonvallazione di Castellarano. Se ne dia lettura.

C O L O M B O V I T T O R I N O (V.), *segretario*:

BONAZZI, MIANA, GRANZOTTO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso:

che da tempo l'Amministrazione comunale di Castellarano, in provincia di Reggio Emilia, ha approvato il progetto di tracciato per la costruzione della circonvallazione di Castellarano vincolandone i terreni necessari;

che su tale tracciato il Consorzio bonificazione Tresinaro-Secchia di Reggio Emilia, per incarico del comune, ha predisposto, in collaborazione con i tecnici dell'ANAS di Bologna, il progetto esecutivo della strada;

che tale progetto è stato approvato ed appaltato dall'ANAS centrale di Roma nel 1979 ed i lavori sono stati assegnati alla ditta fratelli Cervellati di Ferrara;

che nella primavera del 1980 venne fatto il « picchettaggio » del tracciato della strada e vennero iniziati i lavori, ma tale inizio provocò numerose proteste dei proprietari dei terreni sui quali si dovrebbe costruire la strada, tanto che alcuni di questi hanno inoltrato ricorso al TAR di Parma;

che tali proteste indussero l'Amministrazione comunale di Castellarano a fare sospendere i lavori ed a concordare con l'ANAS una variante del tracciato della strada;

che, prima dell'approvazione della variante da parte dell'ANAS centrale, la ditta costruttrice ha iniziato i lavori su nuovo tracciato e sono intervenuti accordi tra l'ANAS, l'ENI, la SNAM e l'Azienda gas-acqua per adeguare le proprie linee alla variante,

gli interroganti chiedono di conoscere:

perchè il consiglio nazionale dell'ANAS non ha approvato nella seduta del 10 giugno 1981 il progetto di variante e quali sono le ragioni che hanno indotto ad una scelta che rischia di pregiudicare la realizzazione dell'opera e, in ogni caso, ne rimanda la soluzione a tempi lunghi per la necessaria ricerca di nuovi finanziamenti;

se è stato sino in fondo valutato il fatto che il ritorno al vecchio tracciato, essendo iniziati i lavori sul nuovo, risulta più dispendioso della realizzazione della variante in quanto occorre rifare opere già compiute ed aggiungere nuove spese, senza contare poi che sul vecchio tracciato è pendente presso il TAR di Parma il ricorso di una ventina di cittadini di Castellarano che si oppongono al passaggio della circonvallazione sui loro terreni;

se l'ANAS centrale era a conoscenza, al momento della bocciatura del progetto di variante, del fatto che su di essa erano da tempo avviati i lavori per centinaia di milioni da parte della ditta Cervellati e di altre aziende pubbliche e private, alcune delle quali erano state addirittura indennizzate per l'adeguamento al nuovo tracciato, e, nel caso l'ANAS non fosse stata posta a conoscenza dell'inizio dei lavori sulla variante, chi porta la responsabilità di avere iniziato i lavori senza l'autorizzazione necessaria e di averne nascosto l'avvio che ha comportato, tra l'altro, costi aggiuntivi per centinaia di milioni;

se l'ANAS non ritiene più ragionevole, al punto cui sono giunte le cose, rivedere la propria decisione del 10 giugno 1981, consentendo una rapida approvazione della variante ed il relativo finanziamento aggiuntivo in quanto, in ogni caso, ciò comporta tempi minori e spese più contenute per la realizzazione di un'opera che da anni i cittadini di Castellarano attendono ed hanno il diritto di vedere al più presto realizzata. (3 - 01506)

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

S A N T U Z , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Signor Presidente, una risposta brevissima, in quanto il problema evidenziato dagli onorevoli senatori interroganti è già stato positivamente risolto. Infatti la perizia relativa alla variante del tracciato — ho avuto occasione di interessarmene personalmente, con una visita — per la costruzione della circonvallazione di Castellarano è stata favorevolmente riesaminata dal consiglio d'amministrazione dell'ANAS, nella seduta del 1° ottobre 1981, per un importo complessivo di 614.211.346 lire: spero che ora tutti gli inconvenienti relativi a questa variante siano stati superati.

G R A N Z O T T O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G R A N Z O T T O . Anche a questa interrogazione viene risposto con notevole ritardo. Prendo atto della positiva soluzione del problema, riservandomi gli ulteriori interventi che si rendessero opportuni.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione concernente la riapertura al traffico della strada statale Lecco-Bellagio. Se ne dia lettura.

