

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 418<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 2 APRILE 1975

Presidenza del Presidente SPAGNOLLI,  
indi del Vice Presidente SPATARO

#### INDICE

##### CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA (Integrazione)

PRESIDENTE . . . . . Pag. 19830  
LEPRE . . . . . 19830

##### CENTRO INTERNAZIONALE DI STUDI E DOCUMENTAZIONI SULLE COMUNITA' EUROPEE

Trasmissione di rendiconto consuntivo . 19795

##### CONGEDI . . . . . 19791

##### CORTE COSTITUZIONALE

Ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità . . . . 19795  
Trasmissione di sentenze . . . . . 19794

##### CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazione concernente la gestione finanziaria di ente . . . . . 19794

##### DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione . . . . . 19791  
Approvazione da parte di Commissione permanente . . . . . 19794

Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 2016:

PRESIDENTE . . . . . Pag. 19830  
LEPRE . . . . . 19830

Deferimento a Commissioni permanenti in sede deliberante . . . . . 19792

Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente . . . . . 19793

Presentazione di relazioni . . . . . 19793

Richiesta di dichiarazione d'urgenza per il disegno di legge n. 2007:

PRESIDENTE . . . . . 19795

Trasmissione dalla Camera dei deputati . 19791

##### MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio . . . . . 19830, 19836, 19839

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni . . . . . 19830

Discussione di mozioni (nn. 50, 52, 57, 58, 59, 61 e 62) concernenti la politica dei trasporti pubblici:

PRESIDENTE . . . . . 19798  
BERGAMASCO . . . . . 19820

418<sup>a</sup> SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

2 APRILE 1975

CIRIELLI . . . . .	Pag. 19818
CROLLALANZA . . . . .	19813
GROSSI . . . . .	19809
PACINI . . . . .	19822
PISCITELLO . . . . .	19802
SAMONÀ . . . . .	19806

**ORGANISMI INTERNAZIONALI**

Elenchi di dipendenti dello Stato entrati o cessati da impieghi presso enti od organismi internazionali o Stati esteri . . . .	19795
--	-------

**PARLAMENTO EUROPEO**

Trasmissione di risoluzioni . . . . .	19795
---------------------------------------	-------

**PER L'ATTENTATO ALLA CASA DEL SENATORE ARFE'**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 19796
----------------------	------------

**REGOLAZIONE DEI CORSI D'ACQUA**

Annunzio di relazione . . . . .	19794
---------------------------------	-------

**RELAZIONE GENERALE MINERARIA**

Trasmissione . . . . .	19795
------------------------	-------

**RELAZIONE GENERALE SULLA SITUAZIONE ECONOMICA DEL PAESE PER IL 1974**

Trasmissione . . . . .	19794
------------------------	-------

## Presidenza del Presidente SPAGNOLLI

**P R E S I D E N T E .** La seduta è aperta (ore 17).

Si dà lettura del processo verbale.

**V A R A L D O , f.f. Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 13 marzo.**

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

### Congedi

**P R E S I D E N T E .** Hanno chiesto congedo i senatori: Gattoni per giorni 4 e Segnana per giorni 3.

### Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

**P R E S I D E N T E .** Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Norme integrative della disciplina vigente per il controllo delle armi, delle munizioni e degli esplosivi » (1873-B (*Approvato dalla 1ª Commissione permanente del Senato e modificato dalla 2ª Commissione permanente della Camera dei deputati*));

« Proroga degli stanziamenti previsti dall'articolo 1 della legge 13 ottobre 1969, n. 750, concernente i lavori di consolidamento della torre pendente di Pisa » (2006);

Deputato MICHELI Pietro. — « Usucapione speciale per la piccola proprietà rurale » (2009);

Deputati SOBRERO e VAGHI. — « Modifiche all'articolo 69 della legge 12 novembre 1955, n. 1137, e successive modificazioni, concer-

nenti l'avanzamento degli ufficiali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica » (2014);

Deputati PICCOLI ed altri. — « Nuove norme in materia di diffusione radiofonica e televisiva » (2015).

### Annunzio di presentazione di disegni di legge

**P R E S I D E N T E .** Sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

PARRI, BRANCA, GALANTE GARRONE, OSSICINI e ROMAGNOLI CARETONI Tullia. — « Norme per lo svolgimento della campagna elettorale » (2005);

DELLA PORTA, COSTA, LISI e BARBARO. — « Proroga della legge 20 dicembre 1971, numero 1155, recante norme per la dispensa dal servizio di leva dei giovani dei comuni di Tuscania e di Arlena di Castro, in provincia di Viterbo, impiegati nella ricostruzione e nello sviluppo dei comuni predetti, colpiti dal terremoto del febbraio 1971 » (2007);

BROSIO, BONALDI, BALBO, BERGAMASCO, ARENA, ROBBA, PREMOLI e VALITUTTI. — « Nuove norme contro la criminalità; regolamentazione dell'uso delle armi da parte delle forze dell'ordine; istituzione di una Commissione parlamentare per l'autorizzazione a procedere per i reati commessi da appartenenti alle forze dell'ordine; tutela preventiva della sicurezza pubblica; provvidenze a favore degli appartenenti alle forze dell'ordine e dei loro familiari; istituzione di agenti di quartiere » (2011);

VIVIANI, CAVEZZALI, DE CAROLIS e VENANZETTI. — « Compensi spettanti ai periti, consulenti tecnici, interpreti e traduttori per le

operazioni eseguite a richiesta dell'autorità giudiziaria » (2017).

Sono stati inoltre presentati i seguenti disegni di legge:

*dal Ministro dell'interno:*

« Conversione in legge del decreto-legge 28 marzo 1975, n. 63, concernente i termini per lo svolgimento delle elezioni regionali, provinciali e comunali e per l'effettuazione delle operazioni relative alla iscrizione nelle liste elettorali dei cittadini che abbiano compiuto o compiranno il 18° anno di età entro il 31 dicembre 1975, disposte dall'articolo 20 della legge 8 marzo 1975, n. 39, nonché le modalità per la presentazione delle candidature » (2016);

*dal Ministro del tesoro:*

« Stanziamenti di fondi per agevolare il finanziamento dell'esportazione » (2008);

*dal Ministro della pubblica istruzione:*

« Norme applicative e interpretative della legge 15 novembre 1973, n. 734, relative al personale non insegnante delle Università » (2004);

« Piano pluriennale di finanziamento dell'edilizia universitaria » (2012);

« Integrazione dei finanziamenti per l'edilizia universitaria » (2013);

*dal Ministro dei lavori pubblici:*

« Norme per il cantiere officina di Boretto e per quello di Cavanella d'Adige » (2018);

*dal Ministro della marina mercantile:*

« Disciplina della professione di raccomandatorio marittimo » (2010);

*dal Ministro dei beni culturali e ambientali:*

« Adeguamento dell'organico dei custodi e guardie notturne dei musei e scavi di antichità dello Stato » (2019).

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

**PRESIDENTE.** I seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede deliberante:

*alla 1ª Commissione permanente* (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

« Modifica dell'ultimo comma dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, sullo statuto degli impiegati civili dello Stato » (2001);

*alla 6ª Commissione permanente* (Finanze e tesoro):

« Stanziamenti di fondi per agevolare il finanziamento dell'esportazione » (2008), previ pareri della 5ª e della 10ª Commissione;

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

« Concessione di un contributo annuo all'Università degli studi di Napoli per il funzionamento del Centro di specializzazione e ricerche economico-agrarie per il Mezzogiorno » (1984), previ pareri della 5ª e della 9ª Commissione;

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

« Cancellazione dall'elenco delle vie navigabili di seconda classe del tratto urbano compreso tra il " sostegno " e la " curva Mariani " del rione Porta a mare, facente parte del canale navigabile " Pisa-Livorno " » (1983), previo parere della 6ª Commissione;

« Disciplina della professione di raccomandatorio marittimo » (2010), previ pareri della 2ª, della 5ª e della 10ª Commissione;

*alla 9ª Commissione permanente (Agricoltura):*

« Modifica dell'articolo 13 del decreto-legge 11 gennaio 1956, n. 3, convertito, con modificazioni, nella legge 16 marzo 1956, n. 108, recante norme sull'imbottigliamento dei vini aromatizzati » (1997), previo parere della 6ª Commissione;

« Autorizzazione per la maggiore spesa sostenuta per l'indagine sulle strutture delle aziende agricole a termini del regolamento n. 70 del 14 giugno 1966, e successive modifiche del Consiglio delle Comunità europee » (2003), previ pareri della 5ª Commissione e della Giunta per gli affari delle Comunità europee.

**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 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):*

BONALDI ed altri. — « Modifiche al trattamento economico degli appartenenti all'Arma dei carabinieri ed ai Corpi delle guardie di pubblica sicurezza, della guardia di finanza e degli agenti di custodia » (1976), previ pareri della 2ª, della 4ª, della 5ª e della 6ª Commissione;

PARRI ed altri. — « Norme per lo svolgimento della campagna elettorale » (2005), previo parere della 2ª Commissione;

« Conversione in legge del decreto-legge 28 marzo 1975, n. 63, concernente i termini per lo svolgimento delle elezioni regionali, provinciali e comunali e per l'effettuazione delle operazioni relative alla iscrizione nelle liste elettorali dei cittadini che abbiano compiuto o compiranno il 18º anno di età entro il 31 dicembre 1975, disposte dall'articolo 20

della legge 8 marzo 1975, n. 39, nonché le modalità per la presentazione delle candidature » (2016);

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

VALITUTTI. — « Norme integrative del decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 417, concernente norme sullo stato giuridico del personale docente, direttivo, ispettivo della scuola materna, elementare ed artistica dello Stato » (1915), previo parere della 1ª Commissione;

ARENA. — « Proroga degli incarichi universitari in corso » (1990), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

« Norme applicative e interpretative della legge 15 novembre 1973, n. 734, relative al personale non insegnante delle Università » (2004), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

*alla 9ª Commissione permanente (Agricoltura):*

ZUGNO ed altri. — « Estensione alle società per l'esercizio di imprese plurifamiliari in agricoltura delle agevolazioni in favore delle società cooperative » (1968), previ pareri della 2ª Commissione e della Giunta per gli affari delle Comunità europee.

**Annunzio di presentazione di relazioni**

**P R E S I D E N T E .** A nome della 2ª Commissione permanente (Giustizia), il senatore Gatto Eugenio ha presentato la relazione sul disegno di legge: VIVIANI e COPPOLA. - « Riforma del sistema elettorale per il Consiglio superiore della magistratura » (1543).

A nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri), il senatore Albertini ha presentato la relazione sul disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale sull'eliminazione di tutte le forme di discriminazione razziale, aperta alla firma a New York il 7 marzo 1966 » (1809).

**Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissione permanente**

**PRESIDENTE.** Nella seduta del 25 marzo 1975, la 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) ha approvato i seguenti disegni di legge:

« Riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale » (1367), *con il seguente nuovo titolo:* « Riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale »; *con l'approvazione di detto disegno di legge resta assorbito il disegno di legge:* FUSI ed altri. — « Riordinamento dei servizi marittimi convenzionati di carattere locale » (1766);

**MONTINI.** — « Modifica all'articolo 8 della legge 9 luglio 1967, n. 589, concernente la istituzione dell'Ente autonomo del porto di Trieste » (1703).

**Annunzio di sentenze trasmesse dalla Corte costituzionale**

**PRESIDENTE.** A norma dell'articolo 30, secondo comma, della legge 11 marzo 1953, n. 87, il Presidente della Corte costituzionale, con lettere del 12 e 27 marzo 1975, ha trasmesso copie delle sentenze, depositate in cancelleria, con le quali la Corte medesima ha dichiarato l'illegittimità costituzionale:

dell'articolo 40 della legge 6 dicembre 1971, n. 1034 (Istituzione dei tribunali amministrativi regionali), nella parte in cui limita la competenza del tribunale amministrativo regionale istituito nella Regione siciliana alle materie indicate nell'articolo 2, lettera a), e nell'articolo 6 della legge medesima. Sentenza n. 61 del 5 marzo 1975 (*Doc. VII, n. 113*);

dell'articolo 7 della legge 18 gennaio 1952, n. 35, concernente la estensione dell'assicurazione assistenza malattie ai lavoratori addetti ai servizi domestici e familiari. Sentenza n. 64 del 5 marzo 1975 (*Doc. VII, n. 114*);

dell'articolo 512, n. 2 del codice di procedura penale nella parte in cui esclude il diritto dell'imputato di appellare la sentenza

del pretore che l'abbia prosciolto per amnistia a seguito del giudizio di comparazione tra circostanze aggravanti ed attenuanti. Sentenza n. 70 del 20 marzo 1975 (*Doc. VII, numero 115*);

dell'articolo 622, ultimo comma, del codice di procedura penale limitatamente alla parte in cui — in ipotesi di sentenza di proscioglimento per mancanza di oscenità, impugnata dal pubblico ministero — non impone la restituzione del film sequestrato. Sentenza n. 82 del 21 marzo 1975 (*Doc. VII, n. 116*).

I predetti documenti saranno trasmessi alle Commissioni competenti.

**Annunzio di trasmissione della relazione generale sulla situazione economica del Paese per il 1974**

**PRESIDENTE.** I Ministri del Bilancio e della programmazione economica e del Tesoro hanno trasmesso la relazione generale sulla situazione economica del paese per l'anno 1974 (*Doc. XI, n. 3*).

**Annunzio di trasmissione di relazione della Corte dei conti sulla gestione finanziaria di ente**

**PRESIDENTE.** Il Presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, numero 259, ha trasmesso la relazione concernente il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Istituto italo-africano per gli esercizi 1970, 1971 e 1972 (*Documento XV, n. 61*).

Tale documento sarà inviato alla Commissione competente.

**Annunzio di relazione trasmessa dal Ministro dei lavori pubblici**

**PRESIDENTE.** Il Ministro dei lavori pubblici ha presentato, ai sensi dell'articolo 3 della legge 19 marzo 1952, n. 134, la relazione che dà conto dei progressi compiuti fino a tutto il 31 ottobre 1973 nell'at-

tuazione del piano orientativo per la sistemica regolazione dei corsi d'acqua naturali (*Doc. XX*, n. 3).

**Annunzio di trasmissione  
della relazione generale mineraria**

**PRESIDENTE.** Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6 della legge 7 marzo 1973, n. 69, la relazione generale mineraria (*Doc. XXX*, n. 2).

**Trasmissione di rendiconto consuntivo del  
Centro internazionale di studi e di documentazioni sulle Comunità europee**

**PRESIDENTE.** Il Ministro degli affari esteri ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2 della legge 24 dicembre 1974, n. 707, il rendiconto consuntivo del Centro internazionale di studi e documentazioni sulle Comunità europee, corredato dalla relazione illustrativa dell'attività svolta dall'istituzione nel periodo luglio 1971-dicembre 1974.

Tale documentazione sarà trasmessa alla Commissione competente.

**Annunzio di trasmissione di risoluzioni  
approvate dal Parlamento europeo**

**PRESIDENTE.** Il Presidente del Parlamento europeo ha trasmesso il testo di tre risoluzioni, approvate da quell'Assemblea, concernenti:

— il parere sulla proposta della Commissione delle Comunità europee al Consiglio riguardante un regolamento che modifica il regolamento (CEE) n. 907/73 istitutivo di un Fondo europeo di cooperazione monetaria;

— l'approvazione di un progetto di convenzione sull'elezione del Parlamento europeo a suffragio universale diretto;

— la situazione economica della Comunità.

Tali risoluzioni saranno trasmesse alle Commissioni competenti.

**Annunzio di trasmissione di elenchi di dipendenti dello Stato entrati o cessati da impieghi presso enti od organismi internazionali o Stati esteri**

**PRESIDENTE.** Nello scorso mese di marzo, i Ministri competenti hanno dato comunicazione, ai sensi dell'articolo 7 della legge 27 luglio 1962, n. 1114, delle autorizzazioni revocate o concesse a dipendenti dello Stato per assumere impieghi o esercitare funzioni presso enti od organismi internazionali o Stati esteri.

Detti elenchi sono depositati in Segreteria a disposizione degli onorevoli senatori.

**Annunzio di trasmissione di ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità della Corte costituzionale**

**PRESIDENTE.** Nello scorso mese di marzo sono pervenute ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi di legittimità costituzionale.

Tali ordinanze sono depositate negli uffici del Senato a disposizione degli onorevoli senatori.

**Annunzio di richiesta di dichiarazione di urgenza per il disegno di legge n. 2007**

**PRESIDENTE.** I senatori Della Porta, Costa, Lisi e Barbaro, proponenti del disegno di legge: « Proroga della legge 20 dicembre 1971, n. 1155, recante norme per la dispensa dal servizio di leva dei giovani dei comuni di Tuscania e di Arlena di Castro, in provincia di Viterbo, impiegati nella ricostruzione e nello sviluppo dei comuni predetti, colpiti dal terremoto del febbraio 1971 » (2007), hanno chiesto la dichiarazione d'urgenza per il disegno di legge stesso a norma dell'articolo 77, primo comma, del Regolamento.

Ai sensi del sopracitato articolo del Regolamento, la discussione della richiesta anzidetta avrà luogo nella seduta antimeridiana di domani, giovedì 3 aprile 1975.

**Per l'attentato alla casa del senatore Arfè**

**P R E S I D E N T E.** Nel riprendere le sedute dopo la sospensione di Pasqua, rivolgo un cordiale saluto a tutti i colleghi ed in particolare al senatore Arfè. La sua casa è stata colpita da un infame attentato e gli esprimo, a nome dell'Assemblea e personalmente, la più viva solidarietà. Il vile gesto terroristico costituisce un'ennesima occasione per ribadire la ferma condanna del Senato contro ogni forma di criminale violenza politica e l'esigenza, sempre più avvertita, di assicurare alla giustizia i nemici della libera democrazia.

**Discussione di mozioni (nn. 50, 52, 57, 58, 59, 61 e 62) concernenti la politica dei trasporti pubblici**

**P R E S I D E N T E.** L'ordine del giorno reca la discussione di mozioni concernenti la politica dei trasporti pubblici. Se ne dia lettura.

**V A R A L D O , f.f. Segretario:**

**PISCITELLO, COLAJANNI, CAVALLI, MADERCHI, MINGOZZI, SEMA, CEBRELLI, VIGNOLO.** — Il Senato,

considerata la grave crisi energetica che si ripercuote pesantemente sull'intera economia nazionale;

considerata la perdurante drammatica situazione del settore dei trasporti che, imponendo costi crescenti alla mobilità delle persone e delle merci, determina un'ulteriore lievitazione dei prezzi;

rilevata l'improrogabile esigenza di rivalutare il trasporto pubblico collettivo per ridurre il grave deficit petrolifero e per alleggerire il caotico traffico privato che intasa le strade e rende insostenibile la vita nelle città;

ribadita la necessità di attrezzare il Paese di un efficiente organico sistema nazionale di trasporti, per favorire il superamento degli squilibri territoriali e settoriali e per coordinare tra di loro i vari comparti del trasporto (ferroviario, marittimo, aereo e stradale);

rilevate le gravi inadempienze governative e le ingiustificate lentezze burocratiche, che ritardano e vanificano l'effetto di importanti provvedimenti legislativi adottati dal Parlamento;

valutati gli effetti positivi che la più rapida e puntuale esecuzione di tali provvedimenti potrebbe determinare, anche per la ripresa dell'economia, per la riconversione produttiva e per lo sviluppo dell'occupazione,

impegna il Governo:

1) a superare ogni remora burocratica ed a reperire sollecitamente i necessari mezzi finanziari per dare rapida esecuzione alle leggi già da tempo votate dal Parlamento per il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie (legge 14 agosto 1974, n. 377), degli aeroporti (legge 22 dicembre 1973, n. 825), dei porti (legge 6 agosto 1974, n. 366) e per la ristrutturazione dei servizi marittimi (legge 22 dicembre 1974, n. 684);

2) a procedere all'emissione del regolamento ministeriale di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, anche per mettere ordine nelle tariffe praticate per il trasporto merci su strada;

3) ad approntare con la necessaria rapidità un piano per la costruzione di 30.000 autobus da assegnare alle Regioni, per decongestionare il traffico delle città e migliorare le disperate condizioni dei viaggiatori pendolari;

4) ad elaborare tempestivamente, d'intesa con le Regioni ed i sindacati, il piano generale dei trasporti, previsto dalla legge 14 agosto 1974, n. 377, ed a comunicare al Parlamento gli adempimenti finora adottati in applicazione delle leggi suindicate.

(1 - 0050)

**SAMONA, BONAZZI, ROSSI Dante, ROMAGNOLI CARETTONI Tullia, BRANCA, GALANTE GARRONE, BASSO, OSSICINI.** — Il Senato,

di fronte alla crisi energetica che coinvolge negativamente tutta l'economia nazionale ed alla conseguente grave situazione del settore dei trasporti per i costi crescenti a cui è costretta la mobilità di persone e merci,



ritiene necessaria la formazione immediata di un efficiente sistema nazionale dei trasporti, coordinato organicamente nei vari comparti (stradale, ferroviario, marittimo, aereo) e potenziato con la rivalutazione dei trasporti pubblici collettivi, per alleggerire il traffico caotico privato che intasa le strade e rende intollerabile la vita della città;

richiede, per rendere operativa tale esigenza, una più rapida e puntuale esecuzione dei provvedimenti legislativi già adottati per risolvere la situazione in oggetto, abbattendo le gravi inadempienze e la lentezza burocratica che fino ad ora hanno caratterizzato l'azione del Governo;

impegna il Governo a dar corso immediato ai quattro provvedimenti che seguono:

1) reperire sollecitamente i necessari mezzi finanziari per dare esecuzione alle leggi già da tempo votate dal Parlamento per il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie (legge 14 agosto 1974, n. 377), degli aeroporti (legge 22 dicembre 1973, n. 825), dei porti (legge 6 agosto 1974, n. 366) e per la ristrutturazione dei servizi marittimi (legge 22 dicembre 1974, n. 684), superando ogni remora burocratica che ne impedisce la rapida attuazione;

2) emettere il regolamento ministeriale di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, anche per dare ordine alle tariffe dei trasporti merci su strada;

3) formare con la massima rapidità un piano per la costruzione di 30.000 autobus da assegnare alle Regioni per decongestionare il traffico urbano e migliorare le disagiate condizioni dei viaggiatori pendolari;

4) elaborare tempestivamente, d'intesa con Regioni e sindacati, il piano generale dei trasporti previsto dalla legge 14 agosto 1974, n. 377, e comunicare al Parlamento gli adempimenti finora adottati in applicazione delle leggi suindicate.

(1 - 0052)

GROSSI, CIPELLINI, ARNONE, MINNOCCI, AVEZZANO COMES, STIRATI, FERRALASCO, CORRETTO, CUCINELLI.  
— Il Senato,

considerato che l'attuazione delle leggi già votate dal Parlamento, tendenti ad af-

frontare i problemi dei trasporti (e precisamente la legge 14 agosto 1974, n. 377, relativa al potenziamento ed ammodernamento delle ferrovie, la legge 22 dicembre 1973, n. 825, relativa agli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile, la legge 6 agosto 1974, n. 366, relativa ai provvedimenti urgenti di primo intervento per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti, la legge 22 dicembre 1974, n. 684, relativa alla ristrutturazione dei servizi marittimi), procede fra considerevoli difficoltà per il mancato reperimento dei mezzi finanziari;

rilevato, altresì, che la crisi economica è prevalentemente determinata dalla crisi energetica e che, in tale contesto, il settore trasporti, con l'elevazione dei costi, concorre pesantemente alla lievitazione dei prezzi;

tenuto conto che un riordino generale dei sistemi dei trasporti, da concepire con criteri di coordinamento dei vari comparti (stradale, ferroviario, marittimo ed aereo) e di rivalutazione del trasporto pubblico collettivo, può determinare una riduzione del grave deficit petrolifero e favorire il superamento degli squilibri territoriali,

invita il Governo:

a reperire con urgenza i mezzi finanziari necessari per dare esecuzione alle soprascritte leggi;

a concretare con le Regioni il piano per la costruzione di 30.000 autobus destinati a modificare profondamente il traffico cittadino ed il traffico delle piccole e medie distanze;

a predisporre con urgenza, d'intesa con le Regioni ed i sindacati, il piano generale dei trasporti previsto dalla legge 14 agosto 1974, n. 377, ed i relativi piani poliennali di sviluppo delle ferrovie, dei porti, degli aeroporti e delle strade.

(1 - 0057)

NENCIONI, CROLLALANZA, TEDESCHI Mario, PAZIENZA, ARTIERI, BASADONNA, BONINO, CAPUA, DE FAZIO, DE SANCTIS, DINARO, ENDRICH, FILETTI, FRANCO, GATTONI, LANFRÈ, LA RUSSA, LATANZA, MAJORANA, MARIANI, PECORINO, PEPE,

PISANÒ, PISTOLESE, PLEBE, TANUCCI NANNINI. — Il Senato,

di fronte alla crisi energetica che si è collocata in un contesto involutivo dell'economia nazionale nel suo complesso, con le conseguenze che hanno avuto ulteriori gravi riflessi nel settore dei trasporti, sia per la loro efficienza, sia per l'andamento dei costi che incidono sulla mobilità delle persone e sul trasporto di tutte le merci, con trasferimento dei costi stessi sui prezzi al consumo;

preso atto dell'indagine conoscitiva sull'approvvigionamento di talune materie prime, tenutasi recentemente alla 5ª Commissione permanente del Senato, che ha evidenziato una serie di fatti e di tendenze di estremo interesse, che rendono difficoltosa la soluzione dei più importanti problemi dell'industria nel suo complesso, e dell'industria trasformatrice in particolare;

di fronte alla difficoltà di mutare il cosiddetto « modello di sviluppo » creatosi automaticamente con l'esistenza di giacimenti sufficienti alle necessità dell'industria e del consumo privato, e con l'assenza di pratiche restrittive da parte dei Paesi produttori, e pertanto con disponibili quantità di materie prime a basso costo;

di fronte ad una politica economica miope che non ha saputo prevedere gli eventi che sono maturati, nell'ottobre del 1973 e nei mesi successivi, dallo sviluppo dei consumi di fronte ai prodotti energetici a prezzi relativamente bassi e costanti alla carenza, improvvisa, delle materie prime atte a soddisfare le punte di consumo per le industrie pubbliche e private, per il riscaldamento e per i trasporti, eventi che hanno radicalmente mutato i precedenti rapporti ed hanno richiesto e richiedono ancora invano aggiustamenti di politica economica;

data l'impreparazione dei dirigenti dei settori economici per la carenza di una programmazione a livello pubblico,

impegna il Governo:

1) a reperire sollecitamente gli stanziamenti per dare pronta esecuzione alle leggi che il Parlamento ha approvato in merito alla ristrutturazione degli aeroporti, all'agibilità dei porti (che si trovano in penose condizioni tra l'insufficienza tecnica e la ca-

pacità di ricezione), alla ristrutturazione dei servizi marittimi e al potenziamento e all'ammodernamento delle ferrovie, con rimozione — per tutto il sistema dei trasporti — delle cause che determinano tensioni, malcontenti e scioperi, che paralizzano tutto il sistema relativo alla mobilità dei cittadini e delle merci;

2) a riordinare il sistema tariffario, di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, attraverso un semplice ed illuminato regolamento ministeriale;

3) a predisporre con urgenza un piano generale dei trasporti sì da risolvere, in modo definitivo, le premesse per una riforma organica che formi il supporto all'auspicata ripresa economica che, sui problemi dell'energia e dei trasporti, trova la sua più valida piattaforma.