C O L O M B O V I T T O R I N O (V.), *segretario*:

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

che, in data 19 luglio 1981, l'improvvisa caduta di una frana dal monte Moregallo, in località Parè del comune di Valmadrera (Como), provocava la morte di un automobilista e l'interruzione della strada statale Lecco-Bellagio;

che finora non è stato riaperto al traffico il tratto della strada statale Lecco-Bellagio, con gravissimo disagio per le popolazioni dei comuni di Bellagio, Valbrona, Oliveto Lario, e in particolare dei lavoratori che sono impegnati a Lecco;

che l'interruzione della stessa strada provoca gravi danni al turismo nel periodo estivo, specie per il comune di Bellagio;

che gli amministratori dei Comuni interessati, della Provincia di Como e della comunità montana hanno già sollecitato più volte l'intervento dell'ANAS perchè ripristini la normalità nella circolazione della strada,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali provvedimenti si intendono adottare, da parte degli organismi competenti

dell'ANAS, per far fronte ad una così grave situazione, stanziando i fondi per le opere necessarie alla riapertura della strada;

se, in attesa dei provvedimenti definitivi, non si intendano adottare misure urgenti quale l'allestimento di un ponte provvisorio da parte del Genio pontieri per assicurare la percorribilità della strada superando la località in cui è caduta la frana.

(3 - 01513)

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

S A N T U Z , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* In riferimento alla interrogazione in discussione, si precisa che il consiglio di amministrazione dell'ANAS, nella seduta del 1° ottobre 1981, ha espresso parere favorevole all'approvazione del progetto dei lavori per l'eliminazione del pericolo di caduta massi, a seguito della frana al chilometro 45,600 della strada statale n. 583, mediante la costruzione di una galleria con la spesa di lire 2.669.923.260.

Il consiglio predetto nella stessa seduta ha, altresì, espresso parere favorevole all'affidamento dei lavori a trattativa privata all'impresa Cariboni Paride di Colico, ai sensi dell'articolo 5 della legge 8 agosto 1977, n. 584, con ribasso del 19 per cento e per un ammontare complessivo netto di lire 2.211.389.784 (delle quali lire 1.608.255.464 per lavori al netto e lire 603.134.320 per somme a disposizione dell'Amministrazione).

Il tempo utile per l'ultimazione dei lavori era stabilito in giorni 150 dalla data di consegna dei lavori medesimi. Successivamente, a seguito dell'incendio verificatosi nella prima decade di ottobre nella raffineria di Valmadrena, ricadente nella zona, la procura della Repubblica di Lecco ha convocato, in data 12 ottobre 1981, i dirigenti della stessa raffineria ed il titolare dell'impresa Cariboni per notificare che, secondo i risultati emersi da una perizia geologica eseguita sul luogo, l'uso degli esplosivi per lo scavo della costruenda galleria avrebbe potuto provocare il distacco di massi dal pendio, con ulteriore pregiudizio per la sicurezza di utenti e maestranze.

Quanto sopra ha reso inevitabile la sospensione dei lavori, già affidati all'impresa Cariboni, ancora prima del loro inizio effettivo. Risulta peraltro che la stessa procura della Repubblica di Lecco ha ordinato lo svuotamento dei serbatoi della raffineria, operazione che risulta essere già eseguita; pertanto i lavori di costruzione della galleria dovrebbero essere già iniziati e concludersi tra pochi giorni.

Sulla base dei suddetti elementi, sopraggiunti dopo l'affidamento dei lavori a trattativa privata, l'ANAS si riserva di esaminare la questione con provvedimenti adeguati alla nuova situazione che si verrà a determinare.

F O R N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F O R N I . Mi dichiaro soddisfatto della risposta del sottosegretario Santuz e devo dare un giudizio positivo sull'operato dell'ANAS. A fronte di molti ritardi in questa vicenda, per noi preoccupante, l'ANAS si è mossa con rapidità, stanziando i fondi sufficienti per superare la frana del 19 luglio 1981. Le difficoltà sono state invece create da un incidente che è avvenuto presso la raffineria ILSEA di Valmadrena, in provincia di Como, che ha ritardato (come qui è stato detto) l'inizio dei lavori.

Prendendo atto dell'inizio dei lavori, seppure avvenuto in ritardo, preghiamo il Governo di seguire con particolare attenzione, attraverso l'ANAS, lo svolgimento dei lavori stessi, perchè siano conclusi prima dell'estate prossima e in modo che l'arteria stradale possa essere aperta al traffico turistico diretto al comune di Bellagio, che trova le ragioni della sua vita economica soprattutto nell'attività turistica.

Vorrei anche, cogliendo l'occasione, far presente che il tracciato della strada statale n. 583, nel tratto Lecco-Bellagio, è particolarmente difficoltoso: infatti, altri tratti della montagna danno segno di essere pericolanti. Sia in comune di Valmadrera, sia in comune di Mandello del Lario, sia in comune di Oliveto Lario sono aperte delle cave su di una montagna friabile, il che

costituisce un pericolo notevole per la strada stessa: sarebbe perciò opportuno che da parte dell'ANAS, di intesa con i comuni, si esaminasse l'influenza che l'attività di queste cave può avere in ordine alla sicurezza della strada e alle interruzioni frequenti che anche in altri punti si verificano.

Vorrei cogliere l'occasione, inoltre, per raccomandare al Ministero di intervenire presso l'ANAS, perchè si dia corso all'esecuzione dei lavori programmati sulla strada 583 anche nel tratto Como-Bellagio. La prima parte dei lavori, che consistevano nella costruzione di una galleria in comune di Blevio, è stata eseguita e ultimata, ma i lavori per l'adeguamento della strada tra il chilometro 1 e il chilometro 5,230, che dovevano essere appaltati fin dall'aprile 1981, ancora non lo sono stati perchè la gara, a suo tempo, è risultata deserta e ora è necessario adeguare lo stanziamento per poter indire un nuovo appalto. Restano da finanziare e successivamente appaltare i lavori da effettuare tra il chilometro 5,230 e il chilometro 5,900 in località di Torno, dove era prevista la costruzione di un'altra galleria per un importo di 2 miliardi 500 milioni. Anche queste opere purtroppo sono bloccate.

Vorrei ricordare che la strada statale Lariana 583 è importantissima perchè collega Como, Bellagio e Lecco e quindi è una strada che per il turismo della provincia di Como ha grande rilievo, anche sotto il profilo del traffico internazionale. Essa pertanto dovrebbe essere oggetto di maggiore attenzione da parte dell'ANAS, anche per quanto riguarda la manutenzione ordinaria. Infatti i comuni si sono più volte lamentati, perchè la manutenzione ordinaria è trascurata e la strada ha anche un aspetto di decadenza e di trascuratezza, che certo non favorisce l'industria turistica ed è causa di disagio anche per i cittadini residenti nei paesi della riviera del lago. Nel ribadire la mia soddisfazione per la parte interessante l'interrogazione, chiedo nuovamente al Governo un intervento attento su questo problema.

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

Interpellanze, annunzio

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

C O L O M B O V I T T O R I N O (V.), *segretario*:

SPADACCIA, STANZANI GHEDINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Sui seguenti argomenti:

1) Informazione politica radiotelevisiva: per sapere quale sia il giudizio del Governo sulla persistente violazione da parte degli organi di informazione della RAI-TV dei princìpi stabiliti dalla sentenza della Corte costituzionale, delle norme della legge di riforma e degli stessi indirizzi della Commissione parlamentare di indirizzo e di vigilanza sui servizi radiotelevisivi, e, in particolare, tenendo conto che:

a) la lottizzazione dei posti e degli incarichi all'interno della RAI e delle sue testate giornalistiche si è trasformata in una lottizzazione selvaggia della stessa informazione radiotelevisiva a favore dei partiti di maggioranza, penalizzando tutti i partiti di opposizione;

b) i dati relativi ai mesi di dicembre 1981 e di gennaio 1982, pubblicati sul « Dossier RAI » curato dal Partito radicale, confermano e aggravano i dati contenuti nel « libro bianco » preparato dal Centro di ascolto del Gruppo parlamentare radicale relativi al periodo marzo-ottobre 1981; i dati di questo « libro bianco », raccolti con criteri scientifici, non sono mai stati contestati dalla RAI, ma, al contrario, ritenuti altamente attendibili da alcuni uffici della società; le risultanze dell'ascolto degli ultimi mesi sembrerebbero correggere la forte discriminazione verificatasi nel periodo precedente anche ai danni del PCI, ma tale correzione è solo apparente se si considera che nel mese di gennaio il PCI è stato protagonista, in coincidenza con il colpo di Stato in Polonia, di una clamorosa rottura internazionale con il

PCUS. Si riportano, in particolare, le seguenti tabelle:

Le interviste dei due maggiori telegiornali nel periodo 1° marzo 1981 — 31 gennaio 1982 ai segretari dei partiti

	TG1 ORE 20,00
Spadolini	1h 24' 36"
Piccoli	1h 19' 44"
Longo	35' 53"
Craxi	29' 42"
Zanone	32' 13"
Berlinguer	17' 35"
Magri	7' 06"
Almirante	4' 42"
Pannella	5' 05"