(1 - 0058)

P R E S I D E N T E . Comunico che, dopo la diramazione dell'ordine del giorno, sono state presentate le mozioni nn. 1 - 0059, 1 - 0061 e 1 - 0062 rispettivamente dai senatori Cirielli ed altri, Bergamasco ed altri e Pacini ed altri. Poichè tali mozioni concernono lo stesso argomento delle altre già iscritte all'ordine del giorno, saranno discusse congiuntamente a queste ultime. Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito. Si dia lettura delle tre mozioni.

V A R A L D O , *f.f. Segretario:*

CIRIELLI, ARIOSTO, AVERARDI, GARAVELLI, GIULIANO, PERITORE, PORRO, TEDESCHI Franco. — Il Senato,

tenuto conto della grave crisi che ha investito il settore dei trasporti in conseguenza dell'aumento del prezzo dei prodotti petroliferi, che si è automaticamente riversato sul costo delle merci e su quello più generale del lavoro;

considerato che non vi è altro modo di ovviare alle crescenti difficoltà connesse alla crisi energetica se non sostituendo, all'attuale sistema, un complesso organico ed efficiente di trasporti pubblici che garantisca, da un lato, la più sollecita mobilità di persone e di merci e, dall'altro, il deconge-

stionamento delle vie urbane ed extra-urbane;

preoccupato per le conseguenze che il perdurare della crisi comporta, soprattutto nei confronti del Mezzogiorno, alle cui secolari carenze strutturali si aggiunge un altro elemento paralizzante che influisce particolarmente e negativamente sul sistema distributivo dei prodotti agricoli, sulle già scarse risorse del turismo, sul grave e massiccio fenomeno delle pendolarità, sul già lento e carente processo di industrializzazione e sulla fatiscenza di una rete stradale inadeguata alle tumultuose esigenze di un processo di evoluzione economica e sociale comunque presente nel Sud;

rilevato che già da tempo il Parlamento, consapevole della necessità di dedicare al problema dei trasporti un assetto compatibile con le esigenze dianzi sottolineate, ha predisposto alcuni strumenti legislativi capaci di dare soluzioni adeguate al complesso delle necessità in tema di trasporti ferroviari, aerei, fluviali, marittimi e stradali, rilevando, nel contempo, l'urgenza di una organica sistemazione assolutamente prioritaria;

ricosciuto che l'attuazione di tali strumenti, pur unanimemente considerata urgente, non ha trovato fino ad ora quel riscontro concreto che merita, a causa del perdurare di ostacoli di natura finanziaria,

impegna il Governo:

1) a dare urgente esecuzione alle leggi già votate dal Parlamento per il potenziamento e la ristrutturazione dei trasporti pubblici, con particolare riferimento alle leggi 22 dicembre 1973, n. 825, 6 agosto 1974, n. 366, 22 dicembre 1974, n. 684, e 14 agosto 1974, n. 377, reperendo i fondi necessari per la loro attuazione;

2) a risolvere il problema dei trasporti urbani e sulle piccole e medie distanze, concretizzando, in accordo con le Regioni, un piano di costruzione di 30.000 autobus indispensabili per un primo, immediato decongestionamento delle aree cittadine;

3) a varare il regolamento di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, soprattutto per riordinare la materia delle tariffe dei trasporti di merci su strada;

4) a rendere operante la legge 14 agosto 1974, n. 377, varando l'atteso piano generale dei trasporti, con preminente impegno in favore del Mezzogiorno, che risente particolarmente delle condizioni di disagio rilevate in tutto il Paese e che individua nella soluzione del problema dei trasporti una delle risposte più efficaci e più urgenti alla sua endemica povertà di strutture ed alle tante promesse disattese.

(1 - 0059)

BERGAMASCO, BROSIO, PREMOLI, ROBA, BALBO, ARENA, BONALDI, VALITUTTI. — Il Senato,

premesso che la crisi petrolifera ha aggravato le precedenti difficoltà ed i precedenti squilibri nel settore dei trasporti;

considerato che, in seguito ad essa, si sono accentuate le polemiche tra i sostenitori del trasporto pubblico e quelli del trasporto privato, basate soprattutto su considerazioni di ordine politico;

rilevato che tali polemiche risultano, per gran parte, sfasate ed artificiose di fronte ad un problema essenzialmente tecnico, quale quello del risparmio di energia nel campo dei trasporti, a prescindere dal sistema pubblico o privato dei mezzi di trasporto;

ritenuto, comunque, che vi siano spazio per ciascuno dei due tipi di trasporto e ragioni sufficienti affinché tra essi non si addivenza ad una sterile e dispersiva gara concorrenziale;

visti i ritardi nell'utilizzazione dei fondi già disponibili nel settore dei trasporti sugli stanziamenti di cui alle leggi:

27 aprile 1972, n. 211, relativa al primo piano decennale delle ferrovie (165 miliardi di lire ancora inutilizzati);

9 marzo 1973, n. 52, relativa al piano ponte di 400 miliardi di lire (non meno di 245 miliardi ancora inutilizzati);

14 agosto 1974, n. 377, relativa al piano di interventi per le ferrovie di 2.000 miliardi di lire (pratica impossibilità di utilizzazione, per ritardi burocratici, di almeno 230 sui 260 miliardi di lire assegnati per il 1975);

6 agosto 1974, n. 366, relativa ai provvedimenti urgenti per i porti, e 22 dicembre

1973, n. 825, relativa agli interventi urgenti per gli aeroporti (per complessivi 360 miliardi di lire utilizzati solo in piccola parte);

visto che ai circa 1.000 miliardi di lire complessivi già disponibili di cui sopra si potranno aggiungere i 93 miliardi di cui alla legge 22 dicembre 1974, n. 684, relativa alla ristrutturazione dei servizi marittimi, e si potranno, altresì, aggiungere i 2.500 miliardi di cui al « piano Rumor » della fine del 1973 per la costruzione, a spese dello Stato e per conto delle Regioni, di 30.000 autobus, il cui finanziamento è stato recentemente, sia pure con grande ritardo, approvato dal CIPE;

considerato il danno che i ritardi di cui sopra hanno apportato, per mancate commesse, alle industrie dei settori interessati, impedendo, tra l'altro, ad esse di approntare programmi, scoraggiando l'effettuazione di tempestive riconversioni, e considerata, altresì, l'incidenza di tale danno ai fini dell'occupazione di manodopera;

considerata la buona volontà delle Regioni che, in attesa delle forniture dei 30.000 autobus a spese dello Stato, stanno portando a termine trattative con la FIAT e con l'ANFIA per la fornitura di 1.700 autobus da pagare con fondi regionali;

ritenuto che — in assenza del mantenimento dell'impegno statale per la fornitura dei 30.000 autobus e data l'impossibilità delle Regioni e delle aziende municipalizzate di provvedere con fondi propri — la politica e le iniziative per la valorizzazione e la chiusura al traffico privato dei centri storici cittadini risulteranno di sempre più difficile attuazione;

considerata l'influenza che sul livello dei prezzi può avere la politica dei trasporti;

visti i numerosi aspetti negativi presenti nel settore delle Ferrovie dello Stato (carenza nelle strutture e nelle infrastrutture, scarsa produttività — per il 1975 è previsto un deficit di gestione di 1.000 miliardi di lire — « rami secchi », cattiva distribuzione ed utilizzazione del personale, scarsa autonomia dell'Azienda autonoma, esborso statale per compensare eccessive riduzioni tariffarie a vantaggio di particolari categorie di utenti, carenze normative, eccetera);

considerati i gravi disservizi che si verificano nel campo dell'aviazione civile (con particolare riguardo al servizio di assistenza al volo), le deficienze tecniche dei nostri aeroporti e la scarsa sicurezza di alcuni di essi, e considerata, altresì, la forte incidenza delle spese correnti sulle spese totali per l'aviazione civile;

visto il ritardo nell'emanazione di una legge organica per i porti, nonostante le gravissime carenze riscontrabili anche nei nostri porti più importanti, e considerato che la nostra organizzazione portuale non è più concorrenziale con i maggiori porti stranieri;

stante la scarsa attenzione concessa alla navigazione interna,

impegna il Governo:

1) a prestare una rinnovata attenzione al settore dei trasporti, improntando la futura politica ed il preannunciato piano dei trasporti a criteri di validità tecnica ed all'armonizzazione dei vari tipi e dei vari mezzi di trasporto a principi di sana economicità, evitando, altresì, che una concezione esasperatamente pubblicistica del trasporto comprima un proficuo sviluppo dei trasporti privati e mortifichi le private iniziative nel settore delle imprese di trasporto;

2) a reperire, senza ulteriori indugi, i fondi già attualmente spendibili in base alle sopra indicate leggi per finanziamenti nel campo dei trasporti;

3) ad ottemperare prontamente all'impegno della fornitura di 30.000 autobus alle Regioni;

4) a prendere i necessari provvedimenti per un rinnovamento ed un rilancio delle Ferrovie dello Stato, che comporti, tra l'altro, la pronta predisposizione del piano pluriennale di sviluppo delle Ferrovie dello Stato, di cui alla legge n. 377 del 1974, l'ammmodernamento del materiale rotabile e delle apparecchiature fisse, la razionalizzazione della gestione aziendale nel settore tecnico ed amministrativo, la concessione di una maggiore autonomia operativa all'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, l'eliminazione dei residui « rami secchi » per concentrare le spese soprattutto sulle linee principali e la riduzione delle attuali condizioni

di favore per il trasporto di particolari categorie che costringono l'erario a troppo onerose rifusioni all'Azienda autonoma;

5) ad attuare una politica dell'aviazione civile capace di rimediare alle carenze attualmente riscontrabili nel settore, ed a tale scopo occorreranno, tra le altre, le seguenti misure: un'erogazione maggiore di fondi da mettere a disposizione del settore; la riduzione proporzionale delle spese correnti rispetto a quelle di investimento; una puntuale applicazione dei criteri di attuazione della legge n. 825 del 1973 sulla gestione degli aeroporti; una razionalizzazione nella sistemazione degli aeroporti esistenti e nella costruzione di nuovi aeroporti (in maniera da evitare l'incongruenza di costruire nuovi aeroporti non necessari e puramente di prestigio per accontentare clientele locali e rivalità provinciali, mentre non ci si preoccupa di rendere sicuri aeroporti pericolosi); un rinforzo quantitativo e qualitativo dei servizi di assistenza al volo; un adeguamento dei servizi agli *standards* internazionali ed un rafforzamento degli organici;

6) a dedicare un'attenzione particolare alla politica portuale mediante un rapido e meditato approntamento del piano organico pluriennale di cui alla legge n. 336 del 1974, un recupero dei ritardi negli interventi urgenti di cui alla legge medesima, lo studio di ogni possibile riduzione delle spese — e delle tariffe — di sbarco ed imbarco (mediante l'adeguamento delle strutture tecniche ed anche l'eliminazione di anacronistici favoritismi corporativi di alcune categorie di lavoratori portuali, che sono da annoverare tra le cause principali della poca concorrenzialità dei nostri porti), il potenziamento dei piccoli porti turistici e la riduzione dei tempi delle operazioni doganali;

7) a potenziare la navigazione interna, sviluppando al massimo il nostro sistema idroviario e lacuale e facendo in modo che vengano eliminati i gravi *deficit* attualmente riscontrabili nella gestione delle società di navigazione interna;

8) a favorire i trasporti per piccolo cabotaggio in maniera da renderli competitivi con gli altri tipi di trasporto;

9) a coordinare il sistema dei trasporti su piano nazionale con quello su piano regionale mediante adeguati accordi Stato-Regioni;

10) a promuovere un coordinamento sempre più stretto con gli altri Paesi della CEE, al fine di instaurare un sistema integrato di traffici europei, e ad ottemperare per parte nostra agli accordi in materia già raggiunti in sede CEE;

11) a dedicare maggiore impegno alla costruzione di linee metropolitane attraverso la predisposizione di un piano poliennale di sviluppo;

12) a rafforzare gli organici del personale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

13) a condurre una politica di qualificazione nel campo del personale addetto ai trasporti, anche mediante la creazione di speciali scuole per la preparazione dei giovani.

(1-0061)

PACINI, SAMMARTINO, SANTALCO, NOE, SANTI, TANGA, ZACCARI, SALERNO.  
— Il Senato,

rilevato che i gravi problemi del settore dei trasporti, che già in passato incidavano in modo determinante sull'economia nazionale, sono stati ulteriormente accentuati dalla lievitazione dei costi del petrolio, con conseguenti incrementi dei prezzi;

considerato che s'impone un riassetto generale dei diversi settori dei trasporti, ed in particolare di quelli pubblici;

riconosciuto che, nonostante il Governo abbia già compiuto uno sforzo finanziario non indifferente per far fronte alle più immediate esigenze, non è stato possibile reperire i necessari mezzi finanziari per dare esecuzione alle leggi già approvate dal Parlamento (n. 825 del 22 dicembre 1973, riguardante gli interventi urgenti da attuare negli aeroporti; n. 366 del 6 agosto 1974, riguardante la progettazione ed esecuzione di opere nei porti; n. 377 del 14 agosto 1974, riguardante il potenziamento e l'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato; n. 684 del 22 dicembre 1974, riguardante la ristrutturazione dei servizi marittimi),

invita il Governo:

1) a riesaminare le possibilità di finanziamento, al fine di dare esecuzione alle leggi sopra richiamate, compatibilmente ai limiti che sono imposti all'economia nazionale;

2) ad emettere il regolamento ministeriale previsto dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, anche per riordinare il trasporto di merci su strada, adeguandolo, così, alle esigenze internazionali;

3) a concretizzare con le Regioni il piano di costruzione di autobus da adibire al traffico urbano ed extra-urbano, sollecitandole a definire uno *standard* nazionale di automezzi;

4) ad elaborare, sentite le Regioni e le forze produttive e sociali, un piano per la generale ristrutturazione dei trasporti, articolato nei diversi piani settoriali, volto a colmare le carenze esistenti ed a dare un positivo contributo al superamento delle difficoltà economiche e tecniche del sistema nazionale dei trasporti ed al riassetto del territorio.

(1 - 0062)

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

**P I S C I T E L L O.** Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, abbiamo sollecitato questo dibattito per avere con il Governo un confronto aperto e franco dinanzi al Parlamento sul problema generale dei trasporti, problema che rappresenta, a nostro avviso, alla luce anche della grave crisi energetica, uno degli elementi di più stridente contraddizione tra le esigenze reali del paese, della sua possibile e necessaria ripresa economica, di un suo sviluppo nuovo ed equilibrato e la politica condotta dal Governo che nei fatti si rivela secondo noi confusionaria, settoriale e di respiro assai corto. Il Governo e certi suoi ministri non perdono occasione per esprimere a parole preoccupazione e allarme per lo stato della nostra economia e per l'incidenza, indubbiamente assai negativa, che su di essa eserci-

ta il *deficit* della bilancia dei pagamenti e nel suo interno, in modo non facilmente contenibile, la componente petrolifera. Ma i fatti, a parere nostro, contraddicono le parole. Senza una politica selettiva degli investimenti, senza nuove e rigorose scelte produttive non si esce stabilmente dal tunnel della crisi. Queste nuove scelte — vogliamo ancora ripeterlo; non abbiamo in questa sede la pretesa di dire cose nuove; avremmo invece la speranza di ascoltare cose nuove, chiare e precise da parte del Governo — riguardano il rinnovamento della agricoltura, uno sviluppo diverso per il Mezzogiorno e per tutto il paese, una politica nuova per la casa e per altri consumi sociali.

Riteniamo che supporto necessario e indispensabile per una politica che persegua questi obiettivi, e con essi il riequilibrio settoriale e territoriale del nostro sviluppo economico, sia un nuovo sistema di trasporti, di cui tanto si avverte l'esigenza nel paese; un sistema di trasporti finalmente efficiente, razionale, moderno, adeguato alle necessità e alle esigenze nuove di sviluppo del paese.

Abbiamo avuto, signor Ministro, varie volte occasione di criticare l'improvvisazione del Governo sulla politica dei trasporti. E con le nostre critiche e, riteniamo, con la concretezza delle nostre proposte siamo riusciti in qualche modo a smuovere, a spingere verso modifiche gli atteggiamenti del Governo. Portano senza dubbio il segno delle nostre sollecitazioni e delle nostre proposte le leggi importanti sui trasporti, anche se ancora limitate, già votate dal Parlamento della Repubblica ma che il Governo, come con fermezza denunciavamo nella nostra mozione, ha ancora in gran parte disatteso e vanificato.

Questo grave e pericoloso atteggiamento del Governo vogliamo innanzitutto rilevare e criticare in quest'Aula dinanzi al Parlamento. Il Governo non può disattendere in modo così grave e senza renderne conto la volontà del Parlamento. Nessuno, come abbiamo già, signor Ministro, avuto occasione di rilevare nel corso della discussione sul bilancio del Ministero dei trasporti al-

l'8ª Commissione, nessuno ha il potere di porre il veto alla volontà del Parlamento; e questo diritto di veto non l'ha certamente — vogliamo ripeterlo in quest'Aula — il Ministro del tesoro che ha invece l'obbligo costituzionale di affrontare e reperire i previsti finanziamenti necessari per l'attuazione delle leggi. Questo è un preciso obbligo costituzionale e ci sorprende che i colleghi della Democrazia cristiana rilevino l'impossibilità di reperire i mezzi.

Le leggi vincolano ed obbligano il Governo ed i suoi ministri a darvi attuazione...

*Voce del centro.* Difatti il Governo sta dando attuazione.

**PISCITELLO.** Però con un gravissimo ritardo rilevato anche da voi; e in ogni caso ancora siamo a livello di intenzioni. Noi ci auguriamo che le intenzioni diventino impegni precisi e realtà operante.

Riteniamo di mettere l'accento su questo fatto, signor Presidente, perchè giudichiamo assai grave e pregiudizievole, anche senza voler drammatizzare, per le stesse istituzioni democratiche che il Governo possa fare slittare a suo piacimento l'applicazione delle leggi.

Queste leggi, signor Presidente, noi le abbiamo elencate e specificate nella nostra mozione perchè riteniamo si tratti di un fatto grave e di notevole rilievo. E abbiamo intenzionalmente voluto unificare nella nostra mozione l'elencazione di queste leggi per rilevarne l'importanza e per mettere in evidenza la frammentarietà delle iniziative con le quali il Governo ha affrontato i problemi dei vari comparti del trasporto, ferroviario, marittimo, aereo e stradale. E ciò nondimeno, malgrado questa frammentarietà non si è data esecuzione a queste leggi che pure avevano carattere temporaneo e parziale.

Le lentezze, le remore esasperanti nelle quali è rimasto irretito il Governo, a parer nostro, non trovano alcuna giustificazione. Come si può giustificare l'immobilismo del Governo? Questa grave mancanza di volontà politica, non nel mettere in essere una legge ma nell'applicarla, è un fatto gravis-

simo che noi vogliamo appunto sottolineare per la sua rilevanza. Ma vi è un altro fatto grave che merita di essere rilevato e denunciato: il fatto che l'inflazione ha falciato in modo inesorabile quasi un terzo degli investimenti previsti e giudicati a suo tempo da tutti assolutamente insufficienti. Noi vorremmo sapere dal signor Ministro quanto materiale rotabile in meno sarà ordinato e sarà costruito; quanti locomotori, quante carrozze passeggeri, quanti carri merci in meno, per questo grave ritardo e per questo slittamento, avremo in circolazione. E questo avviene mentre le industrie di materiale ferroviario rimangono in crisi, in mancanza di queste commesse; mentre tre nuove officine che devono essere insediate e costruite nel Mezzogiorno d'Italia non sono state costruite, nè si sa quando avrà inizio la loro costruzione.

Vogliamo ancora chiedere quanti impianti fissi in meno verranno costruiti e quante migliaia di chilometri in meno di quelle linee, di quei tracciati secolari cui il Ministro vuole fare riferimento potranno essere rinnovati.

E per passare ad un'altra legge, anch'essa straordinaria e urgente, quella sugli aeroporti, quante apparecchiature elettroniche in meno saranno installate negli aeroporti per rendere più sicuri i voli e gli atterraggi e i decolli nelle nostre aerostazioni? E inoltre quale efficacia potranno avere sui porti italiani gli insufficienti e svalutati 170 miliardi previsti per il potenziamento dei nostri porti?

Onorevole Ministro, un primo serio problema è proprio questo. Ella sa che i provvedimenti legislativi cui facciamo riferimento avevano un carattere di urgenza, di pronto intervento, di straordinarietà. Quindi si trattava di interventi urgenti e straordinari, a cui dovevano seguire provvedimenti e piani poliennali più compiuti ed organici, per risolvere appunto i problemi che andavano risolti. Questi provvedimenti straordinari, urgenti, indifferibili, come proclamano gli stessi titoli delle leggi, presupponevano la più rapida esecuzione, davvero il più pronto intervento e dovevano rappresentare la premessa dei

piani poliennali, dei provvedimenti più radicali e definitivi. Ma come ci si intende muovere, come ci si è mossi? Ella ha avuto occasione, onorevole Ministro, di ricordare che 6.000 chilometri dei 16.000 dell'intera rete ferroviaria hanno tracciati vecchi di oltre un secolo e che altri 8.000 chilometri hanno tracciati che vanno da 70 a 100 anni. Sappiamo anche che il movimento passeggeri sui treni ha superato il milione giornaliero con un aumento considerevole anche della percorrenza media. Lei ha affermato che il 47 per cento di questo traffico si concentra solamente su 2.000 chilometri di rete ferroviaria, mentre il 50 per cento su altri 9.000 chilometri e il 3 per cento sui rimanenti 5.000 chilometri. Ma cosa c'è dietro questa ripartizione? Perché non andiamo a vedere cosa c'è dietro queste cifre? Dietro queste cifre c'è appunto lo sviluppo distorto, caotico, congestionante in alcune aree e zone del paese che da anni noi andiamo criticando, e c'è all'inverso la stagnazione dell'economia, la depressione e il decadimento di intere zone ed aree geografiche del nostro paese.

Noi riteniamo che si debba davvero e con urgenza cambiare politica e registro; così non si può andare avanti, dobbiamo onestamente e correttamente riconoscerlo tutti. Abbiamo sempre detto che non riteniamo ci si possa fare delle illusioni circa la possibilità di realizzare in poco tempo quanto non è stato fatto nell'arco di un quarto di secolo; ma se si vuole determinare un'inversione di tendenza, bisogna darsi una linea e percorrerla, anche gradualmente, però con tenacia e con coerenza.

E intanto, ad esempio, per quanto concerne le ferrovie non siamo in grado di soddisfare la domanda dell'utenza, nè per il trasporto passeggeri, nè tanto meno per il trasporto merci e ciò per alcune contraddizioni ed anche per l'arretratezza, per le carenze delle attrezzature.

E come risponde il Governo dinanzi a tali carenze? Il Governo risponde ancora una volta con l'aumento delle tariffe quasi per respingere l'utenza. Infatti, lo scorso anno a maggio abbiamo avuto l'aumento del 30 per cento ed ora, in questi giorni, è stato

preannunciato un ulteriore aumento del 10 per cento sul trasporto delle persone e delle merci. In queste condizioni il trasporto su strada, che aggrava i costi delle merci e per la cui regolamentazione (e questo argomento verrà approfondito da altri colleghi che interverranno dopo di me) il Governo rimane inadempiente e chiede rinvii, non ha alternative. Ciò incide gravemente, ripeto, sui costi delle merci.

Signor Ministro, abbiamo avuto varie volte occasioni di esporre il nostro punto di vista sull'argomento; vorremmo ora conoscere con chiarezza, come dicevamo all'inizio, gli orientamenti e le determinazioni del Governo non tanto e non solo in ordine alle responsabilità passate, ma in prospettiva. Nella legge del 14 agosto 1974, n. 377, su nostra precisa richiesta, come ella ben sa, è stato inserito l'obbligo per il Governo di presentare al Parlamento entro il 1976 un piano poliennale delle Ferrovie nel quadro del piano generale dei trasporti. Ebbene, a che punto siamo? Si farà slittare anche questo preciso obbligo di legge? Infatti, se non si provvede tempestivamente per il piano generale dei trasporti ed intanto per il piano poliennale delle ferrovie, da inquadrare nel piano generale dei trasporti, il tempo non sarà sufficiente. In proposito attendiamo notizie precise. Vogliamo sapere quali strumenti di coordinamento saranno proposti per organizzare in questa prospettiva ed in questo quadro un razionale ed efficiente sistema di trasporto; quali strumenti di coordinamento, quali scelte nuove saranno operate e quali modifiche sostanziali verranno apportate alla vecchia politica del Governo, fondata essenzialmente sulla scelta autostradale. Non ritorneremo a recriminare su questo fatto, a criticare le passate responsabilità: l'abbiamo fatto tante volte e ci saranno altre occasioni per farlo. Quella scelta però si va rivelando sempre più non solo sbagliata ma disastrosa. Le gestioni delle autostrade presentano già oggi un *deficit* incontenibile che diventa pauroso e le società concessionarie di quelle tanto decantate autostrade stanno manovrando in tutti i modi per scaricare questo *deficit* sullo Stato.



Dinanzi a questi pericoli seri, gravi, concreti, qual è l'atteggiamento del Governo? Non si tratta tanto di recriminare sulle scelte sbagliate ma di correggere quelle scelte per contenerne quanto meno i danni. Non si tratta e non si è trattato però soltanto di autostrade: le scelte « colossali », espressione di una certa mania di grandezza, non hanno avuto come riferimento solo le autostrade. Ricordiamo le scelte colossali dei transatlantici, ora condannati al disarmo per ridurre il *deficit*, e lo stesso dicasi per il trasporto aereo su certe rotte nord-atlantiche, per certe scelte della nostra compagnia di bandiera che si sono rivelate già da tempo deficitarie, ed inoltre certi aeroporti e certe linee aeree che, avendo solo uno scopo clientelare, sono passivi.

Perchè mettiamo in evidenza questi due aspetti? Perchè la logica di un certo sviluppo comporta necessariamente dall'altra parte sprechi e mance di tipo clientelare. Lo stesso dicasi per la logica dei treni di lusso anzichè dei treni veloci, pratici e agevoli per i pendolari, anzichè dei carri merci per un trasporto che consenta un'alternativa su rotaia al trasporto su strada, naturalmente con più moderne attrezzature, con trasporti specializzati e containerizzati, anche perchè si è rilevato che il trasporto su rotaia, superando il problema del carico e scarico, diventa non solo il più agevole, ma il più conveniente.

Riteniamo sia necessario dare inizio ad un processo di unificazione, anche sotto la direzione — come abbiamo varie volte affermato e come vogliamo ripetere con maggiore chiarezza in quest'Aula — di un unico ministero, dei vari comparti del trasporto (aereo, ferroviario, stradale e marittimo), superando quelle gravi disorganicità, quelle strozzature gravi nei collegamenti tra opere portuali, insediamenti urbani e traffico stradale e ferroviario.

Per quanto ci riguarda, abbiamo preso atto delle misure di ristrutturazione della flotta di Stato e delle linee marittime di preminente interesse nazionale. Anche su questo problema altri autorevoli parlamentari del mio Gruppo si soffermeranno. Importante è

che con il disarmo dei transatlantici giganti non venga colpita l'occupazione. Questo è il risultato importante, di cui prendiamo atto con soddisfazione, anche per dare merito alle lotte tenaci e alle proposte concrete e positive dei lavoratori del settore e dei loro sindacati.

Riteniamo sia interessante il collegamento funzionale e moderno con le grandi aree geografiche del mondo. Riteniamo altresì molto importanti e da rafforzare i collegamenti con le isole grandi e piccole del nostro paese.

Bisogna ricordare — lo ricordiamo tutti ma dobbiamo tenerlo ancora più presente — che il 90 per cento delle merci importate e il 65 per cento di quelle esportate transitano per i nostri porti. Ora, se si pensa alla condizione reale dei circa 200 porti italiani si ha il senso dell'importanza e della gravità di questo problema per l'economia generale del nostro paese. Altre volte abbiamo posto l'esigenza di uno sviluppo ordinato del trasporto marittimo di piccolo cabotaggio. Potenziando i porti e collegandoli in moderni sistemi portuali con attrezzature adeguate ai traffici, noi avremmo la capacità e la possibilità di realizzare trasporti efficienti e non molto dispendiosi, stante lo sviluppo peninsulare del nostro paese.

Ma quali sono anche in questo settore le linee, le scelte, gli impegni e le prospettive di coordinamento tra i vari comparti di trasporto? Noi temiamo che il Governo non abbia ancora una sua linea chiara e precisa su questo terreno, temiamo che non abbia scelto gli strumenti del coordinamento. Varie volte abbiamo proposto l'eventualità di unificare in un unico ministero tutti i settori del trasporto (ferroviario, marittimo, aereo e stradale), ma non abbiamo avuto risposta. Vi sono anche altre proposte per realizzare questo coordinamento che non può essere ulteriormente ignorato e disatteso. Ma cosa risponde il Governo?

Il nostro, come abbiamo già ricordato, è un paese importatore di materie prime ed esportatore di manufatti, è un paese estremamente interessato ad avere rapporti di interscambio con i paesi dell'Africa e del Medio ed Estremo oriente. È stata preannunciata

per il 5 giugno la riapertura del canale di Suez. Ma come si presenta a questo appuntamento il nostro paese? Con quali linee, con quali scelte?

Per concludere, onorevole Presidente, vorremmo richiamare l'attenzione del Ministro su un impegno che è stato solennemente assunto dinanzi al Parlamento, anch'esso purtroppo disatteso. Nel gennaio 1974 l'allora Presidente del Consiglio onorevole Rumor — ma ci pare che analogo impegno abbia riconfermato nelle dichiarazioni programmatiche l'attuale Presidente del Consiglio onorevole Moro — nel quadro di un più generale impegno, in verità rivelatosi velleitario, di modificare il vecchio modello di sviluppo, (come allora venne proclamato proprio nelle dichiarazioni programmatiche) riconobbe l'esigenza di dar corpo ad un piano per la costruzione di 30.000 autobus da adibire a servizio pubblico in autolinee urbane ed extraurbane. Su questa esigenza da più parti avvertita crediamo non ci sia bisogno davvero di soffermarsi. Tutti abbiamo sotto gli occhi l'intasamento delle nostre strade, l'inquinamento delle nostre città, la paralisi della circolazione. Su questo sono state formulate ed espresse denunce e proteste di ogni tipo. Noi riteniamo che lo Stato, il Governo, non possa disinteressarsi di questo problema vitale per le nostre città e per le nostre popolazioni.

Noi abbiamo presentato un progetto di legge sul quale, anche per sollecitare il Governo, vogliamo che si realizzi un confronto; non ci si può rispondere con nessuna proposta.

Le regioni sono responsabili di questo settore. Vi è stato il decentramento per un principio costituzionale ma le risorse finanziarie non sono state trasferite alle regioni. Senza un intervento finanziario dello Stato questo problema vitale e indifferibile non può essere risolto dalle regioni nè dagli altri enti locali.

Non vogliamo aprire in questa sede il grosso capitolo delle metropolitane ma intanto, onorevole Ministro, lo Stato deve dare una risposta e una garanzia alle regioni, all'opinione pubblica, ai lavoratori italiani sul pro-

blema dei trasporti in generale e di quelli urbani in particolare.

I lavoratori di questo settore da parecchio tempo hanno portato avanti lotte importanti per il rinnovamento ed il potenziamento del servizio pubblico di trasporto. Noi abbiamo parlato dell'esigenza del nostro paese, anche per contenere il *deficit* petrolifero tanto lamentato e tanto deprecato, di investimenti selettivi, di scelte produttive nuove e rigorose. Ora registriamo un certo calo (almeno secondo le statistiche pubblicate) nella produzione e nel consumo di combustibile nel nostro paese, ma questo è legato alla stasi produttiva, alla crisi economica in generale. Ora nella prospettiva dell'uscita dalla crisi si può pensare ad altre fonti energetiche, non petrolifere, per altri settori produttivi, ma per la circolazione è assai difficile pensare ad altri sistemi di energia. Per uscire dalla crisi senza ritrovarci sempre davanti ai lacci del *deficit* petrolifero, riteniamo che occorra dare mano ad una coraggiosa politica di riforma del trasporto nei suoi comparti, privilegiando e potenziando il trasporto pubblico collettivo e coordinandolo in un unico sistema, possibilmente — ripetiamo — sotto unica direzione ministeriale. La politica generale del trasporto nel nostro paese va rinnovata con chiarezza, con coerenza, con ferma determinazione. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

S A M O N À . Onorevoli colleghi, sarò assai breve. Debbo dire anzitutto che sono stato portato a fare ciò che hanno fatto tutti, di tutti i partiti, di tutte le tendenze, cioè a prospettare un certo tipo di intervento a favore dei trasporti, dall'iniziativa del Gruppo comunista. È una cosa che bisogna riconoscere: tutti in fondo concordano — ed è una significativa concordanza — sull'assoluta necessità di dare soluzione a un problema che indubbiamente presenta, malgrado questa concordanza, delle angolazioni estremamente varie e che quindi, in virtù di questa

unanime intesa, andrebbe affrontato immediatamente, almeno per quanto riguarda gli studi relativi ad alcuni aspetti che sono degni di particolare considerazione.

La cosa più immediata da attuarsi — lo riconosciamo tutti — è proprio l'ordinativo di 30.000 autobus che servirebbero per realizzare un trasporto pubblico molto razionalizzato ed estremamente economico (lasciamo pur stare il fatto che si migliorerebbe la circolazione) in rapporto al fenomeno che si verifica in tutte le città: chi va in automobile generalmente ci va solo o in compagnia di una persona, mentre la vettura potrebbe portarne comodamente 4 o 5. Quindi un sistema qual è quello proposto realizzerebbe un'economia del 50 o del 60 per cento, se non di più, rispetto al consumo che si verifica oggi con un sistema misto in cui il trasporto pubblico è ridotto in condizioni così deprecabili che tutti preferiscono qualsiasi mezzo tranne quello pubblico. Io ad esempio prendo spesso il taxi da solo, quindi non economizzo ma sciupo benzina. Ma mi avviene di prenderlo quasi ogni giorno perchè il tram lo dovrei prendere a grande distanza, e, poichè passa ogni 20 minuti, se si ha una certa fretta è difficile lasciare i mezzi di trasporto individuale che apparentemente fanno perdere meno tempo.

Indubbiamente, la messa in funzione di 30.000 autobus sarebbe un intervento da fare subito. E sorprende (non voglio fare una catilinaria contro lo Stato) che lo Stato non abbia ancora pensato a questo elementare provvedimento. L'economia di benzina che si realizzerebbe sarebbe enorme anche perchè si potrebbe veramente proibire la circolazione in città ai mezzi privati se ci fosse un sistema pubblico potenziato a tal punto da poter ad esempio a Roma sostituire completamente la metropolitana. Adesso è difficile poter dire quale mezzo è migliore, se un mezzo in superficie estremamente potenziato o la metropolitana. A mio avviso la metropolitana ha fatto il suo tempo; comunque è una cosa che gli specialisti potrebbero vedere molto meglio di me, che non sono uno specialista dei trasporti ma solo un urbanista. Comunque ho l'im-

pressione che se almeno per le città più congestionate si potesse trovare un sistema specializzato di trasporti pubblici, si avrebbe la possibilità di ridurre molto il consumo di benzina perchè le singole persone potrebbero muoversi solo per andare all'esterno della città, mentre all'interno sarebbero ammessi solo i detentori di singoli permessi, coloro che in certe ore, per attività terziarie, si devono recare in un determinato posto per lavoro, le ambulanze eccetera. Insomma si tratterebbe, anche in questo caso, di servizi a carattere pubblico, mentre il trasporto con mezzi privati sarebbe ridotto al minimo.

Naturalmente è giusto parlare di coordinamento dei trasporti: è un fatto essenziale in un momento economico come questo in cui qualunque sciupio rappresenta un delitto. Ma questo coordinamento si può fare solo se c'è un piano generale dei trasporti. Infatti parlare di coordinamento di trasporti che non rientrino nel quadro di un piano generale significa parlare a vanvera, fare dei discorsi che assolutamente non hanno senso. Occorrerebbe anzitutto che, a parte tutte le leggi che si devono attuare per i trasporti aerei, ferroviari e marittimi, si affrontasse subito il piano generale dei trasporti di cui avrebbero anch'esse bisogno per essere definite razionalmente e coordinabili.

Le difficoltà effettivamente consistono nella possibilità che fior di specialisti in economia dei trasporti ci dicano in che modo questo piano può essere immediatamente adattato alla situazione attuale, senza ostacolare o nuocere alle caratteristiche definitive di tale piano quando dovrà valere per la situazione futura, superata la crisi. Non dobbiamo dimenticare infatti che c'è una situazione attuale di recessione con l'imposizione di praticare decisioni di estrema economia e ciò ci porta a vedere la formazione di un piano in modo congruente all'attuale stato di cose, pur tenendo presente la necessità di indicare le linee dello spostamento progressivo di questo piano o delle sue realizzazioni in un piano più vasto, in cui tali realizzazioni si mutino senza scosse in specializzazioni estremamente più puntuali, che

sono poi di segreto dell'economia futura, senza di cui l'economia futura stessa sarà assolutamente mandata a rotoli. Se dovessimo fermarci ad un piano generale dei trasporti valido oggi, in relazione all'economia attuale, il nostro discorso sarebbe indubbiamente paralitico per quello che avverrà domani; ma un piano generale dei trasporti adeguato alle condizioni italiane a crisi superata, sarebbe oggi scarsamente utilizzabile e probabilmente in molti casi inattuabile. Occorre pertanto che il piano dei trasporti sia fatto con questa gradualità, il che non è facile. Abbiamo infatti davanti a noi da risolvere domani i problemi di una città in estensione, di un territorio che si va popolando, di un modo di concepire la città in concentrazione rispetto a quella in estensione, problemi questi che ancora non abbiamo messo a punto abbastanza bene per avviarne la soluzione. Di conseguenza il legame tra i trasporti e la strada, tra il porto ed il mare, tra i trasporti marittimi e quelli terrestri, tra la ferrovia e la linea aerea, tenuto conto delle esigenze del domani, è ancora visto oggi solo per grandi linee — e questo potranno confermarlo i cosiddetti addetti ai lavori — mentre manca ancora un coordinamento tra questi problemi e la prospettiva dei trasporti per una economia futura.

Del resto cercare di localizzare oggi tutti questi problemi sarebbe sbagliato, anzitutto perchè la cosa richiederebbe un tempo di studio enormemente lungo, con una grossa discussione a livello scientifico, per poter arrivare a precise disposizioni di legge. Viceversa rimanendo sul piano di criteri di carattere generale, peraltro formulati in modo abbastanza efficiente e razionale, si potrebbe creare un piano organico, ma interlocutorio, dei trasporti dal quale immediatamente far discendere anche i coordinamenti necessari col piano definitivo. Questo discorso dovrebbe essere fatto in modo concreto e articolato alla realtà pratica d'oggi. Io stesso alcuni giorni fa lo suggerivo al nostro Ministro dei lavori pubblici per i progetti di viabilità ordinaria. Parlavo infatti da un lato dell'esigenza di formulare un piano immediato fuori da idee fumose di fu-

turo e dall'altro della necessità di progettare sin da oggi le cose da realizzare in un prossimo futuro: questo per evitare che senza progetti, e di conseguenza senza appalti organizzati, le realizzazioni debbano slittare ulteriormente nel tempo. Ed un'esperienza del genere è stata fatta, ad esempio, per le zone terremotate del Belice per le quali i progetti seguirono dopo anni il verificarsi del terremoto, per cui soltanto oggi cominciano a concretarsi alcune reali possibilità di appalto. Ritornando all'iniziativa del piano generale dei trasporti va detto che se tale piano si adegua alla situazione attuale come interlocutorio in vista di un piano definitivo, possiamo ben dire che ci sono urbanisti e specialisti comunque capaci di fornire, entro due o tre mesi, criteri molto precisi per la formulazione di tale piano senza attendere un piano generale che sarà pronto nel 1976. Di conseguenza per la individuazione di precise norme di legge nel caso in parola esse dovranno prevedere di essere superate da altre che stabiliranno stati di cose in un futuro più lontano del piano generale dei trasporti, magari di qua a quarant'anni. Questo vorrei ribadire da tecnico in quest'Aula, perchè mi sembra che, se non cerchiamo di illuminare il Governo invitandolo a guardare in un certo modo questo problema, in un modo per ora più realistico e ristretto, rimarremo legati al solito dilemma, se viene prima la gallina o l'uovo, senza poter concretizzare nulla. Ci sono delle cose che sembrano semplici ma che quando le attuiamo sono del tutto errate, proprio per non avere disponibili piani adatti a realizzarle organicamente in relazione al tempo in cui viviamo, alla situazione critica che oggi ci fa soffrire.

Potrei dire ancora molte cose, per dimostrare quanto ho detto, ma non lo faccio perchè dovrei entrare in una casistica di specializzazione, mentre non voglio assolutamente fare qui il professore. È sufficiente per me aver detto alcune cose di carattere puramente pratico che mi pareva giusto dire in rapporto a questo principale e fondamentale problema. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

**G R O S S I .** Signor Presidente, signor Ministro, egregi colleghi, la decisione della Conferenza dei capigruppo di porre in discussione le mozioni presentate da quattro Gruppi parlamentari — alle quali si sono aggiunte poi le altre — relative ai problemi dei trasporti, che influenzano anche la linea di politica economica del Governo, è stata una decisione saggia e quanto mai opportuna perchè offre l'occasione di evidenziare la particolare gravità della vita economica del paese, perchè se è vero che esistono sintomi di miglioramento nella situazione monetaria e nella bilancia commerciale è anche vero che ciò lo si è ottenuto con gravi sacrifici imposti al popolo italiano e in particolare alle masse lavoratrici. E se la linea politica del Governo per la soluzione della crisi prevedeva una fase di recessione, essa è davanti a noi con tutte le conseguenze relative: disoccupazione e messa in cassa integrazione, spesso a zero ore.

La fase recessiva iniziata negli ultimi mesi del 1974 si va ora sviluppando in modo virulento e impressionante, talchè ci chiediamo se è questa la giusta via da seguire per la soluzione della crisi.

Per questo chiediamo al Governo di mettere in atto il più celermente possibile ogni provvedimento che determini investimenti di capitali pubblici e privati. Il paese ha urgente bisogno che la recessione venga frenata e che si dia luogo, dopo i miglioramenti monetari, ad una ripresa economica che permetta a chi ha perso il lavoro, anche se in parte remunerato, di riprenderlo e di riavere una certa sicurezza per il proprio avvenire.

È anche per questo che la mozione presentata dai socialisti ha messo in risalto come primo elemento di riferimento del problema dei trasporti il mancato finanziamento di quattro provvedimenti di legge già da tempo approvati interessanti le ferrovie, i porti, gli aeroporti e la pubblica flotta per una somma globale di 3.500 miliardi da spendersi entro il 1980. Non è solo la ritardata

applicazione delle leggi espresse dal Parlamento che si vuole evidenziare e sottolineare, ma ci assale il dubbio che i mancati finanziamenti o il ritardo nel reperirli corrispondano alla volontà politica di ritardare gli investimenti pubblici per ritardare la ripresa della domanda interna. È lo stesso dubbio che ho espresso in sede di esame del bilancio dei lavori pubblici per il ritardo nei provvedimenti relativi all'edilizia economica; è lo stesso dubbio che assale se si prende in considerazione il tergiversare nella trattativa finale per gli aumenti delle pensioni.

Se così fosse sarebbe opportuno che il Governo lo giustificasse, se ne ha gli argomenti, cosicchè ogni parte ne trarrebbe un suo preciso giudizio politico.

Legge 22 dicembre 1973, n. 825, denominata: « Interventi urgenti e indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico civile »; pure nel titolo si ritenevano questi interventi urgenti e indispensabili; servivano per tappare le falle più grosse degli aeroporti, invece la situazione è questa (leggo, stralciando, dal comunicato approvato il 20 gennaio 1975, due mesi fa, dal comitato esecutivo dell'ANPAC, l'associazione degli aviatori): « Il comitato esecutivo dell'ANPAC, esaminata nuovamente la situazione aeroportuale e quella generale della radioassistenza, del controllo del traffico aereo e delle informazioni meteorologiche sul territorio italiano, la giudica non adeguata alle operazioni degli attuali aviogetti in servizio e fortemente limitativa per lo sviluppo del trasporto aereo commerciale. Conseguentemente viene affidato alla commissione delle associazioni il mandato di elaborare un documento riassuntivo che elencando tutti gli aeroporti nazionali aperti al traffico commerciale ne stabilisca i vari gradi di deficienza operativa. Tale documento sarà successivamente diffuso in tutte le sedi responsabili ». Gli aeroporti che possiedono deficienze operative sono 36, 18 con traffico internazionale e 18 con traffico nazionale. E continua questo comunicato: « A proposito della legge 825 sui provvedimenti urgenti e indispensabili da attuarsi negli aeroporti

aperti al traffico civile il comitato esecutivo dell'ANPAC denuncia che ad oltre un anno dall'entrata in vigore della legge e contrariamente alle attese e alle necessità del settore non è stato ancora concluso nessuno degli adempimenti previsti dalla legge stessa. La grave circostanza costituisce ulteriore prova di insensibilità nei riguardi di una realtà produttiva e socio-economica di crescente importanza, qual è quella del trasporto aereo, e dovrà essere comunicata urgentemente in sede parlamentare e a tutti gli organi di informazione». Così finisce il comunicato.

Inoltre la legge prevedeva che entro sei mesi dall'approvazione del progetto di legge venisse apprestato un piano degli aeroporti che avesse una sua validità agli effetti dell'assetto territoriale del paese, coordinato con le esigenze regionali da un lato e quelle internazionali dall'altro. A me non risulta che sia stato presentato in Parlamento nel rispetto del tempo fissato: mi risulta, invece, che tale programma generale degli aeroporti, elaborato dalla direzione generale dell'aviazione civile, è conosciuto almeno dagli estensori del notiziario ANPAC n. 12, intitolato « La situazione aeroportuale italiana », i quali così commentano il piano: « Particolarmente criticato è stato il programma generale degli aeroporti elaborato dalla direzione generale dell'aviazione civile che dovrà essere presentato al Parlamento in attuazione di quanto disposto all'articolo 1 della legge n. 825. Tale programma, che dovrà costituire la base per la caratterizzazione e la funzionalità della rete aeroportuale italiana e degli spazi aerei sovrastanti, non appare convenientemente definito, risulta carente in sue parti e privo altresì di una approfondita analisi ».

Non interessa, signor Ministro, il giudizio negativo che può benissimo essere errato; interessa il fatto che altri ne parlano, mentre il Parlamento ancora non conosce il piano, il che è grave; e se ciò è dovuto alla indiscrezione di qualche membro della Commissione che doveva predisporre il piano, il fatto è ugualmente grave e certamente non corretto è stato tale comportamento.

Il 6 agosto 1974 veniva approvata la legge n. 366, relativa a provvedimenti urgenti di primo intervento per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti. Anche per tale legge gli interventi erano dichiarati urgenti, ma a tutt'oggi penso che non sia stata spesa una lira degli stanziamenti deliberati. Così pure era stato previsto che venisse predisposto un piano dei porti che riordinasse tutta la materia, non solo dal punto di vista giuridico, ma — ed è ben più importante — dal punto di vista della funzione che i sistemi portuali dovrebbero svolgere nella strategia dell'assetto territoriale italiano, considerato elemento fondamentale delle comunicazioni marittime nel Mediterraneo.

L'urgenza dei primi interventi e la stessa ristrutturazione erano strettamente legati alla grave situazione generale dei nostri porti, tale che le industrie del Nord d'Italia, della Svizzera e dell'Austria preferivano e tutt'oggi preferiscono servirsi dei porti del Nord-Europa. Tale urgenza era anche ampiamente giustificata dalla preannunciata riapertura del canale di Suez che avrebbe riportato nel Mediterraneo un considerevole flusso di traffico destinato all'Europa centrale e che non avrebbe dovuto sfuggire all'opportunità ed alla convenienza di affluire ai nostri porti. Perfino certe autostrade avevano un significato e venivano giustificate come infrastrutture di trasporto di merci dai nostri porti al Nord.

Il primo ministro egiziano Sadat ha annunciato, pochi giorni fa, la riapertura del canale di Suez per il 6 giugno. Non è pensabile, anche se augurabile, che ciò che hanno potuto fare con i propri mezzi i consorzi dei porti principali del nostro paese sia sufficiente per offrire i loro servizi al nuovo traffico che si svilupperà.

Solo pochi giorni fa abbiamo appreso dal ministro della marina mercantile onorevole Gioia, in occasione dell'illustrazione delle decisioni relative alla ristrutturazione della flotta pubblica, che contemporaneamente verrà varato il piano dei porti. Sono trascorsi otto mesi. Dobbiamo riconoscere invece che le decisioni relative alla ristrutturazione dei servizi marittimi, in ottemperanza alla legge

22 dicembre 1974, n. 684, giungono in tempi ragionevolmente brevi. Della ristrutturazione abbiamo apprezzato la schema generale e ne diamo pertanto un giudizio positivo, salvo meglio precisarlo dopo una conoscenza più approfondita del documento, sperando vivamente e raccomandando al Governo che il relativo finanziamento venga realizzato il più presto possibile e che le previsioni di spesa vengano rispettate nei tempi previsti.

Ultima legge della quale nella nostra mozione chiediamo una rapida esecuzione è la n. 377 del 14 agosto 1974, relativa al potenziamento e all'ammodernamento delle ferrovie con la prevista spesa di 2.000 miliardi in sei anni, dal 1975 al 1980. Per questa legge non solo è da mettere in rilievo la necessità di intervenire con urgenza per i molti problemi che assillano il sistema ferroviario ma va data rilevante importanza alla norma programmatica di cui all'articolo 1, comma 1, che dice: « Il Ministero per i trasporti e l'aviazione civile, sentiti il comitato interministeriale per la programmazione economica e la commissione consultiva interregionale, presenterà al Parlamento un piano poliennale di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato coordinato con il piano generale dei trasporti da definire in sede di programma economico nazionale nel contesto delle misure intese a superare gli squilibri settoriali e territoriali del nostro paese. Il piano sarà comunque presentato entro il 31 dicembre 1976 ».

Inoltre il clima politico nel quale è stata approvata quella legge pare a noi che abbia recepito l'importanza della rivalutazione della ferrovia come mezzo di trasporto di persone e di merci rispetto al trasporto su strada. Il trasporto su strada di persone e cose ha avuto in Italia un enorme sviluppo, come del resto in tutti i paesi dell'Europa occidentale, ma da noi si è tenuto scarsamente conto di un più equilibrato rapporto fra i due sistemi. In America del Nord le ferrovie assorbono il 43 per cento del traffico merci, l'autotrasporto il 24 per cento, il resto altri sistemi fra i quali certamente il più importante è la navigazione interna; in Germania il 38 per cento le ferrovie ed il 33 per cento gli autotrasporti (e, si badi bene,

lo sviluppo autostradale in tale paese è superiore a quello italiano); in Francia il 42 per cento le ferrovie ed il 30 per cento gli autotrasporti; in Italia le ferrovie trasportano solo il 18 per cento delle merci mentre l'autotrasporto il 60 per cento. Vi è perciò un largo spazio per lo sviluppo dei trasporti merci per ferrovia stante la convenienza economica di tale trasporto sulle grandi distanze, sempre che le ferrovie vengano messe in grado di farlo e si voglia operare in tal senso. Per quel che riguarda il trasporto delle persone, penso che basti ricordare la grave situazione del pendolarismo gravante attorno ai grandi centri italiani per rendersi conto delle carenze esistenti.

In conclusione, gli investimenti nel sistema ferroviario dal 1960 ad oggi sono stati largamente inferiori al necessario: i 1.900 miliardi impegnati fino ad ora non sono stati sufficienti a dare al sistema ferroviario la giusta proporzione dei trasporti che l'economia gli poteva dare. Gli attuali 2.000 miliardi non sono certamente sufficienti a risolvere il problema anche se la cifra impegnata dimostra che il Governo ha scelto la giusta strada. Questo è il modo più concreto e costruttivo di superare la polemica: autostrade sì, ferrovie no o viceversa. La risposta al problema è: autostrade sì e ferrovie sì nell'ambito delle funzioni che ognuno dei due sistemi deve svolgere. Fatta eccezione per qualche tratto autostradale non convincente la rete stradale italiana è sostanzialmente sufficiente allo sviluppo economico del paese per parecchi anni e penso non abbia bisogno di ulteriori incrementi.