	TG2 ORE 19,45
Spadolini	1h 07' 23"
Piccoli	31' 11"
Craxi	28' 24"
Zanone	24' 50"
Longo	15' 32"
Berlinguer	10' 37"
Magri	2' 55"
Almirante	2' 19"
Pannella	1' 31"

Le interviste del TG1 delle ore 20,00 raggruppate per schieramenti politici

Periodo esaminato: 1° dicembre 1981 — 31 gennaio 1982

GOVERNO	44' 45"
DC	28' 52"
PCI	11' 21"
PSI	10' 54"
PSDI	8' 55"
PLI	6' 34"
MSI	2' 50"
PRI	17"
PR	0"

Le interviste del TG2 delle ore 19,45 raggruppate per schieramenti politici

Periodo esaminato 1° dicembre 1981 — 31 gennaio 1982

GOVERNO	27' 20"
PCI	19' 46"
PSI	15' 51"
DC	9' 32"
Sin. Ind.	3' 02"
PDUP	2' 55"
PSDI	1' 22"
PLI	10"
PR	0"

Le dichiarazioni al TG1 delle ore 20,00 raggruppate per schieramento nel mese di gennaio 1982

GOVERNO	23' 36"
DC	15' 30"
PCI	13' 44"
PSI	11' 09"
VATICANO	9' 45"
PSDI	6' 49"
PLI	4' 22"
PRI	3' 06"
MSI	2' 05"
QUIRINALE	1' 59"
SINDACATI	1' 21"
PR	1' 12"
PDUP	1' 12"
CGIL	1' 09"
DP	1' 03"
UIL	50"
CISL	37"
Sin. Ind.	12"

Le dichiarazioni al TG2 delle ore 19,45 raggruppate per schieramento nel mese di gennaio 1982

GOVERNO	18' 23"
PCI	16' 53"
PSI	8' 52"
DC	6' 57"
VATICANO	6' 26"
SINDACATI	2' 35"
CGIL	2' 16"
PSDI	2' 10"
UIL	1' 23"
PLI	1' 20"
QUIRINALE	1' 12"

PRI	1' 01"
CISL	58"
PR	52"
PDUP	52"
DP	48"
MSI	2"

c) fra le istituzioni dello Stato il Governo è nettamente privilegiato, mentre è completamente trascurata, e a volte censurata, l'informazione relativa alle altre istituzioni dello Stato, non esclusa, fra queste, la stessa Presidenza della Repubblica;

d) per togliere voce e informazione alle opposizioni si toglie voce al Parlamento e ad ogni attività parlamentare; le cosiddette « dirette » da Montecitorio riguardano tutto (riunioni dei partiti, vertici, incontri, convegni, veline e comunicati, perfino cronaca delle telefonate fra i *leaders* politici), tranne l'attività parlamentare; il Parlamento vi figura solo in fotografia dietro le spalle del giornalista televisivo; in particolare, la RAI sembra aver anticipato una importantissima, discussa e discutibile riforma costituzionale, quella del monocameralismo, cancellando completamente dall'informazione, anche fotografica, il Senato della Repubblica; dal « Dossier RAI » pubblicato dal Partito radicale si riportano le seguenti tabelle:

Le dirette da Montecitorio del TG1 delle ore 20,00 nel mese di gennaio 1982

Totale dirette	59' 41"
Tempo dedicato ai partiti e al governo	41' 23"
Tempo dedicato ai lavori d'aula della Camera	0"
Tempo dedicato ai lavori d'aula del Senato	0"
Tempo dedicato ai lavori di commissioni bicamerali	10' 37"
Tempo dedicato ai lavori di commissioni della Camera (commissioni bilancio)	15"

Le dirette da Montecitorio del TG2 delle ore 19,45 nel mese di gennaio 1982

Totale dirette	57' 48"
Tempo dedicato ai partiti e al governo	24' 07"
Tempo dedicato ai lavori della commissione P2	26' 06"
Tempo dedicato al governo alla Camera	4' 12"
Tempo dedicato ai lavori della Camera	1' 54"
Tempo dedicato ai lavori d'aula del Senato	0"
Tempo dedicato ai lavori di commissione bicamerale (inquirente)	1' 29"
Tempo dedicato ai lavori di commissioni della Camera	0"
Tempo dedicato ai lavori di commissioni del Senato	0"

per sapere se non ritengano che questa manomissione del servizio pubblico a fini di parte alteri profondamente, fino a cancellarla completamente, la correttezza del gioco democratico, il cui fondamento, secondo la famosa espressione di Einaudi, è « conoscere per deliberare »; se non ritengano cioè che il sistematico furto di informazione, praticato dai responsabili della RAI, si sia già da tempo concretato in un sistematico e anticostituzionale attentato alla democrazia.