Le disponibilità finanziarie per i trasporti vanno destinate alle ferrovie, ai porti, agli aeroporti, alla flotta pubblica, ai trasporti collettivi su strada e alla navigazione interna. Ma in che modo? Il quadro dei trasporti italiani è fortemente squilibrato, i diversi settori non sono coordinati e ciò, oltre al malservizio, crea enormi sprechi. È necessario un riordino generale dei sistemi di trasporto da concepire in modo integrato: che ognuno svolga la sua funzione per servire la mobilità delle persone e delle cose nella misura, nella proporzione e con caratteristiche tali che al buon servizio si accompagni



l'economicità dello stesso. Coordinamento dei sistemi, quindi, e loro ristrutturazione programmata che devono essere visti da un lato alla luce del condizionamento creato dalla crisi energetica e dall'altro alla luce delle finalità generali di sviluppo e di equilibrio territoriale del paese.

La crisi del petrolio ha creato un considerevole aumento dei costi dei trasporti ed anche per questa via si è avuto un forte incremento dei prezzi. Da qui la necessità di impostare una politica di trasporti il meno costosi possibile.

Ed allora, se la scienza dice che per il trasporto di una tonnellata-chilometro occorrono 400 chilocalorie se fatto con autocarro a gasolio, e circa 30-40 se fatto con la trazione ferroviaria elettrica, se la differenza implicita ed iniziale di costo si è enormemente accentuata con l'aumento del prezzo del gasolio, la strada del potenziamento della ferrovia è ancor più giusta da seguire di quel che poteva già essere prima della crisi energetica.

Sotto questo aspetto, signor Ministro, è interessante prendere in considerazione anche il trasporto su acqua che è ancora più economico del trasporto su ferrovia. Nasce, pertanto, a mio parere, la necessità di esaminare, se non è già stato fatto, il settore della navigazione interna fluviale e per canali.

Signor Ministro, con la spesa di 50 miliardi per il canale Milano-Cremona-Po, secondo i progetti depositati in Parlamento, si realizza nel giro di 5 anni una via d'acqua che supera i mille chilometri e che congiunge in un terzo modo, il meno costoso, il Meridione con il centro della Lombardia togliendo dalle strade 12 milioni di tonnellate di merci. Se si pensa a quanto costa e costerà a fine d'opera l'autostrada Trento-Padova-Rovigo, meglio conosciuta come la « Pirubi », da tutti ritenuta la più inutile autostrada concepita ed autorizzata, davvero viene da chiedersi come possano verificarsi certe storture e certe assurdità. Da anni si propone il completamento del canale Milano-Cremona-Po, opera riconosciuta con legge del Parlamento e mai finanziata, nella quale gli enti locali hanno già profuso tutto quello che po-

tevano (8 miliardi). Lo si risolve con una spesa da sperimentazione se si pensa alle enormi cifre che il settore dei trasporti per sua natura assorbe e tale da non mettere a disagio neppure la coscienza degli scettici della navigazione interna. E non si riesce a passare. La « Pirubi » sì, un timido inizio di navigazione interna italiana, che alla luce del considerevole sviluppo che tale settore ha avuto all'estero (vedi in Germania, Olanda, Francia, Polonia, Jugoslavia, eccetera) ha tutte le probabilità e le premesse per un successo, no.

Signor Ministro, ponga, per cortesia, il quesito al Governo e si risolva una volta per tutte questo problema che si pone di per sé tra le cose certamente utili per i trasporti.

La ristrutturazione dei trasporti alla luce della crisi energetica e di un nuovo modo di muoversi dovrà altresì potenziare anche il trasporto collettivo su gomma. Nei centri storici, non ci si può più muovere, non si può più respirare, il costo dei consumi del mezzo individuale va alle stelle per le lunghe soste e per gli improvvisi arresti con le relative riprese. Lo stesso Ministro della industria ha annunciato provvedimenti, le grandi città si sono già mosse con provvedimenti parziali e settoriali. Ma tutto ciò non potrà avere esito positivo e al limite potrà diventare negativo se le amministrazioni locali non saranno in grado di aumentare il numero dei mezzi a disposizione e la qualità del servizio.

E la stessa cosa vale per il trasporto su strada per servizi automobilistici di competenza delle regioni. Non si risolve il problema dei pendolari se non si rivede *ex novo* la funzione del mezzo pubblico su gomma nelle medie e piccole distanze extraurbane, nè si risolve il problema dei centri storici strettamente legato anche al modo di arrivare alle soglie delle città. Le regioni e gli enti locali conoscono a fondo il problema e già alcune regioni avanzano soluzioni tecnicamente efficienti dopo avere approfondito gli aspetti regionali del movimento ferroviario, gli aspetti dei collegamenti delle metropolitane con le autolinee, lo studio dei bacini di traffico eccetera. In tale ricerca le regioni hanno scoperto una cosa comune



a tutte: che non si risolverà il problema del trasporto collettivo urbano ed extraurbano senza il rinnovo del parco automezzi obsoleti (15-20 anni di vita) valutati in tutta Italia nel numero di 12-15.000 e senza un aumento delle disponibilità di mezzi nuovi valutati in un coerente piano poliennale di sviluppo in altri 15.000. Da qui la proposta delle regioni al Governo di studiare assieme un piano di finanziamento per la costruzione di 30.000 autobus di tipi standardizzati per diminuirne il costo. La proposta noi la sosteniamo perchè pensiamo che sia l'unico modo di risolvere bene il problema della mobilità delle persone nelle città e fuori città; un nuovo modo di muoversi che non solo rappresenta un risparmio di energia, ma un reale progresso in uno degli aspetti più importanti del convivere.

Allo scoppio della crisi energetica non si parlò molto del nuovo modello di vita, del nuovo modello di sviluppo che il paese, o meglio l'umanità, si deve dare? Ebbene il modo di risolvere il come muoversi, persone e cose, ne è un aspetto importante che condiziona molti o forse tutti gli altri elementi che caratterizzano un nuovo modo di convivere. Per questo è estremamente importante e determinante che si ritorni a credere nello sviluppo di una economia programmata, facendo della programmazione uno strumento indispensabile per regolare lo sviluppo equilibrato del paese. Solo dalla stessa può derivare un riassetto territoriale che risolva gli squilibri tra Nord e Sud, tra città e campagna. Solo dalla stessa si può trarre più forza e più determinazione politica per dotare il paese degli strumenti legislativi indispensabili per renderla operante, primo fra tutti un nuovo strumento urbanistico che affronti una volta per sempre e in via definitiva il problema della disponibilità dei suoli.

Già alcune regioni hanno definito il quadro del loro assetto territoriale e del loro sviluppo economico. Nasce da esse lo stimolo per il Governo a riaffrontare il discorso globale che per forza di cose diventerà una azione di coordinamento interregionale, superando nei fatti la polemica della programmazione nazionale calata dall'alto o espres-

sa dalla base. Solo in questo contesto si può inserire positivamente come elemento fondamentale il problema dei trasporti che qui oggi il Senato ha discusso e al quale il Partito socialista ha portato il suo contributo. *(Vivi applausi dalla sinistra).*

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

**C R O L L A N Z A.** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la crisi energetica, se è ormai dilagata in tutta l'Europa occidentale, ha avuto particolari accentuazioni e ripercussioni nella nostra nazione: ripercussioni di ordine valutario, nonchè finanziarie sia sul bilancio dello Stato, sia sulla nostra economia, sia su quella domestica delle nostre famiglie. Essa ha inoltre trovato un terreno fertile nella situazione preesistente di crisi che il paese attraversa, caratterizzata da vari anni di malgoverno del centro-sinistra, dal crescente slittamento della lira e da fenomeni preoccupanti che già si delineavano nelle varie attività da parte degli operatori economici.

L'aggravamento della situazione è derivato nel settore energetico anche dalla mancanza di quei felici risultati che venivano dati per certi dall'istituzione dell'Enel. Tale istituzione fu evidenziata come la prima grande riforma del centro-sinistra, in quanto avrebbe assicurato un forte incremento della produzione ed il ribasso delle tariffe. In realtà essa, mentre ha assorbito migliaia di miliardi, che potevano essere utilmente impiegati per sopperire alle numerose esigenze di progresso civile della nazione, in modo particolare per quanto riguarda il Mezzogiorno e le Isole, non ha assicurato uno sviluppo adeguato della produzione e ha tardato a realizzare il necessario collegamento della rete elettrica del Centro-Nord con il Mezzogiorno. L'aver espropriato gli impianti agli industriali non ha dunque dato i risultati che venivano sbandierati con l'istituzione del monopolio, ma ha rappresentato un grosso errore politico, perchè le concessioni erano a termine e molte di esse a non lontana scadenza sarebbero passate gratuitamente allo Stato.

## Presidenza del Vice Presidente SPATARO

(Segue CROLLALANZA). L'Enel è venuto dunque meno alle finalità per le quali fu realizzata, cioè alla esigenza di assicurare tempestivamente energia sufficiente per fronteggiare lo sviluppo economico della nazione.

Non potendosi fare affidamento su altre fonti di energia, in conseguenza della crisi petrolifera, si è manifestata con maggiore evidenza la necessità — più volte prospettata dalla 8ª Commissione legislativa del Senato — di assicurare un coordinamento adeguato fra i vari settoni nel campo dei trasporti, cioè delle ferrovie, della viabilità, dei servizi marittimi ed aerei, della navigazione interna e conseguentemente anche dei porti e degli aeroporti ad essi collegati.

In conseguenza della crisi energetica, tra l'altro, appare quanto mai assillante l'esigenza di incrementare i trasporti pubblici nei centri urbani, che sono ormai intasati al punto da rendere sempre più difficile la circolazione stessa, e quindi la necessità di scovare quella dei mezzi privati.

Il coordinamento appare tanto più necessario ove si consideri che vi è una serie di piani settoriali e di leggi che li finanziano, in gran parte ancora in fase di realizzazione. Ricordo tra esse, per quanto riguarda le ferrovie, la legge n. 211 del 27 aprile 1972, la legge n. 52 del 9 marzo 1973, che si riferisce al completamento del primo piano decennale, la legge ponte di 400 miliardi e la legge n. 377 del 14 agosto 1974 relativa al nuovo piano di 2.000 miliardi, piano che solo di recente, in rispetto dell'impegno assunto dal ministro dell'epoca, è stato presentato al Parlamento. Ricordo ancora la legge n. 366 del 6 agosto 1974 per i porti, la legge n. 825 del 22 dicembre 1973 per gli aeroporti, la quale prevede una spesa di 360 miliardi e la legge n. 684 per la ristrutturazione dei servizi marittimi. Infine, non va dimenticato che vi è, nel programma esposto dal Presidente

del Consiglio alle Camere, l'impegno di disporre commesse per la costruzione di 30 mila autobus che dovrebbero assicurare una circolazione conforme alle esigenze della nazione.

Si obietta da fonti interessate che, in effetti, il coordinamento è già in atto, perché discende dalla programmazione, cioè dal CIPE, in quanto in quella sede sono esaminati i programmi sottoposti dai vari ministeri e sono operate le scelte prioritarie di ogni singolo programma settoriale e, nella loro organica visione, delle opere più notevoli di realizzazione immediata.

A mio avviso la programmazione nazionale, come ha dimostrato l'esito negativo del primo piano quinquennale, in gran parte rimane sulla carta e in pratica molto spesso è ignorata dallo stesso Governo, ogni qualvolta esigenze di ordine clientelare sostanzialmente la modificano o la impongono le sommosse di piazza. Vi sono esempi clamorosi a tale riguardo.

Diverso è il coordinamento tecnico, economico e amministrativo tra i vari ministeri competenti nei diversi rami del settore dei trasporti pubblici. E tanto più diverso appare se si considera che la specializzazione tecnica dei vari organi ministeriali rende più agevole il confronto e l'armonizzazione dei rispettivi problemi.

Nell'ambito della cosiddetta programmazione nazionale, le scelte sono influenzate inevitabilmente dalla politica e comunque su di esse prevale l'abilità o la posizione di maggiore forza o prestigio di questo o quel ministro.

Un idoneo organo di coordinamento dovrebbe essere, a mio avviso, un istituendo Consiglio superiore delle comunicazioni, composto da tecnici, da esperti, da economisti e sociologi nelle varie branche settoriali.

Ad esso i competenti ministeri dovrebbero sottoporre i loro programmi per la compila-

zione di un piano organico, basato su scelte fatte da personale altamente qualificato.

Naturalmente il piano, sempre attraverso il Consiglio superiore delle comunicazioni, per ottenere un efficace coordinamento nei vari settori dei trasporti, dovrebbe man mano adeguarsi alla evoluzione dei fenomeni economici, sociali e tecnologici in modo che non si verifichi più che la strada faccia la concorrenza alla rotaia; che i porti siano avulsi dalle reti viarie e ferroviarie; che alcune linee di navigazione continuino a far sperperare miliardi mentre l'aviazione prende il sopravvento su di esse sulle rotte atlantiche; che la navigazione interna venga ignorata mentre potrebbe, con notevole vantaggio economico, integrare le linee marittime di cabotaggio in Adriatico per il trasporto con chiatte di merci povere.

Tutto ciò evidentemente non può essere approfondito, nè seguito con continuità di conoscenza e di aggiornamento di dati dalla cosiddetta programmazione nazionale.

Il coordinamento può nascere solo, lo ripeto, nell'ambito di un organo tecnico che si occupi unicamente e con profondità di indagine di tutti i settori dei trasporti pubblici. Solo in base alle indicazioni del piano predisposto dal Consiglio superiore delle comunicazioni i ministeri interessati dovrebbero adottare in via amministrativa i relativi provvedimenti di loro competenza in relazione alle possibilità finanziarie dei rispettivi bilanci.

Sul piano di potenziamento della rete ferroviaria (ne abbiamo preso conoscenza in questi giorni) per 2.000 miliardi, che ormai evidentemente non sono più sufficienti a realizzare le opere in esso elencate, mi sia consentito di fare qualche osservazione. Secondo tale piano le scelte operate dal consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato importano impegni, per quanto si riferisce agli impianti fissi, per 725 miliardi al Centro-Nord e 525 al Centro-Sud; in sostanza si tratta complessivamente di 1.250 miliardi, perchè i rimanenti 750, come è noto, sono destinati alla produzione di materiale rotabile.

A tale riguardo osservo che se si seguirà un criterio di giustizia distributiva, cioè se una parte notevole di tali commesse sarà destinata al Mezzogiorno, essa sarà di grande sollievo specialmente per alcune delle nostre regioni particolarmente depresse.

Nella relazione che illustra il programma dei mezzi rotabili, che potranno realizzarsi con i 750 miliardi ad essi destinati, vi è sì l'assicurazione che saranno date delle commesse a quegli stabilimenti che nel Mezzogiorno già esistono e che perciò possono essere utilizzati; ma io vorrei che, avvalendosi di tali mezzi finanziari, si facessero sorgere nuove industrie nel Sud per servire le esigenze delle ferrovie.

È da considerare al riguardo che, alla disoccupazione già esistente nelle nostre regioni meridionali, sta per aggiungersi quella degli emigrati che rientrano dall'estero e dallo stesso Nord-Italia, avendo alcune industrie dovuto ridimensionare il loro personale. Dobbiamo perciò preoccuparci che questi emigrati non vivano con i sussidi del Governo e cioè con mezzi che hanno un carattere caritativo, ma che abbiano la possibilità di impiegare le loro braccia e la loro capacità in attività produttive promozionali per il Mezzogiorno. Ma l'osservazione principale che vorrei fare è questa, onorevole Ministro: nel piano dei 2.000 miliardi si fa, ai fini degli investimenti, una distinzione fra Centro-Nord e Centro-Sud. Avrei capito una distinzione tra Nord, Centro e Sud, per conoscere con precisione ciò che spetta al Mezzogiorno. Allo stato delle cifre il 42 per cento che si indica a favore del Mezzogiorno, non so fino a che punto, comprendendovi anche parte del compartimento del Lazio (perchè quando parliamo del Centro evidentemente parliamo del Lazio che è a cavaliere tra Nord e Sud) fino a che punto, dicevo, tale percentuale è destinata in effetti al Sud o se si sia adottata una simile suddivisione per evitare precisazioni di spesa a favore del Mezzogiorno in confronto di quella per il Centro-Nord.

Ancora un'osservazione sempre sul piano delle ferrovie: se consideriamo — ho avuto la pazienza di leggermi una per una

tutte le varie opere previste dall'amministrazione delle ferrovie — le scelte fatte per quanto riguarda gli impianti fissi (come tali possono intendersi le costruzioni di tronchi nuovi, le costruzioni di raddoppi di binari, le elettrificazioni di linee, gli impianti meccanici per rendere più agevole l'esercizio, eccetera) ci accorgiamo che nel Mezzogiorno gli impianti fissi riguardano, in grandissima prevalenza, gli impianti di mezzi meccanici o l'ampliamento di piazzali o l'installazione di nuovi binari nelle stazioni; insomma si tratta di congegni automatici o di opere che consentono maggiori possibilità di manovre per assicurare la scorrevolezza del traffico — e tutto ciò è giusto — ma sono assai modesti, viceversa, i raddoppi di binario su alcuni importanti tronchi. Questa è specialmente una carenza delle linee del Mezzogiorno, per cui non si riescono ancora a completare, se non in parte, il raddoppio e l'elettrificazione dell'Adriatica, perchè essi sono semplicemente limitati ad un tratto del tronco Bari-Lecce e ad un tratto del tronco Pescara-Foggia.

Per la Bari-Taranto è prevista la elettrificazione, ma senza raddoppio e rettificazione del tracciato. Per questa linea, a mio avviso, si commette un errore quando la si elettrifica soltanto. Infatti, chi conosce l'andamento planimetrico ed altimetrico del suo tracciato, sa che, senza le necessarie rettifiche, la sostituzione delle locomotive elettriche a quelle diesel non consentirà che modestissime riduzioni nei tempi di percorrenza tra le due città. Eppure si tratta di una linea che corre lungo un asse industriale che parte da Taranto, dove c'è il grandioso impianto siderurgico (la famosa cattedrale nel deserto, che poi non ha partorito le industrie integrative e sussidiarie), per giungere al capoluogo della regione e alla zona industriale di Bari. Il problema va invece risolto in modo organico, sì da garantire almeno un'ora di riduzione nel percorso.

La decisione adottata, oltre a costituire un errore tecnico, rappresenta un molto discutibile investimento di miliardi perchè parte di essi, dovendosi in prosieguo di tempo necessariamente procedere alla rettifica

del tracciato, risulteranno spesi male. Con quale criterio sono state fatte queste scelte?

Ho già messo in evidenza, per quanto riguarda gli investimenti previsti nel Mezzogiorno, che essi mirano prevalentemente ad assicurare maggiore sicurezza e scorrimento più veloce all'esercizio, ma non vi è traccia, sia pure per pochi chilometri, di opere intese a potenziare, con radicali trasformazioni, linee che oggi sono morte, ma che possono diventare vitali e quanto mai opportune in rapporto a tutta una situazione che si va delineando per la rinascita delle regioni meridionali. Potrei citare, ad esempio, la linea Foggia-Rocchetta-Sant'Antonio-Potenza, che potrebbe collegare efficientemente alla linea adriatica il capoluogo della Lucania. Mi riferisco anche alla rete delle calabro-lucane, per il cui ammodernamento, ma sempre a scartamento ridotto, si spendono fior di miliardi, mentre, per alcuni tratti, sarebbe quanto mai opportuno trasformarli a scartamento ordinario, e inserirli nella rete delle ferrovie dello Stato. È il caso dei tronchi Bari-Matera-Potenza.

Ecco perchè è necessario, nel settore dei trasporti, un organico permanente coordinamento: le ferrovie dello Stato nel programmare si sono preoccupate soltanto della loro rete con una visione la quale, da un certo punto di vista, potrà avere anche una sua logica; altrettanto sta avvenendo da parte dell'Ispettorato della motorizzazione che si occupa delle linee secondarie in concessione, cercando di modernizzarle, ma guardandosi bene dal proporre il passaggio di alcuni tronchi alla rete delle ferrovie dello Stato, anche perchè ciò diminuirebbe la propria competenza.

MARTINELLI, *Ministro dei trasporti*. Senatore Crollanza, ad ogni modo è il Parlamento che decide quali fondi vadano da una parte e dall'altra: non è né una direzione generale, né un ministro.

CROLLANZA. Onorevole Ministro, è per questo che sto parlando dell'esigenza da parte del Parlamento di sollecitare il Governo a istituire un sistema di coordi-

namento veramente efficiente fra tutte le attività esistenti nel settore dei trasporti pubblici. Oggi invece si cammina ancora in ordine sparso!

Si può citare al riguardo qualche esempio: si sta potenziando il tronco ferroviario Roma-Firenze perchè considerato talmente congestionato da rendersi necessario quadruplicarlo, ma nello stesso tempo già si parla di quadruplicare non solo l'autostrada Firenze-Roma ma addirittura tutta l'autostrada del Sole, da Milano a Roma. Non appare esagerato, per lo meno nelle attuali condizioni della finanza dello Stato, concepire il potenziamento di due grandi comunicazioni parallele? È da osservare inoltre che si sono realizzate alcune opere che potevano essere rinviate, per dare la precedenza ad altre iniziative assilanti sul piano prioritario.

Per quel che riguarda la situazione dei porti principali non è inconcepibile che sussistano ancora alcuni di essi, avulsi dai sistemi delle grandi comunicazioni viarie e ferroviarie? Si ignora in vari casi la loro funzione di sbocchi naturali di tali sistemi. Anche in questo campo si marcia in ordine sparso! È stato varato un disegno di legge, che per altro non ha trovato ancora applicazione, che riguarda un insufficiente stanziamento, con il quale si dovrebbero fronteggiare le maggiori esigenze. È necessario integrare il suo finanziamento perchè la situazione è estremamente grave dal punto di vista manutentorio delle banchine, delle attrezzature e dei fondali, ai fini della recettività delle nuove grosse petroliere, che non troverebbero possibilità di attraccaggio. Conseguenza di questo stato di cose è la concorrenza che ci viene non solo dai porti del Nord Europa ma anche, nello stesso Mediterraneo, dai porti francesi, da Marsiglia nei riguardi di Genova.

Si è ora decisa la ristrutturazione della flotta FINMARE, ossia delle quattro compagnie che ad essa fanno capo. È stato varato un programma, che ha avuto l'approvazione in sede legislativa della 8ª Commissione. Esso accanto alle esigenze della marina di Stato tiene, nello stesso tempo, presenti anche quelle dell'armamento privato, tenuto

conto anche del fatto che la nostra bandiera, che era già al settimo posto nella scala discendente della marina mercantile mondiale, si trova ora al nono posto. Abbiamo quindi molto cammino da fare per riguadagnare per lo meno quel settimo posto che avevamo fino a qualche anno fa e per superarlo successivamente. Anche dunque le linee di navigazione, così come l'efficienza dei porti, devono essere inquadrare in una organica articolazione con i servizi ferroviari ed aerei, secondo un piano di priorità, concordato tra i vari dicasteri interessati. Lo Stato deve spendere bene i pochi quattrini che ha assicurando alla nazione un sistema di trasporti adeguato alle esigenze della nostra economia. Nel concludere intendo sottolineare in modo particolare i trasporti urbani che costituiscono uno dei motivi di particolare rilievo non solamente in rapporto alla crisi energetica ma anche a quella della circolazione.

Oggi non si circola più non solamente nelle grandi città, ma neanche nelle medie e nelle piccole. Le strade o sono attraversate da una corrente continua di macchine o sono ridotte a lunghi parcheggi delle medesime. I pedoni, poi, non hanno più nemmeno la possibilità di camminare agevolmente sui marciapiedi, poichè anche questi sono invasi dalle automobili, che posteggiano a spina, e quindi spesso sono costretti a scendere nelle carreggiate stradali rischiando la propria pelle. Io stesso, non più di quaranta giorni fa, sono stato investito mentre tranquillamente tornavo a casa rispettoso per abitudine delle norme del codice della strada, anche perchè il primo di tali codici porta la mia firma di Ministro.

Il problema è diventato ormai di importanza vitale per la nazione. Abbiamo bisogno di autobus pubblici rapidi, continui e piccoli. Gli autobus di Londra, ad esempio, sono di piccole dimensioni, non come quelli di Roma che transitando anche per strade strette e facendo acrobazie rendono ancora più difficile la circolazione. È necessaria una vera catena di scorrimento di mezzi pubblici, che possano invogliare a servirsene gli automobilisti che ancora si ostinano a girare con la macchina illudendosi di arrivare pri-

ma a destinazione. Se i mezzi pubblici fossero adeguati alla funzione che devono svolgere, l'automobilista, che è costretto per intenso traffico a procedere a passo d'uomo perdendo del tempo prezioso alla ricerca di un parcheggio, giungerebbe con molta più facilità e minor tempo a destinazione.

Onorevole Ministro, vorrei, a conclusione di quanto esposto, pregarla di rendersi interprete presso il Governo della urgente esigenza di un permanente coordinamento di tutti i trasporti pubblici, che, a mio avviso, va risolta attraverso un organo tecnico, che potrebbe essere il Consiglio superiore delle comunicazioni, e attraverso il concerto, in sede amministrativa, di funzionari e successivamente di Ministri, che abbiano i piedi per terra nella valutazione della realtà dei problemi, superando gelosie e suscettibilità nelle rispettive competenze. (*Applausi dall'estrema destra e dal centro. Congratulazioni*).

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

**C I R I E L L I .** Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, circa trenta giorni fa, intervenendo in Aula per illustrare una mozione presentata allo scopo di sollecitare l'impegno del Governo sul problema dei collegamenti tra la Sicilia ed il continente, il senatore Peritore sottolineò ancora una volta la necessità di dare inizio ad una autentica politica meridionalistica come scelta fondamentale per riequilibrare i poli della politica economica nazionale. Ma egli perveniva a questa conclusione dopo aver svolto un'attenta, impietosa analisi delle numerose inadempienze che fanno carico ai numerosi governi che si sono succeduti, ai quali si doveva addebitare o la mancanza di volontà politica nell'attuazione di provvedimenti che sono già leggi dello Stato o, peggio, l'incapacità di realizzarli secondo le direttive del Parlamento. Ebbene, di fronte al drammatico problema dei trasporti e di fronte alla pesante incidenza che esso ha sui più disparati settori della nostra economia e particolarmente sulle possibilità di sviluppo del Mezzogiorno, io non posso che per-

venire alle stesse conclusioni, rinnovando l'insoddisfazione per l'assenza di una programmazione, per la mancata attuazione di leggi alla cui formulazione partecipò con impegno l'attuale maggioranza, per l'aggravarsi di un problema che coinvolge e fa nascere altri problemi, scoprendo necessità ogni giorno più pressanti e sottolineando scompensi ogni giorno più difficili a sanarsi.

Se queste urgenze fossero comparse improvvisamente soltanto ora ed avessero colto impreparata la classe dirigente del nostro paese sarebbe giustificato il ritardo di certe soluzioni che potrebbero apparire persino superate dagli eventi. Ma il fatto è che dei trasporti si discute ormai da anni e se ne discute in termini globali, non più, come agli inizi, in riferimento ad un particolare settore. Se ne discute in concomitanza con l'esplosione dell'industria automobilistica, se ne discute in relazione alle difficoltà riscontrate nella localizzazione industriale, se ne discute in termini polemici quando ci si accorge di aver costruito troppe autostrade in omaggio alla « dea automobile », a scapito di altri settori produttivi ora drammaticamente in crisi; se ne discute dopo che la crisi energetica ha moltiplicato i costi della produzione e del lavoro scoprendo ingenerosamente tutte le pecche di un sistema troppo spesso affidato all'ottimismo piuttosto che al rigore tecnico.

Tutto questo gran parlare fu profondamente recepito dal Parlamento. I convegni di studio, le iniziative sindacali, l'impegno politico di tutti i Gruppi parlamentari condussero alla formulazione di alcuni strumenti legislativi particolarmente efficaci, realizzati i quali si sarebbe potuto dare a tutto il sistema dei trasporti un assetto moderno e dinamico rispondente alle necessità di tutti i settori dell'economia nazionale, solo che l'impegno politico fosse maturato in un impegno operativo sufficientemente capace di applicare gli strumenti alla realtà complessa del nostro paese.

Si potrebbe obiettare che altre e diverse necessità, altre e diverse spinte corporative hanno coagulato le capacità economiche del paese polarizzando e dissipando l'azione del Governo sottoposto al martellante sovrapporsi di problemi su problemi tutti ugual-

mente gravi ed urgenti e tutti riconducibili all'unica matrice del processo inflazionistico che ha avvolto l'Italia.

Ma questa obiezione non può ritenersi soddisfacente specialmente per chi, come noi socialdemocratici, non ha mai smesso di indicare nella programmazione economica la più valida risposta al tumultuoso crescere dei bisogni sociali dei lavoratori, ma soprattutto quando ogni nuova conquista economica rischia di vanificarsi di fronte al crescente appesantirsi dei costi alla cui formazione il trasporto contribuisce in percentuale assai rilevante. Ma il problema non è riconducibile solo a quello dei costi. Esso investe in pieno non solo il sistema distributivo del ciclo della produzione italiana, ma anche il tema della localizzazione degli impianti industriali, il rincaro del costo del lavoro per l'incidenza che il trasporto ha sul costo delle materie prime e sulla pendolarità dei lavoratori, ed anche, più estesamente, il discorso urbanistico, ecologico, sociale.

Le nostre città, le nostre strade extra-urbane sono intasate in modo sempre più insostenibile. Il prezzo dei carburanti incide sempre maggiormente sui bilanci della collettività e l'attuale sistema dei trasporti, farraginoso ed antiquato, paga ogni giorno i risultati della sua disorganizzazione in termini di qualità, di celerità, di economia e persino di salute.

I socialisti democratici non hanno mai mancato di sottolineare in ogni circostanza e in ogni sede l'importanza di dare soluzione prioritaria a questo problema attraverso una inversione di tendenza che trasferisse lo sviluppo dei trasporti dall'iniziativa privata a quella pubblica, attraverso la realizzazione di un complesso, organico sistema che incidesse sia sulle ferrovie, sia sulle strutture aeroportuali, fluviali e marittime, sia infine su quelle delle aree metropolitane. Nè abbiamo mancato di sottolineare in termini pressanti la estrema importanza che la soluzione del problema dei trasporti assume nei confronti del Mezzogiorno.

È ormai noto a tutti — e le critiche che sono venute da più parti per l'insediamento del quinto centro siderurgico a Gioia Tauro l'hanno confermato — che l'industrializza-

zione del Sud è venuta meno nelle sue esigenze fondamentali proprio per la disorganicità del tessuto strutturale del Mezzogiorno, disorganicità della quale il sistema dei trasporti è elemento caratterizzante. Tutta la storia del Sud e del suo lento, disperato sforzo di affiancarsi al Nord si sviluppa intorno a questa carenza strutturale che pure fu una delle grandi intuizioni del Senato romano quando Roma riuscì a conquistare le provincie del Sud e comprese la necessità di aprire grandi vie di comunicazione per operare un sicuro, veloce inserimento del Mezzogiorno nel sistema commerciale dell'antico Impero. E se le vicende storiche non lo avessero interrotto, forse il processo di amalgama fra la civiltà romana e quella della Magna Grecia si sarebbe completato e risolto, e forse oggi non staremmo a dibattere un problema sul cui aggravarsi ha influito, con lo svolgersi della storia, la scarsa concretezza con cui sono state sempre affrontate le esigenze del Mezzogiorno.

La realtà è che le risorse naturali del Sud non hanno mai avuto gli strumenti adeguati per giungere a competere sui mercati europei proprio a causa della mancanza di collegamenti efficienti e veloci. I prodotti di un'agricoltura sana e rigogliosa si sono smarriti nell'assenza di un sistema distributivo adeguato alle esigenze di mercato e competitivo rispetto a quelli degli altri paesi. Le risorse del turismo sono state mortificate da una rete stradale incapace di ospitare un traffico che si andava ingrossando ed al quale non esisteva l'alternativa di strutture pubbliche e collettive adeguate. E quando è entrata in crisi l'agricoltura, la grande risorsa delle popolazioni del Sud, e si è avvertita l'esigenza di industrializzare il Meridione, ancora una volta l'assenza di un valido supporto tecnico, di un adeguato sistema di trasporti ha irretito le già diffidenti iniziative del grande capitale privato costringendo lo Stato a sostituirvisi, con risultati così evidentemente scarsi sul piano occupazionale e su quello economico.

L'esigenza di fondo di intervenire su tutto il sistema dei trasporti con misure adeguate per farne un servizio snello, funzionale, rispondente alle necessità da più parti eviden-



ziate è oggi diventata generale, in concomitanza con la crisi energetica. Essa non può più essere un problema relativo al solo Mezzogiorno, anche se il Sud è quello che paga in maggior misura per la disorganicità; ed essa non è più solo un problema economico, anche se la parte economica è quella più rilevante nell'esame di tutto il sistema. Se si vuole favorire il decentramento urbanistico, se si vuole snellire il traffico urbano ed extra urbano, se si vogliono realizzare collegamenti più veloci e meno nevrotici, se si vuole anche porre un freno al continuo inquinamento delle nostre città e ricondurre il cittadino italiano alla sua dimensione umana, occorre intervenire subito.

In questo senso, onorevole Ministro, la nostra mozione intende impegnare il Governo, nel rispetto della volontà già da tempo espressa dal Parlamento attraverso l'approvazione delle leggi 222, 825, 366, 684 e 377, alla cui applicazione occorre uno sforzo che si è reso urgente ed indispensabile ed il cui recupero merita la più viva attenzione, non solo per la soluzione dei problemi che vi sono connessi, ma anche, e direi soprattutto, perchè il Parlamento non sia scalfito nella sua credibilità nei confronti di tutta l'opinione pubblica italiana. Grazie. (*Applausi dal centro-sinistra e dal centro*).

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

**B E R G A M A S C O .** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'iniziativa di un esame del problema dei trasporti in Italia da parte del Senato ci sembra in questo momento estremamente opportuna, sempre che abbia un seguito, per l'importanza che il problema stesso assume in relazione anche ai fatti nuovi che sono da ultimo intervenuti, e in modo speciale alla crisi energetica. All'esame ha ritenuto di dover partecipare anche il nostro Gruppo con la presentazione di una mozione della quale si potrebbe dire, come si dice talvolta degli emendamenti agli articoli di legge, che si illuttra da sè, tanto è articolata e dettagliata.

Non crediamo che si debba strumentalizzare il problema ai fini del prevalere di una o

dell'altra tesi astratta, ma si debba semplicemente esaminare in concreto che cosa si può fare per assicurare al nostro paese un servizio di trasporti il più efficiente possibile con il minor dispendio possibile e cioè, nelle condizioni presenti, con il maggior risparmio nel consumo dell'energia. Ciò si consegue, a nostro avviso, solo riconoscendo che vi è spazio per il trasporto pubblico come per quello privato e che nostro compito è quello di armonizzarli e di coordinarli, tanto è vero che in tutte le mozioni presentate dalle varie parti politiche, quando dalle premesse si passa alla parte dispositiva, alle conclusioni, si constata che tutte concludono pressappoco allo stesso modo.

Il problema però non può, secondo noi, ridursi all'alternativa, o meglio ai tentativi di contemperamento tra i mezzi pubblici e i mezzi privati per il trasporto su strada, ma deve abbracciare i vari tipi ed i vari mezzi di trasporto, ivi comprese le ferrovie, le linee metropolitane, l'aviazione civile, la navigazione interna, cioè canalizzazioni, vie fluviali, lacustri, piccolo cabotaggio, la navigazione esterna e quindi la politica dei porti, collegando e coordinando il sistema da un lato sul piano nazionale, mediante accordi tra lo Stato e le regioni, e dall'altro su quello internazionale mediante accordi con i paesi della Comunità europea. Il problema difatti è unico, anche se si articola in vari modi. Ma, in vista di questo e prima ancora di questo, è necessario, secondo noi, reperire senza ulteriori indugi i fondi già stanziati ed immediatamente spendibili per i settori dei trasporti. È una richiesta fatta da tutti i Gruppi che hanno presentato mozioni.

Nella nostra mozione sono elencate le varie leggi, la prima delle quali risale al 27 aprile 1972, che prevedono interventi a favore delle ferrovie dello Stato per un ammontare di oltre 2.500 miliardi e provvedimenti urgenti per i porti per 360 miliardi.

Di tali stanziamenti solo una parte minore — e per i porti una parte minima — è stata finora utilizzata.

Ad essi vanno aggiunti i 93 miliardi di cui alla legge 22 dicembre 1974, n. 684, relativa alla ristrutturazione dei servizi marittimi, e verosimilmente i 2.500 miliardi di cui al pia-



no Rumor del 1973 per la costruzione, a spese dello Stato e per conto delle regioni, di 30.000 autobus, il finanziamento dei quali è stato di recente e con grave ritardo approvato dal CIPE.

Sebbene non sappiamo in questo momento in base a quali criteri e in forza di quali calcoli sia stata ritenuta valida la cifra di 30.000 autobus — tenuto anche conto che le regioni o almeno alcune tra esse hanno già cominciato per conto loro a procedere ad ordinazioni di autobus — e sebbene la cifra contemplata ci sembri a prima vista di molto insufficiente per così vasto impegno, siamo in linea di principio favorevoli alla dotazione a favore delle regioni di quell'ingente parco autobus, salvo migliori accertamenti circa le necessità tecniche e circa la spesa.

L'impegno statale al riguardo presenta anche alcune favorevoli conseguenze indirette. Anzitutto sarà un grosso incoraggiamento alle industrie dei settori interessati che attraversano, come è noto, un periodo di grave crisi, comune del resto ad altri paesi, come abbiamo letto nei giornali di stamani. In secondo luogo comportando, come è da sperarsi, una certa economia nel consumo del combustibile, rappresenterà un miglioramento non indifferente per la nostra bilancia dei pagamenti. In terzo luogo permetterà — ed è già stato detto — di attuare sul serio quella chiusura, o almeno quella limitazione, al traffico privato dei centri storici delle nostre città che costituisce una fra le condizioni principali per la salvezza e la valorizzazione dei centri medesimi.

Ma anche qui il massiccio potenziamento delle linee automobilistiche pubbliche deve procedere di pari passo con la ristrutturazione e l'ammodernamento delle ferrovie (per quanto riguarda i passeggeri e soprattutto per quanto riguarda le merci) la cui funzione è e rimane essenziale anche ai giorni nostri e anzi, a quanto si dice, sembra aver assunto di recente, in qualche paese della Comunità, un'importanza nuova e maggiore.

Torna di scena la vecchia questione dei cosiddetti rami secchi e cioè delle linee ferroviarie minori, oggi in grave perdita, che potrebbero essere appunto utilmente sostituite da adeguate linee automobilistiche oppu-

re, come anche autorevolmente si sostiene, trasformate gradualmente in linee ferroviarie celeri e quindi più appetibili per il pubblico.

Il dissidio strada-rotaia è anch'esso una vecchia e falsa alternativa. Pensiamo che siano necessarie l'una e l'altra, ma occorre che l'una e l'altra tengano il posto che loro spetta non in condizioni di sterile concorrenza, ma in forma complementare, tenuto conto delle ragioni tecniche, sociali ed economiche.

Il discorso si allarga naturalmente alla navigazione, ai porti, all'aviazione civile. Non è un mistero per nessuno che, come già avviene per le ferrovie, anche i nostri servizi portuali sono invecchiati, presentano gestioni complicate ed onerose, sono ormai scarsamente competitivi nei confronti di altri porti stranieri nel Mediterraneo. Anche qui è necessario dar corso, senza ulteriori ritardi, ad un piano organico di rinnovamento del resto già previsto dalla legge n. 336 del 1974.

Così è pure per quanto riguarda il settore dell'aviazione civile che presenta anch'esso un considerevole squilibrio tra le spese correnti e quelle di investimento e una deficienza nei servizi e che richiede, prima ancora della costruzione di nuovi aeroporti, non sempre necessari, ma sempre costosissimi, il riordinamento e la sistemazione di quelli esistenti spesso insufficienti ed antiquati nelle loro strutture ed in qualche caso anche pericolosi. Sarà bene guardarsi dalle spese di magnificenza e non commettere per gli aeroporti un errore già commesso in materia di autostrade.

È chiaro che in relazione a tali auspicate iniziative, sia per i trasporti via terra sia per quelli via mare e per quelli via aria, una folla di altri problemi, già oggi presenti, si accentueranno e richiederanno tutta l'attenzione del Governo e la sua adeguata iniziativa: parlo dei problemi tariffari, dei problemi di organici, dei problemi di qualificazione del personale perchè indubbiamente anche la soluzione di essi è necessaria per l'efficienza e per l'economicità del nostro sistema di trasporti, visto nel suo insieme. Ma nemmeno vi è dubbio che se sarà possibile, nel quadro di un lungimirante programma economico

nazionale, nel giro di non troppi anni rendere più moderno, più ordinato, più adeguato il sistema dei trasporti italiani, di tutti i trasporti e non soltanto di quelli di cui alla legge 14 aprile 1974, n. 77 — legge settoriale, relativa soltanto alle ferrovie dello Stato — un notevole giovamento ne verrebbe al paese. Ne trarrebbero vantaggio i cittadini singoli, e nessuno ignora, per esempio, la situazione dei pendolari nelle nostre maggiori città industriali, ma ne trarrebbe vantaggio il bilancio stesso dello Stato, e ne trarrebbe un vantaggio oggi non valutabile, ma certamente grandissimo tutta l'economia della nazione nel suo complesso, come alleggerimento di pastoie burocratiche, come agevolazione e rapidità nei servizi, come risparmio nella spesa e pertanto anche come remora all'aumento dei prezzi.

Noi ci auguriamo che questa discussione valga a richiamare l'attenzione del Governo e a sollecitarne l'iniziativa che dovrebbe, a nostro avviso, recepire gli undici punti con i quali si conclude la nostra mozione. Grazie.

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

**P A C I N I .** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il dibattito che si svolge quest'oggi in Aula su diverse mozioni presentate dai vari Gruppi parlamentari, sia pure nella diversità, ha tuttavia l'obiettivo, che ritengo comune, di determinare, attraverso le varie ed articolate illustrazioni, un confronto che consenta al Governo di recepire con chiarezza la volontà del Parlamento, intorno ad un problema così significativo per la politica del nostro paese, qual è quello dei trasporti e del loro legame con i problemi dell'energia.

È mia convinzione che nel nostro paese i trasporti siano stati spesso sottovalutati, essendo stati considerati a torto quasi come accessori o complementari alle altre politiche.

Non intendo certo disconoscere quelli che sono e devono restare i grandi temi strutturali e congiunturali sui quali le forze politiche, economiche e sindacali opportunamente dibattono e dialogano con il Governo: l'oc-

cupazione, la politica della casa, la riforma della scuola, l'assistenza medico-ospedaliera, la qualità della vita, l'assetto del territorio, la ripresa economica, l'arresto o quanto meno il contenimento del processo inflazionistico e altri temi ancora. Dico solo che, a mio modo di vedere, accanto a questi problemi, se non addirittura a monte di essi, ve ne è uno altrettanto importante che tutti investe e tocca da vicino ed è appunto quello dei trasporti.

La politica dei trasporti, considerata compiutamente nella sua globalità, rivela molteplici aspetti, sociali ed economici, nazionali ed internazionali, ben più rilevanti di quanto comunemente non si pensi.

Gli aspetti economici e nazionali sono ovvi, meno forse quelli sociali e internazionali.

Dal punto di vista sociale siamo tutti consapevoli e d'accordo sulla tendenza in atto nel nostro come negli altri paesi a ridurre il numero delle ore di lavoro di tutti i lavoratori, addetti all'agricoltura e all'industria, operai e impiegati. Dalle 10-12 ore di lavoro quotidiano dell'inizio di questo secolo, si è passati — in Italia — in molti settori alla settimana di 5 giorni lavorativi e in quasi tutti alle 8 ore giornaliere, e alle 40 settimanali. Ora, nel corso della nostra generazione, che di ciò è stata la protagonista, l'Italia, già a struttura prevalentemente agricola, si è industrializzata, vi è stata una forte migrazione interna dal Mezzogiorno al Settentrione e dalle campagne alle città. Sicchè la sommatoria di questi elementi ha fatto sì che in un numero sempre crescente di centri, sia maggiori che minori, Roma, Milano, Napoli, Torino, Genova, Firenze e molti altri ancora, la maggioranza dei lavoratori, o perchè pendolari, o perchè abitanti alla periferia delle città, o per il carente sistema dei trasporti pubblici urbani, impiegano 60, 90 e a volte anche 120 minuti per recarsi da casa al posto di lavoro e altrettanto tempo per rientrare la sera. Lo sforzo psico-fisico che loro ne deriva è tale, da poter considerare questi tempi — che tra l'altro sono quasi sempre tempi morti e, quindi, non produttivi per la collettività nazionale — come tempi aggiuntivi alle ore di lavoro vero e proprio. Ecco allora che le 8 ore nominali di lavoro al giorno tornano

ad essere 10 11 e nei casi limite anche 12 ... come all'inizio del secolo! Una visione globale della politica dei trasporti deve potere e sapere ovviare a ciò. Ecco un campo dove le regioni hanno un ruolo prioritario da svolgere.

Sul piano internazionale, mentre l'urgenza di una sollecita ripresa economica del nostro paese non ha bisogno di essere sottolineata e per questa il contributo delle nostre esportazioni è essenziale, si deve ricordare come sempre più si venda CIF vale a dire franco destino, e sempre meno FOB (franco partenza). Il che dimostra come il costo del trasporto sia spesso elemento determinante per far guadagnare o perdere importanti commesse italiane all'estero, oltre ad essere, già per sua intrinseca natura, stimolatore e moltiplicatore di traffici e di scambi. È noto, ad esempio, come l'Olanda, malgrado la relativa esiguità del suo territorio e della sua produzione industriale, secondo valutazioni degne di fede, sembra che assicuri da sola il 40 per cento di tutto il traffico stradale merci intracomunitario dei nove paesi membri della Comunità economica europea.

Oltre ai due aspetti strutturali — sociale ed internazionale — ricordati, ve ne sarebbero altri ancora e tra gli aspetti congiunturali almeno uno deve essere richiamato: vale a dire la prossima riapertura del Canale di Suez, già annunciata per il 5 giugno. Infatti la posizione geografica, mediterranea e sudeuropea dell'Italia non potrà che trarne crescente profitto, a condizione di una politica marittima e portuale consona ai tempi in cui operiamo e competitiva con quella degli altri paesi a noi vicini che si affacciano sul Mediterraneo e a condizione di un efficiente coordinamento tra i vari modi di trasporto, con particolare riferimento al trasporto combinato strada-rotaia.

Quanto al primo punto, così come la Jugoslavia potenzia Fiume, la Spagna Barcellona e la Francia ha deciso di avere un solo grande porto sul Mediterraneo, Marsiglia, anche il nostro paese dovrebbe non disperdere gli investimenti in una miriade di porti grandi medi e piccoli, ma aumentarne di gran lunga l'efficacia con la concentrazione in pochi, pochissimi centri nevralgici (pro-

babilmente tre: Alto Adriatico, Alto Tirreno e Basso Tirreno). E lo stesso, come dirò più avanti, vale per gli aeroporti.

Quanto alla seconda questione, se per il trasporto combinato le soluzioni operative non sono difficili, non bisogna nascondersi le difficoltà insite nel fatto che nel nostro paese le competenze in tema di trasporto sono divise fra più Ministeri e soprattutto tra i dicasteri dei Trasporti, della Marina mercantile e dei Lavori pubblici. Non vi è dubbio che quanto maggiore sarà il coordinamento tra i vari organi dell'Amministrazione preposti ai diversi modi di trasporto, tanto più efficiente risulterà, nel suo insieme e nelle sue articolazioni, lo stesso sistema dei trasporti.

In relazione agli autobus per il traffico urbano ed extraurbano, non potrebbero le regioni definire opportunamente uno *standard* nazionale di automezzi che, come avviene in quasi tutti i paesi più sviluppati, compresi i paesi ad economia socialista, preveda che sia lo stesso conducente, durante le fermate, a dare il biglietto ai passeggeri che salgono davanti e scendono dietro? Ciò ridurrebbe considerevolmente il costo del personale o, il che poi è la stessa cosa, a parità di personale occupato aumenterebbe di molto la frequenza dei servizi.

In tema di trasporto ferroviario merci abbiamo purtroppo assistito all'intensificarsi della crisi dovuta ad insufficienza di mezzi di trazione e di vagoni, nonché alla limitata capacità sia di smistamento lungo i percorsi che di scarico in molti scali.

I provvedimenti presi, relativamente alla sospensione dei trasporti a carro per le percorrenze più brevi, alla disabilitazione di scali a scarso traffico, all'aumento delle tasse di sosta, non sono bastati. I termini di resa si sono di molto allungati.

I numeri indici del traffico viaggiatori, espressi in passeggeri/chilometro, e quelli del traffico merci, espressi in tonnellate/chilometro, sono passati da 100 nel 1966 a, rispettivamente, 130,5 per i passeggeri e 107 per le merci nel 1972.

Il traffico merci per ferrovia, che era di 16.948 milioni di tonnellate/chilometro nel 1966, è stato di 17.120 milioni di tonnellate/chilometro nel 1972: in termini percentuali

il 21,09 per cento nel 1966 e il 14,20 per cento nel 1972, essendo il traffico interno totale, inclusa la navigazione di cabotaggio, cresciuto nel frattempo da 80.366 milioni di tonnellate/chilometro del 1966 a 121.145 milioni di tonnellate/chilometro del 1972.

Anche qui si pone non solo l'esigenza di concentrazione dei nuovi investimenti autorizzati con la legge 377 del 14 agosto 1974, come già ho detto per i porti, ma probabilmente anche di un ulteriore approfondimento della validità dell'attuale struttura della rete ferroviaria, tenendo conto che sulle linee fondamentali, pari ad un terzo dei 16.000 chilometri della rete ferroviaria nazionale, si svolge l'80 per cento del traffico, sulle linee complementari, pari ad un altro terzo, il 15 per cento e sulle linee secondarie, misuranti circa 5.500 chilometri, appena il 5 per cento del traffico globale.

In tema di trasporto merci su strada, tre punti vanno sottolineati.

Anzitutto si deve ribadire, sia per la struttura montagnosa del nostro paese che impedisce l'uso delle vie navigabili, ad eccezione di un solo tratto del Po, sia per la ricordata crisi del trasporto ferroviario di merci, l'attuale importanza tutta particolare in Italia dell'autotrasporto merci in conto proprio e in conto terzi: dai 47.107 milioni di tonnellate/chilometro del 1966 esso è passato ai 65.000 milioni di tonnellate/chilometro stimati nel 1972, coprendo il 53,7 per cento del traffico interno totale, inclusa la navigazione marittima di cabotaggio.

In secondo luogo, a proposito dell'emanando regolamento ministeriale di esecuzione della legge di riforma dell'autotrasporto merci 6 giugno 1974, n. 298, richiamo l'attenzione del Governo sull'importanza di regolamentare, in armonia con le vigenti norme CEE in tema di autotrasporto professionale merci intracomunitario, i contratti particolari opportunamente inseriti nella primavera 1974 nel corso delle discussioni e votazioni parlamentari sull'ultimo comma dell'articolo 52 della legge.

In terzo luogo, vorrei confermare all'onorevole Ministro che non si avrà l'auspicato miglior utilizzo di energia nell'autotrasporto merci fino a quando i pesi e le dimen-

sioni dei nostri autoveicoli industriali non saranno adeguati ai nuovi e più moderni *standards*; in proposito mi limiterò a ricordare che, contestualmente all'adozione della citata legge di riforma dell'autotrasporto, lo scorso anno il Governo è stato invitato a presentare un disegno di legge in proposito.

È quasi luogo comune affermare che la politica dei trasporti è e dovrà essere ancor più uno degli elementi caratteristici di un tipo di sviluppo economico legato non solo ad aspetti di elevazione sociale, ma anche di un'equilibrata e razionale utilizzazione del territorio.

È chiaro che la politica dei trasporti deve far parte di una strategia più vasta, quale quella che è stata espressa nelle dichiarazioni del Presidente del Consiglio al momento dell'insediamento di questo Governo e che individua in un più equilibrato sviluppo economico e sociale del nostro paese, nella difesa dei valori di libertà e di democrazia, gli obiettivi di fondo, da realizzare attraverso una serie di politiche che, avviando il superamento della grave crisi attuale, focalizzino un modello di sviluppo della nostra società che, basato sul pluralismo sociale, economico, politico, lo avvii verso nuovi modelli che più validamente siano orientati verso il bene comune, in un equilibrio fra interesse pubblico ed interessi individuali più confacente alle modificazioni culturali che il mondo di oggi pone di fronte alla classe politica.

Appare evidente, quindi, che una politica dei trasporti nel momento attuale ed anche in futuro, non può più prescindere dai problemi connessi ai costi dell'energia ed al suo approvvigionamento.

È chiaro che è terminata l'epoca dell'energia facile a basso costo e che siamo passati all'epoca delle difficoltà di approvvigionamento e dei costi crescenti. È evidente quindi la connessione che esiste circa le scelte che debbano essere fatte e che debbono indurre a considerare come il trasporto pubblico sia una priorità da perseguire con ferma determinazione politica e con adeguate strutture.