2) Televisioni private: per sapere se non ritengano che l'assenza di qualsiasi regolamentazione statale, abbandonando la crescita dell'emittenza privata alla più completa anarchia, oltre a creare una situazione selvaggia in cui prevale chi ha più mezzi, abbia già prodotto una situazione di oligopolio a tutto vantaggio di alcune reti nazionali, vanificando i princìpi stabiliti dalla Corte costituzionale.

3) Acquisto da parte della RAI di parte delle azioni della società proprietaria di « Telemontecarlo »: per sapere quali iniziative il Governo abbia preso nei confronti di questa operazione, che sancirebbe, in contrasto con la legge di riforma e con la convenzione, l'ingresso della RAI-TV, servizio pubblico, nel mercato delle televisioni estere e delle televisioni private, e configurerebbe la compartecipazione della RAI (servizio pubblico) alla proprietà di impianti la cui legittimità è a dir poco ancora *sub iudice*.

4) Programmazione RAI: per sapere se non ritengano che la programmazione RAI, mentre deprime, con la disinformazione e la lottizzazione, i servizi giornalistici radiofonici e televisivi, nei quali non ha concorrenza alcuna, neanche potenziale, appiattisca il resto dei programmi sul peggio della programmazione delle televisioni private, gonfiando

gli acquisti dei più commerciali e diseducativi programmi esteri, soprattutto americani, e deprimendo invece ogni programmazione autonoma, limitata a discutibili e dispendiose produzioni cosiddette di prestigio.

5) Chiusura degli impianti di trasmissione in Italia di « Antenne 2 »: per sapere se non ritengano grave, in questa situazione di completa anarchia della emittenza privata e di disinvolte operazioni della RAI, come quella di « Telemontecarlo », la decisione presa in questo senso da un giudice, soprattutto tenendo conto che le trasmissioni di « Antenne 2 », cioè della seconda rete nazionale francese, a differenza di quelle di « Telemontecarlo », avevano scarsa penetrazione pubblicitaria perchè ascoltate da una ristretta cerchia di telespettatori che conoscono la lingua francese soprattutto per il loro interesse culturale.

Per sapere infine che cosa attendano a presentare al Parlamento il disegno di legge di regolamentazione dell'emittenza privata e se non ritengano di dover richiamare la RAI al rispetto della convenzione e della legge e, eventualmente, in caso di persistente mancato rispetto, di dover prevedere una denuncia della convenzione stessa.

(2 - 00429)

Interrogazioni, annunzio

P R E S I D E N T E . Invito il senatore segretario a dare annunzio delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

C O L O M B O V I T T O R I N O (V.), *segretario*:

FERMARIELLO. — *Ai Ministri dell'interno e delle finanze.* — Per sapere quali concrete misure intendono adottare, anche sulla base dei suggerimenti delle categorie interessate, per individuare e colpire gli autori dei furti di autotreni, nonchè la rete dei ricettatori delle merci rubate.

(4 - 02707)

FOSCHI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso:

che l'istituto tecnico commerciale « Francolini-Franceschi » di Sant'Arcangelo di Romagna è stato istituito nell'anno scolastico 1976-77, con quindici classi complessive, che la popolazione scolastica di tale istituto è aumentata notevolmente fino a registrare 31 classi e 790 allievi nel corrente anno 1981-82 e che le previsioni formulate per il prossimo anno scolastico sono di 34-35 classi;

che, a fronte delle esigenze logistiche conseguenti alla presenza di un elevato numero di studenti, non corrispondono i locali che, oltre ad essere suddivisi in 2-3 sedi succursali, sono antigienici e scarsamente funzionali per lo svolgimento delle attività scolastiche;

che gli stessi macchinari e le attrezzature di avanzata tecnologia in dotazione alla scuola, ormai da diverso tempo, sono sistemati in cantine dove sono presenti — evidentemente — elementi che deteriorano tale prezioso patrimonio,

l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non ritenga di disporre i dovuti accertamenti in merito a quanto sopra, allo scopo di richiamare l'Amministrazione provinciale di Forlì in ordine all'inderogabilità di predisporre con la massima sollecitudine possibile la nuova sede per l'istituto di Sant'Arcangelo, la cui pratica burocratica ed amministrativa sta percorrendo un *iter* interminabile.

(4 - 02708)

Ordine del giorno per le sedute di martedì 2 marzo 1982

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi martedì 2 marzo in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Discussione delle mozioni nn. 53, 55 e 57, con svolgimento dell'interpellanza numero 2 - 00429, riguardanti i problemi del sistema radiotelevisivo italiano.

La seduta è tolta (*ore 11,25*).

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