La crisi dell'energia nella quale l'economia mondiale e quella del nostro paese si è ve-

nuta a trovare, a seguito degli avvenimenti verificatisi negli ultimi anni, impone delle soluzioni che si fanno sempre più urgenti. Si può individuare intorno al 1970 un momento di svolta nell'evoluzione dell'industria petrolifera che, in tali anni, iniziò un processo di cambiamento che tutt'ora è in atto.

Fu nel primo semestre del 1970, infatti, che per motivi di natura essenzialmente congiunturale (l'interruzione dell'oleodotto transarabico, la limitazione della produzione in Libia, la perdurante chiusura del canale di Suez) si determinò una diminuzione dell'offerta di greggio che fece registrare una prima lievitazione dei prezzi. Successivamente, i paesi produttori di greggio intrapresero una azione di pressione sulle compagnie, in conseguenza della quale la crisi di rapporti fra paesi produttori e compagnie venne risolta con gli accordi di Teheran (15 febbraio 1971) e di Tripoli (20 marzo 1971). A seguito di tali accordi vi fu un forte aumento di prezzo per i consumatori. Tale processo di aumento dei costi proseguì in conseguenza del continuo deprezzamento del dollaro, che portò a successivi accordi fra paesi produttori e compagnie petrolifere, determinando ulteriori lievitazioni dei costi. In tale periodo, senza volermi dilungare in una analisi particolareggiata, si verificò la sostanziale modifica strutturale del settore dell'industria petrolifera, che determinò la presenza sul mercato del greggio di un nuovo operatore: cioè i paesi produttori attraverso le proprie compagnie petrolifere con una propria diretta disponibilità di greggio ed una propria politica dei prezzi.

Oltre a quanto detto, altri furono i motivi che hanno condotto ad una lievitazione dei prezzi dell'energia.

Ma ritengo sufficiente questo quadro sintetico, a memoria di una situazione che ha imposto ed impone una svolta decisiva sul piano politico nel settore dei trasporti, come uno dei punti di forza per il superamento della crisi che stiamo attraversando.

È ben nota la grave situazione della nostra bilancia commerciale per quanto attiene le importazioni petrolifere, per dover insistere ulteriormente su questo argomento.

Di fronte alla gravità della situazione che

si era venuta a creare, sia per l'approvvigionamento, sia per l'aumento dei costi dell'energia, il nostro Governo ha portato il proprio autorevole contributo nelle sedi internazionali ove i paesi consumatori stanno cercando di mettere a punto le politiche destinate a fronteggiare la situazione.

A livello interno, ricordo come il Governo adottò, non senza contrasti, alcuni provvedimenti tendenti a ridurre il consumo della benzina, che oltre ad aumentare il prezzo della stessa giunsero a bloccare la circolazione delle auto nei giorni festivi, a modificare i programmi televisivi, degli spettacoli in genere, dei locali di ritrovo, eccetera; ovviamente, questi furono provvedimenti di emergenza, intesi anche a rendere più sensibile l'opinione pubblica rispetto alla gravità della situazione. Si pose, pertanto, l'urgenza di predisporre altri provvedimenti che orientassero i consumi secondo scale di priorità, in modo da garantire l'efficienza dei settori produttivi e dei servizi civili essenziali. In questo quadro, come è detto nella mozione presentata dal Gruppo democristiano, si impone un riassetto generale dei diversi settori dei trasporti, ma in particolare di quelli pubblici. Questa scelta richiede una premessa di carattere generale: l'esigenza cioè che si agisca su due direttrici parallele, ugualmente importanti; la prima è quella del miglioramento della gestione delle strutture burocratiche predisposte ai settori di guida e di controllo del trasporto pubblico e la seconda è quella di effettuare dei servizi corrispondenti alle esigenze dei destinatari.

Queste due direttrici convergono verso il principale obiettivo da realizzare che è il diritto del cittadino di avere dei servizi rispondenti alla soddisfazione dei propri bisogni e, quindi, all'accrescimento della sua libertà e della sua personalità.

Questa premessa comporta, ovviamente, una conclusione immediata: un rinnovamento della mentalità del personale che gestisce le strutture burocratiche ed i servizi di trasporto pubblico in genere. Questo esige non soltanto l'immissione di nuovo personale, con preparazione adeguata a moderne tecnologie di avanguardia, indispensabili per fare

del trasporto pubblico un trasporto efficiente ed anche economicamente sano, ma anche personale che abbia maturato idee di gestione adeguate alle nuove realtà. Occorre, in sostanza, che il potere politico, a qualsiasi livello sia esercitato, abbia *équipes* di personale che, nell'equilibrio necessario fra l'esperienza passata e la nuova, consenta alla classe politica i rapidi cambiamenti che le situazioni impongono. Ciò è tanto più necessario se si tiene conto dell'esigenza di una politica organica e globale dei trasporti che riesca a superare le pressioni settoriali che premono a favore di una scelta piuttosto che di un'altra.

Tenuto conto poi delle difficoltà finanziarie del nostro bilancio, ciò è tanto più urgente anche in relazione agli orientamenti che debbono essere seguiti circa l'utilizzazione dei finanziamenti, che non possono più subire finalizzazioni che a volte sfuggono ad una seria visualizzazione delle esigenze generali del paese e quindi del bene comune.

Si deve tener conto che una pianificazione dei trasporti in senso globale è una necessità indilazionabile, sia per quanto attiene all'aspetto del risparmio energetico, sia per quanto riguarda l'ottimizzazione del funzionamento del sistema.

Ciò consente di affermare che il binomio trasporti-energia va visto, almeno in chiave europea, in un ambito di unificazione di termini, di procedure, di impianti, di unificazioni industriali, di tariffe, di circolazione di mezzi e di assetto territoriale.

A questo punto i grandi settori, sui quali è necessario soffermarci, sono la ferrovia, la marina, l'aeronautica e la strada, nella loro suddivisione geografica di trasporti urbani, suburbani ed interurbani e nella loro suddivisione oggettiva che riguarda le persone e le merci.

Relativamente ai trasporti urbani e suburbani si collegano i problemi connessi all'uso delle auto, degli autobus e del treno, mentre per quelli interurbani a lunga distanza si collegano oltre quanto sopra detto anche quelli aerei.

Vale la pena di aggiungere che la suddetta indicazione riguarda il trasporto-persona,

mentre il trasporto-merci coinvolge il problema del traffico ferroviario, aereo, dell'auto-transporto industriale e quello della navigazione interna, che in verità, almeno quest'ultimo, fino ad oggi, appare nel nostro paese sottovalutato.

Richiamando ancora le dichiarazioni programmatiche del presidente Moro ed aggiungendo ad esse quelle rese dai Ministri dei trasporti e della marina mercantile, in sede di 8<sup>a</sup> Commissione, circa i problemi dello sviluppo economico del nostro paese, ritengo che siano chiare le volontà tese al potenziamento del trasporto pubblico. La necessaria riconversione dell'apparato produttivo nazionale, dal quale deriva non soltanto un cosiddetto nuovo modello di sviluppo, ma soprattutto un modo nuovo di intendere e vivere la vita, ne è la conseguenza logica.

In questo contesto, passando ad esaminare il problema delle ferrovie, si deve doverosamente riconoscere che, nonostante le difficoltà, le ferrovie hanno migliorato le posizioni acquisite nei tempi passati, aumentando il volume complessivo del traffico viaggiatori. A questo punto desidero sottolineare ulteriormente il problema dei pendolari; infatti alcune indagini fanno assommare ad oltre mezzo milione gli utenti che fruiscono del treno ogni giorno per i loro spostamenti casa-lavoro. Le organizzazioni sindacali dei lavoratori hanno più volte denunciato questa situazione, indicando soluzioni che ritengo debbano essere prese in attenta considerazione. La sensibilità del ministro Martinelli per questi problemi umani e sociali è tale che sono sicuro del suo impegno in proposito. I dati sopracitati indicano l'esigenza di adeguare le strutture ferroviarie per un potenziamento del trasporto, non solo in previsione di un ulteriore aumento del trasporto-persone, ma anche per evitare quanto oggi accade, e cioè ritardi dei treni, eccessivi affollamenti e disagi connessi ai servizi insufficienti ed ai macchinari antiquati.

La grave crisi che stiamo attraversando, che ha sensibilizzato non solo — almeno è sperabile — la classe politica ma sicura-

mente anche l'opinione pubblica in generale e quella tecnica in particolare, circa la insostituibilità del trasporto pubblico e di quello ferroviario in particolare, rende estremamente urgente l'adeguamento anzidetto ed impone anche una più razionale utilizzazione delle risorse.

L'onorevole ministro Martinelli, in una sua recente intervista, ha fatto presenti le difficoltà che si riscontrano sul mercato finanziario, interno ed internazionale, per recepire i fondi occorrenti per il finanziamento dei piani di potenziamento ferroviario previsti dalla citata legge n. 377 del 14 agosto 1974 ed ha anche espresso la sua ferma volontà di accelerare il reperimento dei fondi, con una dichiarazione che desidero riportare integralmente a dimostrazione non solo del suo impegno, che era fuori discussione, ma anche della volontà del nostro Gruppo di sostenerlo in questa sua opera. Egli ha detto testualmente: « La politica di distribuzione delle risorse interne ed esterne va svolta tenendo conto dei vari gradi di priorità e la mia opera consiste, in tale fase, nell'addurre tutte le ragioni che suffragano una scelta prioritaria nella politica dei trasporti ». È proprio di questi giorni l'emanazione del decreto interministeriale che rende operativo il piano di interventi straordinari nel settore delle ferrovie dello Stato per 2.000 miliardi, previsto appunto dalla legge n. 377. Esso contempla la ripartizione dello stanziamento dei 2.000 miliardi riguardante il periodo che va dal 1975 al 1979 e che precede un ulteriore « piano » da presentarsi al Parlamento entro il 1976.

La registrazione alla Corte dei conti del decreto prevede una spesa di 1.250 miliardi per gli impianti e di 750 miliardi per il nuovo materiale rotabile.

Per ragioni di opportunità non starò qui a menzionare le percentuali di ripartizione.

L'impegno del Ministro, da noi sostenuto con fermezza, si ricollega anche all'esigenza di garantire il ritmo produttivo delle aziende dei costruttori e dei riparatori del materiale ferroviario, anche ai fini di garantire i livelli occupazionali. Come ho fatto osservare innanzi, quando mi sono riferito all'esigenza di collocare il problema dei traspor-

ti in una visione europea, ritengo si debba fare un riferimento all'incremento del traffico merci, verificatosi sul mercato europeo. Secondo le statistiche dell'Unione internazionale delle ferrovie (UIC), nel periodo gennaio-giugno 1974, si è avuto un incremento globale delle tonnellate-chilometro pari a circa l'8 per cento rispetto al primo semestre 1973, già in forte ascesa nei confronti dei primi sei mesi del 1972.

Tale situazione comporta uno sforzo non indifferente sulle varie reti, soprattutto nelle stazioni di smistamento ed in quelle di frontiera.

Fra l'altro, il materiale rotabile deve essere interamente mobilitato, accelerandone la utilizzazione e limitando la circolazione a vuoto dei carri.

Tali problemi sono stati affrontati in una sessione della Conferenza europea dei treni merci (CEM) svoltasi nello scorso mese di novembre a Firenze.

In una congiuntura come questa, le sessioni di questo organismo acquistano un notevole rilievo e, di conseguenza, particolare deve essere l'impegno del nostro paese, non solo a livello della partecipazione, ma a livello di una linea politica di questo settore, che dovrà essere ulteriormente puntualizzata.

Per quanto concerne i problemi connessi al potenziamento delle ferrovie mi sono limitato alle indicazioni di politica generale che sembrano essere quelle più vicine ad una nuova impostazione che, superando le visioni che nel passato si sono avute in proposito, ricollegli il traffico ferroviario ai più ampi aspetti dei traffici che interessano il nostro paese. A ciò si ricollega infatti l'esigenza del coordinamento fra la politica ferroviaria e le altre politiche dei trasporti.

Per quanto attiene a quella dei porti, cui inizialmente ho fatto cenno, occorre tener presente una complessa realtà, costituita dal sovrapporsi di istituzioni ed ordinamenti creatisi in tempi diversi.

L'organizzazione portuale non rappresenta certamente oggi un modello di funzionalità e non per niente la concorrenza degli altri paesi in questo settore si fa particolarmente sentire.



Si deve dire che la politica finora svolta nel settore marittimo è quasi stata considerata come marginale rispetto a quella degli altri settori dei trasporti pubblici. Infatti, quasi più l'iniziativa privata che quella pubblica è apparsa avere interesse a questo settore, anche se non è stato irrilevante l'impegno delle aziende a partecipazione pubblica nel settore dei traffici marittimi.

Occorre, pertanto, che si realizzi il giusto equilibrio, anche in questo settore, fra interessi pubblici e interessi privati, tenendo conto delle grosse interrelazioni che ci sono fra il trasporto marittimo, quello ferroviario, su strada ed aereo. In questo quadro è necessaria una riorganizzazione delle gestioni portuali come pure una riclassificazione degli scali marittimi, allo scopo di indirizzare nel modo migliore gli investimenti verso i porti di preminente interesse nazionale; va ancora aggiunto che si rende quanto mai necessaria una riqualificazione del ruolo del Ministero della marina mercantile. Le dichiarazioni del Ministro della marina mercantile, fatte in Commissione 8<sup>a</sup> il 25 marzo ultimo scorso relative alla legge n. 684 del 30 dicembre 1974, danno la dimostrazione di una volontà di procedere nel senso sopra indicato, che il nostro Gruppo sostiene ed incoraggia.

La linea di comportamento relativa sia al settore passeggeri, sia al settore merci appare inquadrata in una prospettiva realistica, e in relazione alle navi che resteranno in esercizio (in particolare per il settore merci) e per quanto riguarda la costituzione di società miste, fra FINMARE ed altre a partecipazione statale.

Inoltre, la costituzione di una società mista, fra la FINMARE e l'armamento privato, appare una linea valida da perseguire, anche se, pur non essendovene bisogno, occorre ricordare che la preminenza del capitale sociale previsto a carico della FINMARE dovrà essere trasferita a livello delle scelte decisionali.

Positivo a tale proposito, e va quindi rilevato, è stato il concorso delle associazioni sindacali, che di massima hanno dato il loro assenso al piano di ristrutturazione delle linee di preminente interesse nazionale.

Occorre, secondo il Gruppo democratico cristiano, procedere ulteriormente non solo alla verifica dei tempi previsti per il piano cui mi sono riferito, ma anche ad adeguare gli stanziamenti ed accelerare i tempi per quanto si riferisce ai provvedimenti di cui alla legge 6 agosto 1974, n. 366.

Nel quadro di una politica del settore marittimo che tenga conto delle mutate esigenze delle prospettive in avvenire, la prossima apertura del canale di Suez ripropone la urgenza dell'adeguamento delle nostre strutture portuali.

Nel mentre si è rilevato il positivo impegno del Ministro della marina mercantile di fronte alle attuali carenze del settore marittimo, occorre che in questo dibattito si ripropongano i problemi connessi alla situazione dell'aviazione civile, con un riferimento più puntuale alle gestioni aereo-portuali. A tale proposito, va immediatamente rilevato come in Italia esistano 91 aeroporti, o come tali denominati, di cui 45 sono in funzione del traffico civile e 46 sono per uso privato o di proprietà del Ministero della difesa-aeronautica. Il numero degli aeroporti è certamente considerevole, per non dire eccessivo. Contro tale proliferazione già si pronunciò, con un ordine del giorno accolto all'unanimità ed accettato dal Governo, l'8<sup>a</sup> Commissione del Senato in data 8 novembre 1973.

Le spinte locali e clientelari fanno ritenere che vi siano ancora in corso tentativi di aumentare ulteriormente il numero degli aeroporti. Si deve tener presente che le esigenze del traffico aereo, data la configurazione geografica del nostro paese, possono giustificare una certa distribuzione delle infrastrutture aeroportuali, ma non giustificano certamente un numero così consistente di aeroporti, per cui abbiamo una dispersione di risorse e di investimenti che penalizza tutto il sistema aeroportuale. In Italia, 14 aeroporti fra quelli che detengono una certa importanza, dal punto di vista del traffico commerciale, assorbono da soli oltre il 92 per cento del traffico totale e tra questi gli aeroporti di Roma e Milano ne assorbono oltre il 68 per cento. Il rimanente 8 per cento è distribuito nei restanti aero-



porti con diseconomie facilmente intuibili. La gestione di un aeroporto è un fatto estremamente complesso che comprende, oltre che aerostazioni passeggeri e merci, con tutti i problemi ad essi connessi, di natura tecnica, operativa e commerciale, anche le aree per la movimentazione degli aeromobili (piste, vie di rullaggio, parcheggi), le aviorimesse nonché la predisposizione di una complessa serie di servizi a terra, come servizi di controllo (dogana, pubblica sicurezza, sanità), servizi anticendi, soccorso a mare, eccetera, ed il funzionamento degli impianti di assistenza alla navigazione aerea.

Occorre, pertanto, anche per questo settore, una adeguata programmazione degli interventi, al fine di evitare nocimento allo svolgimento del regolare servizio aereo.

La legge n. 825 del 22 novembre 1973, che prevede lo stanziamento di 220 miliardi, è stata il primo passo per avviare il risanamento delle strutture aeroportuali italiane. Non è solo necessario cercare di impiegare adeguatamente i previsti 220 miliardi, ma occorreranno altri stanziamenti. Il ministro Martinelli, in un incontro con i rappresentanti dell'AIGASA avvenuto a Milano, nel mese di febbraio, ha affrontato con chiarezza il problema delle gestioni aeroportuali dando delle indicazioni che appaiono di estremo interesse per una adeguata organizzazione di questo settore.

Ho voluto dilungarmi su questo aspetto relativo ai problemi riguardanti l'aviazione civile in quanto, nel quadro della vita politica ed economica del nostro paese, l'aeroporto assolve una funzione primaria di pubblico interesse.

Desidero aggiungere che il problema aeroportuale deve essere affrontato nel nostro paese tenendo conto che occorre adeguare le strutture che gestiscono questo settore alle necessità dei traffici dell'aviazione civile e che bisogna puntare all'istituzione di enti di gestione aeroportuale con il concorso di enti pubblici (partecipazioni statali) e di enti locali (regione, provincia, comune).

Appare evidente che la programmazione globale della politica aeroportuale deve essere affidata alle decisioni del CIPE, sia pu-

re che al Ministero dei trasporti ed alle regioni dovrebbe rimanere di iniziativa, nel senso che dovrebbe spettare loro la presentazione al CIPE dei programmi di investimento, la documentazione degli obiettivi, dei contenuti tecnici e di quelli economico-finanziari e gestionali, da eseguirsi in fase avvanprogettuale. Sulla base dei programmi decisi dal CIPE dovrebbe spettare al Ministero dei trasporti il compito di rendere operativo il programma, sulla base di scelte di priorità.

Ricordo, a conclusione di questi aspetti, che il CNEL nel 1970, col parere n. 115/75 relativo ad una specializzazione della rete aeroportuale italiana, dava questa indicazione: n. 2 soli scali con funzione di servizio di traffico intercontinentale (Roma e Milano); non più di 10 scali con funzioni di traffico internazionale; funzioni di traffico nazionale a tutti gli altri scali.

Quando ho affermato che occorre adeguare le strutture che sovrintendono alla politica dell'aviazione civile, non ponevo soltanto il problema in funzione di trasformazione degli organismi esistenti e di adeguamento degli stessi con personale altamente qualificato, ma ponevo anche il problema in funzione di una struttura che unificasse tutte le politiche del settore, in funzione delle esigenze di adeguamento ad una razionalizzazione dei consumi energetici. Questa politica passa attraverso una riconsiderazione dell'attuale sistema dei traffici, sia per quanto riguarda le rotte aeree, sia per quanto attiene la scelta degli aeromobili, in una prospettiva che vede l'utilizzazione degli stessi su rotte a medio e breve raggio.

È chiaro che, pur non essendo solo questi i problemi legati ad una riduzione dei consumi energetici nel settore dell'aviazione civile, sono pur tuttavia esemplificativi di una esigenza qual è quella indicata, cioè di una struttura di programmazione, di controllo, di guida che sia all'altezza dei compiti richiesti. Infine, è necessario considerare come il tema dei trasporti, con lo sviluppo che in questi anni — prima cioè della crisi energetica — ha avuto il traffico automobilistico privato, ha posto serie questioni nelle aree metropolitane e comunque nelle città. Ciò

ha creato grossi problemi di congestione e di inquinamento che debbono essere risolti.

Le previsioni, per risolvere tali problemi, si orientano verso il trasporto pubblico con la messa in esercizio di un consistente numero di autobus.

Tale proposta tende ad affrontare le esigenze che riguardano l'organizzazione strutturale e funzionale dei trasporti pubblici urbani ed extra-urbani ed il loro coordinamento con gli insediamenti abitativi ed economici, nonché la disciplina dell'utilizzazione del mezzo individuale nelle aree urbane, in funzione anche questo di una razionalizzazione dei consumi energetici.

Verso tale obiettivo debbono tendere gli sforzi coordinati del Ministero del bilancio e delle regioni che in unità di intenti debbono portare all'attuazione di tale piano.

Le polemiche in corso per l'acquisto di circa 1.700 autobus offerti dall'ANFIA a prezzi bloccati fino al 31 dicembre 1975 dimostrano come vi sia bisogno di una volontà politica che superi le attuali divergenze.

A conclusione, onorevole signor Ministro, richiamando quanto ho avuto occasione di dire all'inizio circa la legge sull'albo dei trasportatori di cui, nei giorni scorsi, l'8ª Commissione del Senato ha approvato alcune modifiche, desidero ricordarle un problema che so esserle ben presente: l'urgenza del potenziamento degli uffici della motorizzazione civile di cui intendo richiamare l'essenziale funzione e l'attuale impossibilità di assolverla adeguatamente.

Questo intervento che ha inteso esprimere la posizione del Gruppo democratico cristiano, pur non affrontando in modo analitico la vasta e importante problematica relativa ai traffici del nostro paese, è stato un contributo al dibattito che ha voluto significare l'impegno e la volontà della Democrazia cristiana di operare concretamente a sostegno dell'opera intrapresa dal Governo per continuare a dare nuove prospettive allo sviluppo del nostro paese. *(Applausi dal centro)*.

**P R E S I D E N T E .** Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

### **Integrazione al calendario dei lavori e autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 2016**

**L E P R E .** Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

**L E P R E .** A nome della 1ª Commissione permanente, che ha approvato all'unanimità il disegno di legge n. 2016: « Conversione in legge del decreto-legge 28 marzo 1975, n. 63, concernente i termini per lo svolgimento delle elezioni regionali, provinciali e comunali e per la effettuazione delle operazioni relative alla iscrizione nelle liste elettorali dei cittadini che abbiano compiuto o compiranno il 18º anno di età entro il 31 dicembre 1975, disposte dall'articolo 20 della legge 8 marzo 1975, n. 39, nonché le modalità per la presentazione delle candidature », chiedo che l'Assemblea autorizzi l'inserimento nell'ordine del giorno della seduta antimeridiana di domani di tale disegno di legge. Chiedo altresì, a norma dell'articolo 77, secondo comma, del Regolamento, l'autorizzazione alla relazione orale per il suddetto disegno di legge.

**P R E S I D E N T E .** Non essendovi osservazioni, le richieste del senatore Lepre sono accolte.

### **Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni**

**P R E S I D E N T E .** I Ministri competenti hanno inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte sono state pubblicate in due appositi fascicoli.

### **Annunzio di mozioni**

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

R I C C I, Segretario:

NENCIONI, CROLLALANZA, TEDESCHI Mario, PAZIENZA, ARTIERI, BASADONNA, BONINO, CAPUA, DE FAZIO, DE SANCTIS, DINARO, ENDRICH, FILETTI, FRANCO, GATTONI, LANFRÈ, LA RUSSA, LATANZA, MAJORANA, MARIANI, PECORINO, PEPE, PISANÒ, PISTOLESE, PLEBE, TANUCCI NANNINI. — Il Senato,

di fronte alla crisi energetica che si è collocata in un contesto involutivo dell'economia nazionale nel suo complesso, con le conseguenze che hanno avuto ulteriori gravi riflessi nel settore dei trasporti, sia per la loro efficienza, sia per l'andamento dei costi che incidono sulla mobilità delle persone e sul trasporto di tutte le merci, con trasferimento dei costi stessi sui prezzi al consumo;

preso atto dell'indagine conoscitiva sull'approvvigionamento di talune materie prime, tenutasi recentemente alla 5ª Commissione permanente del Senato, che ha evidenziato una serie di fatti e di tendenze di estremo interesse, che rendono difficoltosa la soluzione dei più importanti problemi dell'industria nel suo complesso, e dell'industria trasformatrice in particolare;

di fronte alla difficoltà di mutare il cosiddetto « modello di sviluppo » creatosi automaticamente con l'esistenza di giacimenti sufficienti alle necessità dell'industria e del consumo privato, e con l'assenza di pratiche restrittive da parte dei Paesi produttori, e pertanto con disponibili quantità di materie prime a basso costo;

di fronte ad una politica economica miope che non ha saputo prevedere gli eventi che sono maturati, nell'ottobre del 1973 e nei mesi successivi, dallo sviluppo dei consumi di fronte ai prodotti energetici a prezzi relativamente bassi e costanti alla carenza, improvvisa, delle materie prime atte a soddisfare le punte di consumo per le industrie pubbliche e private, per il riscaldamento e per i trasporti, eventi che hanno radicalmente mutato i precedenti rapporti ed hanno richiesto e richiedono ancora invano aggiustamenti di politica economica;

data l'impreparazione dei dirigenti dei settori economici per la carenza di una programmazione a livello pubblico,

impegna il Governo:

1) a reperire sollecitamente gli stanziamenti per dare pronta esecuzione alle leggi che il Parlamento ha approvato in merito alla ristrutturazione degli aeroporti, all'agibilità dei porti (che si trovano in penose condizioni tra l'insufficienza tecnica e la capacità di ricezione), alla ristrutturazione dei servizi marittimi e al potenziamento e all'ammodernamento delle ferrovie, con rimozione — per tutto il sistema dei trasporti — delle cause che determinano tensioni, malcontenti e scioperi, che paralizzano tutto il sistema relativo alla mobilità dei cittadini e delle merci;

2) a riordinare il sistema tariffario, di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, attraverso un semplice ed illuminato regolamento ministeriale;

3) a predisporre con urgenza un piano generale dei trasporti sì da risolvere, in modo definitivo, le premesse per una riforma organica che formi il supporto all'auspicata ripresa economica che, sui problemi dell'energia e dei trasporti, trova la sua più valida piattaforma. (*Discussa nel corso della seduta*).

(1 - 0058)

CIRIELLI, ARIOSTO, AVERARDI, GARAVELLI, GIULIANO, PERITORE, PORRO, TEDESCHI Franco. — Il Senato,

tenuto conto della grave crisi che ha investito il settore dei trasporti in conseguenza dell'aumento del prezzo dei prodotti petroliferi, che si è automaticamente riversato sul costo delle merci e su quello più generale del lavoro;

considerato che non vi è altro modo di ovviare alle crescenti difficoltà connesse alla crisi energetica se non sostituendo, all'attuale sistema, un complesso organico ed efficiente di trasporti pubblici che garantisca, da un lato, la più sollecita mobilità di persone e di merci e, dall'altro, il decongestionamento delle vie urbane ed extra-urbane;

preoccupato per le conseguenze che il perdurare della crisi comporta, soprattutto

nei confronti del Mezzogiorno, alle cui secolari carenze strutturali si aggiunge un altro elemento paralizzante che influisce particolarmente e negativamente sul sistema distributivo dei prodotti agricoli, sulle già scarse risorse del turismo, sul grave e massiccio fenomeno delle pendolarità, sul già lento e carente processo di industrializzazione e sulla fatiscenza di una rete stradale inadeguata alle tumultuose esigenze di un processo di evoluzione economica e sociale comunque presente nel Sud;

rilevato che già da tempo il Parlamento, consapevole della necessità di dedicare al problema dei trasporti un assetto compatibile con le esigenze dianzi sottolineate, ha predisposto alcuni strumenti legislativi capaci di dare soluzioni adeguate al complesso delle necessità in tema di trasporti ferroviari, aerei, fluviali, marittimi e stradali, rilevando, nel contempo, l'urgenza di una organica sistemazione assolutamente prioritaria;

riconosciuto che l'attuazione di tali strumenti, pur unanimemente considerata urgente, non ha trovato fino ad ora quel riscontro concreto che merita, a causa del perdurare di ostacoli di natura finanziaria,

impegna il Governo:

1) a dare urgente esecuzione alle leggi già votate dal Parlamento per il potenziamento e la ristrutturazione dei trasporti pubblici, con particolare riferimento alle leggi 22 dicembre 1973, n. 825, 6 agosto 1974, numero 366, 22 dicembre 1974, n. 648, e 14 agosto 1974, n. 377, reperendo i fondi necessari per la loro attuazione;

2) a risolvere il problema dei trasporti urbani e sulle piccole e medie distanze, concretizzando, in accordo con le Regioni, un piano di costruzione di 30.000 autobus indispensabili per un primo, immediato decongestionamento delle aree cittadine;

3) a varare il regolamento di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, soprattutto per riordinare la materia delle tariffe dei trasporti di merci su strada;

4) a rendere operante la legge 14 agosto 1974, n. 377, varando l'atteso piano generale dei trasporti, con preminente impegno in favore del Mezzogiorno, che risente particolarmente delle condizioni di disagio

rilevate in tutto il Paese e che individua nella soluzione del problema dei trasporti una delle risposte più efficaci e più urgenti alla sua endemica povertà di strutture ed alle tante promesse disattese. (*Discussa nel corso della seduta*).

(1 - 0059)

NENCIONI, CROLLALANZA, TEDESCHI Mario, PAZIENZA, ARTIERI, BASADONNA, BONINO, CAPUA, DE FAZIO, DE SANCTIS, DINARO, ENDRICH, FILETTI, FRANCO, GATTONI, LANFRÈ, LA RUSSA, LATANZA, MAJORANA, MARIANI, PECORINO, PEPE, PISANO, PISTOLESE, PLEBE, TANUCCI NANNINI. — Il Senato,

constatato che la Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia in Sicilia ha iniziato l'esame della relazione conclusiva che precede il termine dei propri lavori;

ritenute l'urgenza e la necessità che la opinione pubblica sia informata, al più presto e compiutamente, di tutta la documentazione esistente presso gli uffici della Commissione stessa;

considerato che è dovere di tutti gli organi dello Stato, a qualsiasi livello, di agevolare le conclusioni del difficile lavoro della Commissione,

fa voti perchè la Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia in Sicilia, istituita con legge 26 dicembre 1962, n. 1720, rassegni i suoi elaborati conclusivi entro il mese di maggio 1975, raccomandando, altresì, il licenziamento, per la loro integrale pubblicazione, di tutti quei documenti che non siano dichiaratamente e palesemente anonimi o infondati.

(1 - 0060)

BERGAMASCO, BROSIO, PREMOLI, ROBA, BALBO, ARENA, BONALDI, VALITUTTI. — Il Senato,

premesso che la crisi petrolifera ha aggravato le precedenti difficoltà ed i precedenti squilibri nel settore dei trasporti;

considerato che, in seguito ad essa, si sono accentuate le polemiche tra i sostenitori del trasporto pubblico e quelli del trasporto privato, basate soprattutto su considerazioni di ordine politico;

rilevato che tali polemiche risultano, per gran parte, sfasate ed artificiose di fronte ad un problema essenzialmente tecnico, quale quello del risparmio di energia nel campo dei trasporti, a prescindere dal sistema pubblico o privato dei mezzi di trasporto;

ritenuto, comunque, che vi siano spazio per ciascuno dei due tipi di trasporto e ragioni sufficienti affinché tra essi non si addiven- ga ad una sterile e dispersiva gara concorren- ziale;

visti i ritardi nell'utilizzazione dei fon- di già disponibili nel settore dei trasporti sugli stanziamenti di cui alle leggi:

27 aprile 1972, n. 211, relativa al primo piano decennale delle ferrovie (165 miliardi di lire ancora inutilizzati);

9 marzo 1973, n. 52, relativa al piano- ponte di 400 miliardi di lire (non meno di 245 miliardi ancora inutilizzati);

14 agosto 1974, n. 377, relativa al pia- no di interventi per le ferrovie di 2.000 mi- liardi di lire (pratica impossibilità di utiliz- zazione, per ritardi burocratici, di almeno 230 sui 260 miliardi di lire assegnati per il 1975);

6 agosto 1974, n. 366, relativa ai prov- vedimenti urgenti per i porti, e 22 dicembre 1973, n. 825, relativa agli interventi urgenti per gli aeroporti (per complessivi 360 mi- liardi di lire utilizzati solo in piccola parte);

visto che ai circa 1.000 miliardi di lire complessivi già disponibili di cui sopra si potranno aggiungere i 93 miliardi di cui alla legge 22 dicembre 1974, n. 684, relativa alla ristrutturazione dei servizi marittimi, e si potranno, altresì, aggiungere i 2.500 miliardi di cui al « piano Rumor » della fine del 1973 per la costruzione, a spese dello Stato e per conto delle Regioni, di 30.000 autobus, il cui finanziamento è stato recentemente, sia pure con grande ritardo, approvato dal CIPE;

considerato il danno che i ritardi di cui sopra hanno apportato, per mancate com- messe, alle industrie dei settori interessati, impedendo, tra l'altro, ad esse di appronta- re programmi, scoraggiando l'effettuazione di tempestive riconversioni, e considerata, altresì, l'incidenza di tale danno ai fini del- l'occupazione di manodopera;

considerata la buona volontà delle Re- gioni che, in attesa delle forniture dei 30.000 autobus a spese dello Stato, stanno portan- do a termine trattative con la FIAT e con l'ANFIA per la fornitura di 1.700 autobus da pagare con fondi regionali;

ritenuto che — in assenza del manteni- mento dell'impegno statale per la fornitura dei 30.000 autobus e data l'impossibilità del- le Regioni e delle aziende municipalizzate di provvedere con fondi propri — la poli- tica e le iniziative per la valorizzazione e la chiusura al traffico privato dei centri sto- rici cittadini risulteranno di sempre più dif- ficile attuazione;

considerata l'influenza che sul livello dei prezzi può avere la politica dei trasporti;

visti i numerosi aspetti negativi presen- ti nel settore delle Ferrovie dello Stato (ca- renza nelle strutture e nelle infrastrutture, scarsa produttività — per il 1975 è previsto un *deficit* di gestione di 1.000 miliardi di lire — « rami secchi », cattiva distribuzio- ne ed utilizzazione del personale, scarsa au- tonomia dell'Azienda autonoma, esborso sta- tale per compensare eccessive riduzioni ta- riffarie a vantaggio di particolari categorie di utenti, carenze normative, eccetera);

considerati i gravi disservizi che si ve- rificano nel campo dell'aviazione civile (con particolare riguardo al servizio di assistenza al volo), le deficienze tecniche dei nostri ae- roporti e la scarsa sicurezza di alcuni di essi, e considerata, altresì, la forte inciden- za delle spese correnti sulle spese totali per l'aviazione civile;

visto il ritardo nell'emanazione di una legge organica per i porti, nonostante le gra- vissime carenze riscontrabili anche nei no- stri porti più importanti, e considerato che la nostra organizzazione portuale non è più concorrenziale con i maggiori porti stra- nieri;

stante la scarsa attenzione concessa alla navigazione interna,

impegna il Governo:

1) a prestare una rinnovata attenzione al settore dei trasporti, improntando la fu- tura politica ed il preannunciato piano dei trasporti a criteri di validità tecnica ed all'ar- monizzazione dei vari tipi e dei vari mezzi di trasporto a principi di sana economicità,

evitando, altresì, che una concezione esasperatamente pubblicistica del trasporto comprima un proficuo sviluppo dei trasporti privati e mortifichi le private iniziative nel settore delle imprese di trasporto;

2) a reperire, senza ulteriori indugi, i fondi già attualmente spendibili in base alle sopra indicate leggi per finanziamenti nel campo dei trasporti;

3) ad ottemperare prontamente all'impegno della fornitura di 30.000 autobus alle Regioni;

4) a prendere i necessari provvedimenti per un rinnovamento ed un rilancio delle Ferrovie dello Stato, che comporti, tra l'altro, la pronta predisposizione del piano poliennale di sviluppo delle Ferrovie dello Stato, di cui alla legge n. 377 del 1974, l'ammmodernamento del materiale rotabile e delle apparecchiature fisse, la razionalizzazione della gestione aziendale nel settore tecnico ed amministrativo, la concessione di una maggiore autonomia operativa all'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, l'eliminazione dei residui « rami secchi » per concentrare le spese soprattutto sulle linee principali e la riduzione delle attuali condizioni di favore per il trasporto di particolari categorie che costringono l'erario a troppo onerose rifusioni all'Azienda autonoma;

5) ad attuare una politica dell'aviazione civile capace di rimediare alle carenze attualmente riscontrabili nel settore, ed a tale scopo occorreranno, tra le altre, le seguenti misure: un'erogazione maggiore di fondi da mettere a disposizione del settore; la riduzione proporzionale delle spese correnti rispetto a quelle di investimento; una puntuale applicazione dei criteri di attuazione della legge n. 825 del 1973 sulla gestione degli aeroporti; una razionalizzazione nella sistemazione degli aeroporti esistenti e nella costruzione di nuovi aeroporti (in maniera da evitare l'incongruenza di costruire nuovi aeroporti non necessari e puramente di prestigio per accontentare clientele locali e rivalità provinciali, mentre non ci si preoccupa di rendere sicuri aeroporti pericolosi); un rinforzo quantitativo e qualitativo dei servizi di assistenza al volo; un adeguamento dei servizi agli *standards* internazionali ed un rafforzamento degli organici;

6) a dedicare un'attenzione particolare alla politica portuale mediante un rapido e meditato approntamento del piano organico pluriennale di cui alla legge n. 336 del 1974, un recupero dei ritardi negli interventi urgenti di cui alla legge medesima, lo studio di ogni possibile riduzione delle spese — e delle tariffe — di sbarco ed imbarco (mediante l'adeguamento delle strutture tecniche ed anche l'eliminazione di anacronistici favoritismi corporativi di alcune categorie di lavoratori portuali, che sono da annoverare tra le cause principali della poca concorrenzialità dei nostri porti), il potenziamento dei piccoli porti turistici e la riduzione dei tempi delle operazioni doganali;

7) a potenziare la navigazione interna, sviluppando al massimo il nostro sistema idroviario e lacuale e facendo in modo che vengano eliminati i gravi *deficit* attualmente riscontrabili nella gestione delle società di navigazione interna;

8) a favorire i trasporti per piccolo cabotaggio in maniera da renderli competitivi con gli altri tipi di trasporto;

9) a coordinare il sistema dei trasporti su piano nazionale con quello su piano regionale mediante adeguati accordi Stato-Regioni;

10) a promuovere un coordinamento sempre più stretto con gli altri Paesi della CEE, al fine di instaurare un sistema integrato di traffici europei, e ad ottemperare per parte nostra, agli accordi in materia già raggiunti in sede CEE;

11) a dedicare maggiore impegno alla costruzione di linee metropolitane attraverso la predisposizione di un piano poliennale di sviluppo;

12) a rafforzare gli organici del personale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

13) a condurre una politica di qualificazione nel campo del personale addetto ai trasporti, anche mediante la creazione di speciali scuole per la preparazione dei giovani. (*Discussa nel corso della seduta*).

(1 - 0061)

PACINI, SAMMARTINO, SANTALCO, NOE, SANTI, TANGA, ZACCARI, SALERNO.  
— Il Senato,

rilevato che i gravi problemi del settore dei trasporti, che già in passato incidavano in modo determinante sull'economia nazionale, sono stati ulteriormente accentuati dalla lievitazione dei costi del petrolio, con conseguenti incrementi dei prezzi;

considerato che s'impone un riassetto generale dei diversi settori dei trasporti, ed in particolare di quelli pubblici;

riconosciuto che, nonostante il Governo abbia già compiuto uno sforzo finanziario non indifferente per far fronte alle più immediate esigenze, non è stato possibile reperire i necessari mezzi finanziari per dare esecuzione alle leggi già approvate dal Parlamento (n. 825 del 22 dicembre 1973, riguardante gli interventi urgenti da attuare negli aeroporti; n. 366 del 6 agosto 1974, riguardante la progettazione ed esecuzione di opere nei porti; n. 377 del 14 agosto 1974, riguardante il potenziamento e l'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato; n. 684 del 22 dicembre 1974, riguardante la ristrutturazione dei servizi marittimi),

invita il Governo:

1) a riesaminare le possibilità di finanziamento, al fine di dare esecuzione alle leggi sopra richiamate, compatibilmente ai limiti che sono imposti all'economia nazionale;

2) ad emettere il regolamento ministeriale previsto dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, anche per riordinare il trasporto di merci su strada, adeguandolo, così, alle esigenze internazionali;

3) a concretizzare con le Regioni il piano di costruzione di autobus da adibire al traffico urbano ed extra-urbano, sollecitandole a definire uno *standard* nazionale di automezzi;

4) ad elaborare, sentite le Regioni e le forze produttive e sociali, un piano per la generale ristrutturazione dei trasporti, articolato nei diversi piani settoriali, volto a colmare le carenze esistenti ed a dare un positivo contributo al superamento delle difficoltà economiche e tecniche del sistema nazionale dei trasporti ed al riassetto del territorio. (*Discussa nel corso della seduta*).

(1 - 0062)

BACICCHI, GIOVANNETTI, MAFFIOLETTI, MODICA, VENANZI, PERNA, GERMANO, MARSELLI. — Il Senato,

considerato che la grave situazione economica del Paese esige la selezione e la concentrazione dell'intervento pubblico e che, in tale quadro, appare urgente una politica di eliminazione degli sprechi e di ampia ristrutturazione degli strumenti operativi, in modo da rimuovere le cause di inefficienza e da ridurre l'alto grado di improduttività della spesa pubblica, realizzando contemporaneamente un pieno decentramento di funzioni alle Regioni ed agli Enti locali,

impegna il Governo:

1) a completare l'*iter* dei disegni di legge relativi alla riforma dell'Amministrazione dello Stato, rendendo operanti i poteri costituzionalmente attribuiti alle Regioni, ristrutturando i Ministeri e sciogliendo gli enti inutili, secondo un programma razionale e coordinato;

2) ad attuare, in corrispondenza a tale indirizzo, l'ordinamento del personale statale in base alle qualifiche funzionali, con accesso agli impieghi mediante concorsi unici per le carriere assimilabili, procedendo, intanto, nel breve periodo, ad adottare misure di mobilità per fronteggiare le esigenze urgenti e bloccando temporaneamente le assunzioni di ogni tipo, a cominciare dai posti resi liberi dall'esodo degli ex combattenti;

3) a realizzare una giusta politica retributiva del pubblico impiego, in primo luogo risolvendo positivamente la vertenza della contingenza e promuovendo nei grandi comparti dell'Amministrazione statale e delle aziende pubbliche, degli enti non territoriali, delle Regioni e degli Enti locali — con le necessarie intese — un'effettiva perequazione di trattamenti: in particolare, si dovrà operare in modo da assicurare pienamente la onnicomprensività delle retribuzioni, una razionale regolamentazione dei servizi e dei corrispondenti orari, la riduzione ad effettive eccezionali necessità del lavoro straordinario, mentre per i dirigenti delle Amministrazioni dello Stato e degli Enti pubblici vanno ribaditi l'onnicomprendività della retribuzione attribuita e il divieto assoluto di percepire altri compensi o indennità;

4) ad assumere, in relazione alle esigenze sopra indicate, le iniziative indispensabili affinché, in un rapporto corretto con il Parlamento, si realizzi una giusta destinazione di risorse per le strutture pubbliche e si proceda sistematicamente alla verifica dell'andamento della spesa;

5) a considerare, in relazione ai disegni di legge concernenti il riordinamento e la revisione dei trattamenti economici e dei sistemi di avanzamento delle Magistrature amministrative e delle Amministrazioni ad esse assimilate, la corrispondenza tra spesa pubblica e riforme delle strutture amministrative ed il miglioramento dei servizi resi ai cittadini, nell'ambito di un indirizzo di superamento delle misure particolari e di una visione d'insieme rivolta ad assicurare un rinnovamento dello Stato in coerenza con i principi costituzionali.

(1 - 0063)

#### Annunzio di interpellanze

**PRESIDENTE.** Invito il senatore Segretario a dare annunzio delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

**RICCI, Segretario:**

**PREMOLI.** — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Premesso che, anche in rapporto all'attuale fase recessiva della cinematografia italiana, la legge 4 novembre 1965, n. 1213, si configura ormai come uno strumento inadeguato per lo sviluppo di una attività quale quella cinematografica che, oltre a costituire un importante servizio culturale e sociale, presenta anche un considerevole rilievo economico, si chiede di conoscere quali siano stati i criteri cui si è ispirato, dal 1965 ad oggi, l'intervento dello Stato nel settore, con particolare riferimento:

alla questione dei premi di qualità assegnati ai cortometraggi, sui quali un monopolio di speculatori privati ha posto una inammissibile ipoteca;

ai ritardi nell'erogazione dei premi di qualità e dei ristorni fiscali ai film lungometraggi, determinati, oltre che dal disordine amministrativo, da un atteggiamento restrit-

tivo dell'organo di controllo, recentemente esasperato dallo « sciopero bianco » dei magistrati della Corte dei conti, i quali, contestando i criteri applicati dal Ministero per l'assegnazione della nazionalità ai film, hanno praticamente annullato il beneficio degli incentivi alla produzione previsti dalla citata legge n. 1213;

alla situazione della censura amministrativa le cui pronunce, incoerenti e spesso influenzate da pressioni clientelari, provocano disparità di trattamento, impedendo, tra l'altro, agli imprenditori ogni programmazione della produzione cinematografica;

all'attività degli enti controllati dal Ministero, ed in particolare dell'« Unitalia » che poco o niente ha fatto per inserire la nostra cinematografia nei grandi circuiti intercontinentali.

Si chiede, inoltre, di conoscere i criteri con i quali viene gestito il fondo per lo sviluppo ed il potenziamento delle attività cinematografiche, previsto dall'articolo 45 della menzionata legge n. 1213, con particolare riferimento all'elenco dei soggetti che, in questi ultimi anni, hanno beneficiato delle sovvenzioni.

Si sollecita, infine, un'esauriente informazione circa l'attuale situazione dell'Ente gestione cinema e delle società da esso inquadrate, i cui organi sociali sono da tempo scaduti e continuano tuttavia ad impegnare le risorse residue in operazioni discutibili, quale, ad esempio, l'assegnazione di un minimo garantito di 850 milioni di lire per la realizzazione del film « Cuore di cane », dell'ex presidente dello stesso Ente gestione, Mario Gallo, incriminato dalla Procura della Repubblica di Roma per interessi privati in atti d'ufficio.

(2 - 0404)

**BARTOLOMEI, SCELBA, GONELLA, PELLA, DAL FALCO, DE CAROLIS, GATTO** Eugenio, **OLIVA, PASTORINO, REBECCHINI, GAVA.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro degli affari esteri.* — Gli interpellanti, nell'esprimere il loro sdegno per la gravissima decisione della Giunta militare di Lisbona, sostenuta dal PCP, di impedire alla Democrazia cristiana e ad altri



partiti di partecipare alle prossime elezioni, chiedono di sapere:

quali informazioni il Governo italiano abbia sulla inquietante situazione creatasi in Portogallo, ove si stanno calpestando alcuni principi fondamentali ed irrinunciabili per ogni sistema democratico;

quali passi e quali iniziative il Governo abbia promosso ed intenda promuovere, anche sul piano comunitario, sia per interpretare i sentimenti democratici della grande maggioranza del popolo italiano, sia per riconfermare una netta e chiara posizione in difesa della libertà e delle fondamentali garanzie democratiche, presidio e salvaguardia della persona umana e della legittima rappresentanza popolare.

Gli interpellanti, nell'elevare una dura condanna contro ogni sopraffazione politica, auspicano che in Portogallo possa ritornare rapidamente la normalità politica attraverso un Governo ed un Parlamento che siano espressione autentica della volontà popolare.

(2 - 0405)

CIPOLLA, DEL PACE, ZAVATTINI, MARTINO, ARTIOLI, GADALETA, MARI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere quali misure il Governo ha adottato e quali intende adottare per difendere gli interessi della viticoltura italiana nell'ambito della CEE e per impedire che lo stato di innegabile disagio in cui versano i viticoltori italiani e francesi venga strumentalizzato e deviato in un contrasto sterile tra contadini e contadini, onde permettere ai veri responsabili della grave situazione di continuare le speculazioni commerciali e la rovinosa politica comunitaria che assegna alla viticoltura un ruolo subalterno, sia per quanto riguarda gli strumenti d'intervento sia per quanto riguarda i finanziamenti.

In particolare, si chiede di conoscere se, per risolvere nell'immediato ed in prospettiva i problemi della viticoltura italiana ed europea, il Governo italiano non intenda adoperarsi per modifiche radicali degli indirizzi comunitari in materia, attraverso:

a) l'estensione del sistema delle restituzioni all'esportazione (finora riservato, dalla normativa comunitaria, soltanto ai cereali, allo zucchero ed ai prodotti lattiero-caseari)

ai vini da pasto, in modo da assicurare per tale via la penetrazione nei mercati dell'Est e dell'Ovest, i cui consumi sono suscettibili di elevati incrementi;

b) l'approvazione di un sistema di contributi, a carico del FEOGA, a favore delle cantine sociali, specie di quelle che qualificano, imbottigliano o invecchiano i loro vini sulla base di provvedimenti nazionali e regionali adeguati alle varie zone;

c) un intervento nei Paesi della CEE, con particolare riferimento ai Paesi non produttori, contro le frodi commerciali e le sfacciate sofisticazioni e per l'abolizione dello zuccheraggio dei vini comuni da pasto in tutta la Comunità.

Gli interpellanti chiedono, infine, di conoscere se è possibile ancora tollerare che gli stanziamenti del FEOGA a favore di un settore che dà lavoro ad oltre 2 milioni di coltivatori (in massima parte in Italia ed in Francia) debbano essere limitati a poche decine di milioni di lire su un bilancio FEOGA-garanzia di circa 5 miliardi di unità di conto, in gran parte assorbiti per lo smaltimento delle eccedenze strutturali di latte in polvere e di burro.

(2 - 0406)

NENCIONI, CROLLALANZA, TEDESCHI Mario, PAZIENZA, ARTIERI, BASADONNA, BONINO, CAPUA, DE FAZIO, DE SANCTIS, DINARO, ENDRICH, FILETTI, FRANCO, GATTONI, LANFRE, LA RUSSA, LATANZA, MAJORANA, MARIANI, PECORINO, PEPE, PISANO, PISTOLESE, PLEBE, TANUCCI NANNINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Con riferimento alle 15 interrogazioni (peraltro rimaste senza risposta da parte del Governo, così sensibile alla caccia alle streghe nei confronti di una parte politica presa come responsabile, diretta o indiretta, di violenze politiche in cui il MSI-Destra nazionale è chiaramente, non solo estraneo, ma vittima nei suoi uomini: 8 morti in 4 anni e decine di sprangati, compreso un deputato in carica, ne sono l'eloquente dimostrazione) sull'attività delle « Brigate rosse », sul chiaro insabbiamento della relativa attività istruttoria, sul rapporto al Ministro dell'interno, da parte dell'Ufficio affari riservati, rimasto in archivio come già

il famoso « rapporto Mazza » ed il successivo « rapporto Allitto »;

dato che, nella sua requisitoria, il sostituto procuratore della Repubblica, dottor Viola — oltre a denunciare l'origine comunista di detti nuclei, formatisi alla scuola della facoltà di sociologia di Trento ed attraverso i comitati unitari di base, più volte denunciati, da due Legislature, nelle interrogazioni del Gruppo parlamentare MSI-Destra nazionale — afferma e conclude « che le " Brigate rosse " sono rosse, rappresentano, cioè, un'esperienza storica, un metodo di lavoro, un'organizzazione rivoluzionaria », e dato che il magistrato conclude che il loro obiettivo resta « la vittoria del comunismo, attuata attraverso la lotta armata »;

con riferimento:

alla rete ormai estesa delle trame eversive che coinvolgono « corpi separati » dello Stato;

ai nuclei proletari, di cui il quinto covo è stato scoperto a Napoli;

alla prova del finanziamento delle trame stesse attraverso il delitto (le rapine, come la rapina Floris di Genova, e le estorsioni, previo rapimento, ne sono una prova incontrovertibile),

gli interpellanti chiedono al Presidente del Consiglio dei ministri, nella responsabilità collegiale del Governo, di far conoscere:

se non ritiene di rimeditare le « comunicazioni » nelle quali, con una strana filosofia politica marcusiana ad una dimensione, ha lanciato accuse che la realtà ha smentito, malgrado l'attività dell'ex ministro Taviani, le perplesse, colpevoli dichiarazioni dell'attuale Ministro dell'interno e la sensibilizzazione unidirezionale, in senso persecutorio, dell'apparato;

quali provvedimenti intende prendere il Governo per restituire agli italiani il diritto alla vita, al lavoro, allo studio ed alla libera dialettica delle idee e delle scelte politiche.

(2 - 0407)

NENCIONI, CROLLALANZA, TEDESCHI Mario, PAZIENZA, ARTIERI, BASADONNA, BONINO, CAPUA, DE FAZIO, DE SANCTIS, DINARO, ENDRICH, FILETTI, FRANCO, CATTONI, LANFRÈ, LA RUSSA, LATANZA, MAJORANA, MARIANI, PECORINO, PEPE,

PISANO, PISTOLESE, PLEBE, TANUCCI NANNINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'interno.* — Con riferimento alla scoperta del quinto covo dei NAP a Napoli ed al reperimento di esplosivi, di armi e di oltre 90 milioni di lire provenienti dal sequestro Moccia;

dato:

che, come appare evidente e come è stato dal Gruppo del MSI-Destra nazionale denunciato, i NAP sono un'organizzazione vasta, importante e pericolosa, comunque una organizzazione a carattere nazionale collegata con gli altri gruppi dell'estrema sinistra;

che uno dei collegamenti accertati è quello con il gruppo di rapinatori-guerriglieri di Argelato, responsabili dell'assassinio del brigadiere dei carabinieri Lombardini;

che l'anello di congiunzione tra i due gruppi eversivi sarebbe rappresentato dall'anarchico Roberto Mander, uno dei « compagni » di Pietro Valpreda, accusato a suo tempo dai giudici romani nell'inchiesta sugli attentati del 12 dicembre 1969;

che le prove del collegamento consisterebbero in alcuni documenti di identità trovati addosso ai « nappisti » evasi dal carcere di Firenze ed ai terroristi del gruppo di Argelato, documenti che provengono tutti da uno *stock* rubato a Messina;

che nel covo di via Consalvo sono state trovate numerose carte d'identità in bianco provenienti da uno *stock* rubato nel municipio di Tromello (Pavia), mentre carte di identità provenienti dallo stesso *stock* sono state trovate addosso ad Abatangelo ed a Saccani,

gli interpellanti chiedono di conoscere:

quali provvedimenti abbia predisposto il Governo, oltre alla trincea delle parole dei « vertici » ministeriali, per difendere la comunità nazionale dalle trame eversive allecate in seno con disinvoltata irresponsabilità, offrendo ai responsabili (già da tempo noti nel volto e nella residenza abituale) la coscienza dell'impunità;

se la posizione del PSI, alfiere della tutela dell'arbitrio ed attivo propagatore del disarmo morale e materiale della polizia, promotore e sostenitore di provvedimenti le-

gislativi disarmanti polizia e Magistratura, con fini chiaramente eversivi, impedisca, ancora una volta, come nella tradizione storica, la tutela dell'ordine costituito, con l'alibi di una falsa e bugiarda difesa delle istituzioni.

(2 - 0408)

#### Annunzio di interrogazioni

**PRESIDENTE.** Invito il senatore Segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

**RICCI, Segretario:**

**CALAMANDREI.** — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se ed in quale modo intendano far valere il principio, affermato dall'articolo 41 della Costituzione, secondo il quale l'iniziativa economica privata « non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale », e se e quali concrete, immediate misure stiano adottando per la fabbrica « Italbed » di Pistoia, la cui proprietà, dopo avere ricevuto in questi anni facilitazioni ed appoggi pubblici, in una situazione che è già di gravi difficoltà per l'occupazione della provincia, ha improvvisamente inviato lettere di licenziamento a tutta la maestranza, annunciando di voler liquidare l'azienda, quando, viste la modernità e l'efficienza degli impianti, la qualifica dei lavoratori, la consistenza e la molteplicità delle commesse italiane e straniere, nulla può giustificare la chiusura.

(3 - 1593)

**VALITUTTI.** — *Ai Ministri dei beni culturali ed ambientali, dei lavori pubblici e dei trasporti.* — Premesso:

che il complesso mediceo, opera del Sangallo, di Ponte a Cappiano, frazione del comune di Fucecchio, è gravemente deteriorato, con pericolo per l'incolumità della popolazione occupante le case adiacenti e per il transito sul ponte;

che si è dovuta interrompere la viabilità della strada provinciale n. 13, collegante il Valdarno con l'autostrada Firenze-Mare,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti si intendano adottare, sia per la tutela del monumento, sia per la sicurezza delle popolazioni interessate e per il ristabilimento della viabilità.

(3 - 1594)

**VALITUTTI.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Premesso:

che il giornalista Baldassarre Molossi, direttore della « Gazzetta di Parma », è stato espulso dall'Associazione della stampa regionale emiliano-romagnola per non aver aderito ad uno sciopero indetto dalla categoria;

che tale espulsione è stata motivata con riferimento alle norme statutarie della Federazione nazionale stampa italiana, che prevederebbero detta sanzione disciplinare a carico di iscritti che intendessero esercitare il diritto alla libertà di lavoro,

l'interrogante chiede di conoscere se le anzidette norme siano davvero vigenti e, in caso affermativo, se il Ministro ritenga che si possa consentire che la predetta Federazione violi con sue norme statutarie diritti costituzionalmente garantiti.

L'interrogante non può non far presente che, nella fattispecie, l'espulsione di cui è stato vittima il giornalista Molossi non solo viola un suo diritto, ma si configura come un'offesa inflitta alla libertà della stampa, che è un essenziale istituto dello Stato democratico.

(3 - 1595)

**LANFRÈ.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'interno.* — Per sapere:

a) i motivi per i quali è stato vietato il comizio che l'interrogante avrebbe dovuto tenere a Dolo, il giorno 16 marzo 1975;

b) se ritengono che tale divieto sia compatibile con l'esercizio delle libertà costituzionali.

(3 - 1596)

**COLAJANNI, BACICCHI, LI VIGNI, BERTONE.** — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se rispondono a verità le notizie, diffuse da organi d'informazione finanziaria, secondo le quali una delle

società fiduciarie partecipanti al sindacato di controllo « Montedison » sarebbe in realtà controllata dall'ENI.

In caso affermativo, si chiede di conoscere se tale operazione è stata o no autorizzata dal Ministro, con quali fondi e con quali modalità essa è stata effettuata e quali oneri ha comportato per l'Ente di Stato.

(3 - 1597)

BONALDI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se rispondono a verità i gravissimi fatti, riportati da alcuni organi di stampa, verificatisi il 24 marzo 1975 presso il liceo scientifico « Benedetto Croce » di Roma.

In particolare, si chiede di sapere se sia vero:

1) che 3 ragazze (2 sedicenni ed una diciassettenne) sono state « espulse » dal suddetto istituto in maniera che, solo con un eufemismo, può definirsi inconsueta;

2) che l'espulsione — che ha avuto luogo dopo che era stata creata da una quarantina di studenti, appartenenti alla sinistra parlamentare ed extra-parlamentare, un'atmosfera di grave intimidazione nei confronti delle 3 ragazze — si è concretata nella sparizione dei loro banchi, nella cancellazione dei loro nomi dai registri e, infine, nell'allontanamento dall'istituto con spintoni, insulti, sputi e calci;

3) che la preside, professoressa Dora Marinari, di fronte a siffatto stato di cose ed alla legittima richiesta delle 3 ragazze di poter continuare a seguire le lezioni, non ha saputo fare altro che invitarle a non opporre resistenza e ad abbandonare l'istituto, dicendo che « la situazione era pericolosamente tesa ».

Nel caso in cui i fatti surriferiti rispondano al vero, l'interrogante chiede di sapere se il Ministro ritenga tollerabile che si possa impedire — e per di più in maniera così violenta, incivile ed antidemocratica — ad alcuni giovani, indipendentemente dal loro colore politico, di esercitare il proprio diritto a frequentare le scuole dello Stato e se non ritenga censurabile il comportamento della preside che nulla ha fatto per tutelare quel diritto.

(3 - 1598)

VEDOVATO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri degli affari esteri e della pubblica istruzione.* — Per conoscere:

quali passi siano stati effettuati presso i Governi degli altri 17 Stati membri del Consiglio d'Europa per ottenere la riconferma dell'installazione a Firenze del costituendo Istituto interuniversitario europeo per la promozione dell'insegnamento a distanza (« Tele-Università europea »);

quali concrete misure siano state prese, d'intesa con le autorità locali, per predisporre quanto necessario per tale installazione, ogni ulteriore ritardo spingendo, in sede europea competente, a riconsiderare candidature di altre città (Tübingen, Bletchley e la stessa Strasburgo) già scartate, anche recentemente, dall'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

L'interrogante ricorda:

che la Raccomandazione n. 650, relativa alla creazione a Firenze della « Tele-Università europea », è stata adottata all'unanimità dall'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa il 26 ottobre 1971;

che l'iniziativa dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa ha lo scopo di mettere al servizio delle Università un organismo di cooperazione suscettibile di sviluppare, in uno spirito europeo, l'insegnamento tramite i « media educativi » e che, di conseguenza, la missione di un siffatto organismo si differenzia nettamente da quella di istituti nazionali esistenti;

che, nel proporre lo stabilimento a Firenze di un Istituto interuniversitario per i « media educativi », l'Assemblea si è basata su considerazioni prevalse a livello dei Capi di Stato e di Governo dei Nove, quando hanno preso la decisione di creare in detta città un Istituto universitario europeo con il quale la « Tele-Università » presenta un carattere di complementarità;

che favorevoli decisioni di principio sono state prese tanto dal Consiglio della cooperazione culturale quanto dal Comitato dei ministri relativamente sia all'opportunità di creare un simile Istituto interuniversitario, sia alla fattibilità del progetto presentato dall'interrogante — anche a seguito di una riunione, in Palazzo Vecchio di Firenze, di una specifica sottocommissione *ad hoc* —

ed integrato da un rapporto di un gruppo di lavoro presieduto dal professor Kaye;

che, nella sua 23ª sessione (2-8 marzo 1973), il Consiglio della cooperazione culturale ha adottato l'Avviso n. 11, che il Comitato dei delegati dei Ministri ha esaminato detto Avviso nel maggio 1973, incaricando il Segretariato di estendere un rapporto particolareggiato, che tale rapporto, nel quale si chiede che sia presa una pronta decisione, sarà esaminato dal Comitato stesso nella sua 242ª riunione nella primavera 1975 e che dal rapporto in questione si evince che, accanto alla candidatura di Firenze presentata dal Governo italiano, sussistono anche la candidatura della Repubblica federale tedesca per Tübingen (*Deutsches Institut für Fernstudien*) e quelle possibili di Bletchley in Gran Bretagna (*Open University*) e di Strasburgo.

(3 - 1599)

DAL FALCO, COLLESELLI, DE MARZI, CACCHIOLI, BENAGLIA, ZANON, FOLLIERI, PACINI, TIBERI, BOANO, MAZZOLI, TIRIOLO, CASSARINO, MARTINA. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e degli affari esteri.* — A proposito della « guerra del vino » tra Italia e Francia, cioè fra i due grandi della produzione vinicola mondiale, gli interroganti chiedono di conoscere, in particolare, quali passi il Governo italiano abbia compiuto e intenda compiere per denunciare l'aperta violazione di uno dei cardini dell'« Europa verde », cioè la libera circolazione delle merci e dei prodotti, da parte dei francesi, i quali hanno bloccato davanti al porto di Sète alcune navi-cisterna italiane cariche di vino, costringendole ad invertire la rotta.

Tale situazione risulta aggravata dalla successiva decisione del Governo di Parigi di sospendere le importazioni di vino italiano, decisione ancora più sorprendente se si considera che l'interscambio agricolo italo-francese è a favore della Francia (pensiamo ai formaggi, ai vitelli, ai cereali d'oltralpe circolanti sui nostri mercati) e se si pensa alle reazioni che potrebbero essere messe in atto da parte italiana.

D'altra parte, la guerra del vino ha messo in evidenza la crisi per eccesso di produzio-

ne che sta attraversando il mercato vinicolo, rispetto alla quale gli interroganti domandano di conoscere l'opinione del Governo italiano sui seguenti punti:

1) se sia stata potenziata, parallelamente all'aumento della produzione, la lotta contro le sofisticazioni;

2) in quali misure e per quale ammontare si possa ricorrere alla distillazione agevolata;

3) se un'azione di alleggerimento del mercato sia possibile attraverso il ricorso all'Azienda di Stato per l'intervento sul mercato agricolo (AIMA);

4) se non sia giunto il momento per l'Italia di fare una politica dell'esportazione del vino italiano, impegnandovi tutte le componenti più direttamente interessate (Ministeri dell'agricoltura e delle foreste, degli affari esteri e del commercio con l'estero, Regioni, categorie);

5) se non si renda necessario il ricorso alla disciplina ed al blocco delle superfici coltivate a vigneto, cioè a quello che, con felice espressione, è stato definito il « maltusianesimo vitivinicolo ».

Gli interroganti chiedono di conoscere, inoltre, se il Governo italiano intenda avviare in sede comunitaria un esame più generale della politica vinicola, proponendo, tra l'altro, di estendere anche al vino le restituzioni, cioè un premio per coloro che esportano al di fuori dell'« Europa verde ».

(3 - 1600)

LANFRÈ. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere:

a) se siano a conoscenza dell'intollerabile situazione esistente presso l'Istituto tecnico « Sarpi » di Venezia, dove un gruppo di scalmanati impedisce, anche con azioni violente, il libero svolgimento delle elezioni, picchettando gli ingressi e non permettendo ai professori ed agli studenti di entrare;

b) quali provvedimenti abbiano intenzione di adottare per eliminare tale illecita situazione.

(3 - 1601)

MANENTE COMUNALE. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Premesso:

che nella trasmissione televisiva del 25 marzo 1975 la rubrica « Appena ieri » ha inteso, a suo modo, ricordare la riforma agraria;

che nel corso della trasmissione il presentatore ha fatto riferimento ai vari comprensori ove la riforma agraria ha operato;

che la trasmissione ha rivelato chiaramente come si disinforma la pubblica opinione — soprattutto quella dei giovani, i quali non hanno vissuto il triste periodo dell'occupazione delle terre — facendo vedere solo centri di servizio e zone abbandonate dai primi assegnatari di terreno e non centri di servizio e zone ove la riforma ha determinato veri salti di qualità delle colture e delle produzioni, come nella Piana del Sele, appena menzionata dal presentatore come comprensorio investito dalla riforma agraria;

che è evidente la lesione dei risultati positivi ottenuti dalla riforma agraria,

si chiede di conoscere se il Ministro, sensibile nel tutelare gli agricoltori e l'agricoltura, non ritenga di dover intervenire perchè la televisione riprenda il servizio sulla riforma agraria e mostri agli italiani i risultati anche positivi ottenuti, tenuto conto che, così come la riforma è stata rappresentata, ha fatto capire che si era sprecato il danaro del contribuente e non si erano raggiunti positivi risultati.

(3 - 1602)

ZUCCALA, CIPELLINI, STIRATI, PIERACINI, LICINI, AVEZZANO COMES, BLOISE, CAVEZZALI, CUCINELLI, SEGRETO, SIGNORI, TORTORA, BERMANI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere le circostanze nelle quali è stato consumato il vile attentato contro la casa del senatore Gaetano Arfè ed il corso delle indagini per individuare i responsabili dell'atto di banditismo che ha voluto colpire un valoroso militante socialista.

(3 - 1603)

*Interrogazioni  
con richiesta di risposta scritta*

PREMOLI, NOE, BRUGGER, GIRAUDO, CIFARELLI, FABBRINI. — *Ai Ministri degli affari esteri e della pubblica istruzione.* — Per conoscere:

se sono al corrente dell'anormale situazione esistente nella sezione italiana della Scuola europea di Lussemburgo, dove la ritardata nomina e l'assenza prolungata di diversi professori hanno compromesso e compromettono lo svolgimento normale dei programmi;

per quali motivi tali nomine sono avvenute in ritardo e sono successivamente stati autorizzati provvedimenti in forza dei quali le classi terminali della sezione italiana non dispongono di insegnanti, a tal punto che gli studenti sono stati costretti ad organizzare per proprio conto corsi di aggiornamento tenendo lezioni a turno;

se non ritengono indispensabili urgenti misure tendenti a far cessare tale stato di fatto, per il quale gli studenti italiani rischiano di trovarsi seriamente danneggiati rispetto a quelli di altre nazionalità, soprattutto al momento di affrontare gli esami per il conseguimento della maturità;

se non si ritiene urgente eliminare, in particolare, gli intralci burocratici che hanno impedito al direttore della Scuola di esercitare il diritto, che gli è riconosciuto dall'articolo 2 del regolamento allegato allo statuto del personale insegnante delle scuole europee, di far ricorso ad insegnanti straordinari che sarebbero disponibili sul posto, ma la cui utilizzazione è stata assurdamente vietata da interventi incomprensibili dei Ministeri interrogati, e del Ministero degli affari esteri in particolare;

se, stante l'attuale situazione, non è opportuno ed urgente revocare detti divieti che impediscono di normalizzare la situazione;

se, oltre ai detti provvedimenti immediati ed urgenti, non si ritiene opportuna una iniziativa tendente a snellire e semplificare le procedure di nomina degli insegnanti italiani all'estero, coordinandole con le date d'inizio delle lezioni;

se le procedure di scelta e di nomina degli insegnanti italiani all'estero, complicate dal duplice intervento di due Ministeri, non dovrebbero essere rivedute, in maniera da assicurare una più ampia ed obiettiva selezione, ma anche una più accurata informazione degli insegnanti ed una più obiettiva aderenza ai diversi e molteplici compiti delle scuole italiane all'estero.

(4-4133)

TERRACINI. — *Al Ministro dell'interno.* — Presa visione della fotocopia di un decreto del funzionario dirigente l'Ufficio di pubblica sicurezza di Andria, con il quale, « considerato che il richiedente in qualità di dirigente locale di partito politico ha sempre evidenziato profondo entusiasmo attivistico ed impegno totale, sia in sede organizzativa che come promotore ed organizzatore di manifestazioni esterne, nonchè ritenuto che, per la connaturata genuina ed obiettivamente ammirevole passionalità politica che lo contraddistingue, il possesso di un'arma potrebbe essere, in situazione di imprevedibile portata ed emergenza sotto il profilo dell'ordine pubblico, motivo di pericolo », viene respinta la richiesta rivolta ad ottenere il porto di fucile per uso di caccia, si chiede di conoscere se il Ministro non ritenga di dover espressamente biasimare il comportamento fazioso ed arbitrario del funzionario stesso, e ciò indipendentemente dal fatto che il richiedente del porto di fucile è cittadino incensurato e di ottima condotta sebbene... comunista, disponendo, altresì, che la concessione richiesta venga immediatamente rilasciata.

(4-4134)

DINARO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso che, con i decreti delegati sulla scuola (articoli 123 del decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 417, e 8 e 38 del decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, numero 420), la competenza in materia di trattamento di quiescenza e di previdenza per gli insegnanti appartenenti ai ruoli provinciali che cessano dal servizio dal 1° ottobre 1975 e per il personale non insegnante di ruolo e non di ruolo è attribuita agli uffici scolastici provinciali, si chiede di conoscere

se e quali provvedimenti il Ministro abbia già adottato o intenda adottare (istituzione di apposite sezioni presso i Provveditorati agli studi, individuazione del personale amministrativo che dovrà esservi addetto, corsi di preparazione per il personale stesso che non ha, allo stato, alcuna preparazione in materia), al fine di rendere effettivo il previsto decentramento e di non frustrare ulteriormente l'esigenza di rapide definizioni dei trattamenti di quiescenza.

(4-4135)

DINARO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se sia a conoscenza di quanto avvenuto a Gioia Tauro (Reggio Calabria), il 14 marzo 1975, in occasione di una pubblica manifestazione organizzata dalla triplice sindacale, ma di ispirazione comunista, nel corso della quale un consigliere comunale democristiano, nell'intento di dimostrare la solidarietà di quell'Amministrazione alla manifestazione, non esitava ad indossare la sciarpa tricolore del sindaco senza averne il diritto ed in contrasto, a quanto risulta, con lo stesso sindaco e con altri amministratori, partecipando così, in testa al corteo di dimostranti, alla manifestazione nel corso della quale veniva, peraltro, fischiato.

(4-4136)

FERMARIELLO, VIGNOLO, GIOVANNETTI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali.* — Per sapere quali misure si intendano adottare per risolvere la controversia insorta tra EAGAT ed ENPAS al fine di consentire la erogazione, ai lavoratori interessati, delle normali prestazioni di cure termali in regime di assistenza diretta e di evitare danni irreparabili alle aziende termali ed all'intera economia turistica.

(4-4137)

FERMARIELLO, ABENANTE. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e della marina mercantile.* — Per sapere quali sono le difficoltà che impedirebbero l'imbarco, nel porto di Napoli, della produzione dell'« Alfa » e dell'« Alfa-Sud » di Pomigliano d'Arco e quali misure si ritiene di dover adottare per superarle con sollecitudine.

(4-4138)

FERMARIELLO, PAPA — *Ai Ministri della sanità e dell'interno.* — Per sapere:

se siano a conoscenza del fatto che una bimba di 3 mesi, di nome Rosa Napolitano, ricoverata presso la clinica pediatrica della 1ª facoltà di medicina dell'Università di Napoli, è stata recentemente dimessa ed affidata a sconosciuti;

come sia potuto avvenire un fatto così grave e sconcertante;

quali misure siano state adottate per restituire la bimba scomparsa ai suoi genitori;

se siano stati individuati e puniti esemplarmente i colpevoli di irresponsabili comportamenti e gli eventuali rapitori.

(4 - 4139)

BROSIO, BONALDI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere:

di quali notizie disponga circa l'arresto e la detenzione immotivati, a Lisbona, del signor Luis Arouca, segretario generale del Partito socialdemocratico indipendente, formazione schiettamente democratica, in contatto con l'Internazionale liberale;

quali passi intenda svolgere immediatamente, come già nel caso della Democrazia cristiana portoghese, per esprimere, anche in questo caso, al Governo portoghese la grave preoccupazione del nostro Governo e dell'opinione pubblica democratica italiana.

(4 - 4140)

BENEDETTI, FILIPPA. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del lavoro e della previdenza sociale, del tesoro e delle partecipazioni statali.* — Considerando che la direzione americana della ACME-CIMAT (Torino) ha aperto la procedura per il licenziamento di 125 operai ed impiegati e che la dimensione del provvedimento lascia intendere propositi liquidatori di un'azienda di altissima specializzazione nella produzione di macchine utensili tra le più moderne ed affermate anche sul mercato estero;

rilevando l'importanza che riveste una azienda quale la CIMAT, la cui produzione è indispensabile per condurre qualsiasi discorso di riconversione, diversificazione ed ammodernamento del nostro apparato produttivo,

mentre la fama conquistata sul mercato estero consente di configurare l'azienda stessa come un elemento importante negli sforzi per il risanamento della bilancia dei pagamenti,

gli interroganti chiedono di sapere:

con quali iniziative il Governo intende intervenire contro eventuali manovre del capitale straniero dettate da motivi di gretta concorrenza ed aventi come conseguenza quella di mettere in pericolo una parte importante del nostro più qualificato apparato produttivo;

quali misure il Governo intende adottare per assicurare comunque la continuità produttiva e la difesa dell'occupazione alla CIMAT, con particolare riferimento alla rimozione degli ostacoli in materia creditizia che, perdurando, rappresentano un ostacolo sempre più serio ad un'espansione delle esportazioni, con vantaggio di industrie estere concorrenti.

(4 - 4141)

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

se sia a conoscenza del grave stato di disagio nel quale si trova la popolazione di Villaverde, in provincia di Oristano, per il disservizio dovuto alla chiusura del posto telefonico pubblico nei giorni di mercoledì e di domenica;

se non ritenga urgente ed opportuno — anche nella considerazione che numerosi emigrati di quel paese nel Continente ed all'estero debbono necessariamente servirsi di quel mezzo di comunicazione — interporre i suoi buoni uffici per il superamento delle attuali difficoltà, predisponendo, se necessario, un altro posto telefonico o comunque assicurando il servizio nei cennati giorni.

(4 - 4142)

MANCINI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se il suo Ministero è a conoscenza del fatto che circa 200.000 assistiti dalla Cassa mutua artigiani di Roma da due mesi sono esclusi dall'assistenza farmaceutica, poichè le industrie dei farmaci, venendo meno agli impegni assunti, nel marzo 1973, con l'ente mutualistico, a tutt'oggi ancora non corrispondono lo sconto del 19 per cento sul



prezzo dei medicinali erogati, per un importo complessivo di lire 458 milioni solo per la provincia di Roma.

L'interrogante chiede, pertanto, di conoscere quali passi intende compiere il Ministro per ovviare a tale disagiata situazione, che tanto malcontento genera tra gli assistiti dalla mutualità artigiana.

(4 - 4143)

BONALDI, BROSI. — *Ai Ministri degli affari esteri, della sanità e dei beni culturali ed ambientali.* — Atteso che il raggiungimento dell'equilibrio tra le esigenze della tutela dai danni ecologici e sanitari per inquinamenti e le esigenze dello sviluppo industriale comporta delicate valutazioni, non solo di ordine tecnico, ma, altresì, di ordine politico-economico, per cui il prevalere di certe istanze nei vari Paesi della CEE porta a soluzioni dissimili;

considerato:

che la suddetta circostanza è tale da falsare la normale concorrenzialità tra le aziende industriali nell'ambito della CEE;

che la riscontrata difformità si risolve in un diverso grado di tutela sanitaria dagli inquinamenti per i cittadini appartenenti ai vari Paesi comunitari;

che l'approntamento delle apparecchiature antinquinanti nella Comunità, per dover rispondere ad esigenze diverse, si rivela particolarmente oneroso,

si chiede di conoscere se non si intenda sollecitare in sede CEE, in aggiunta ai provvedimenti adottati dal Consiglio dei ministri della CEE nella riunione del 7 novembre 1974, l'adozione di particolari regolamenti e direttive comunitarie in materia di tutela dagli inquinamenti, atmosferici ed idrici, derivanti dal funzionamento degli impianti industriali, richiamando opportunamente gli impegni contenuti nel « Programma d'azione delle Comunità europee in materia d'ambiente » approvato dal Consiglio stesso il 22 novembre 1973, a seguito dell'invito rivolto alle istituzioni comunitarie dalla Conferenza al vertice dei Capi di Stato e di Governo di Parigi del 19 e 20 ottobre 1972.

Si domanda, altresì, di conoscere se non si ritenga opportuno invitare i competenti

organi della CEE ad includere, tra l'altro, nei suddetti regolamenti e direttive, precise norme rivolte a stabilire, su area comunitaria, le « mappe d'inquinamento », ad individuare i limiti massimi di concentrazione al suolo dei gas inquinanti e di concentrazione di elementi inquinanti nelle acque, a stabilire divieti, limiti e prescrizioni nell'uso di determinati combustibili, a prevedere la desolfurazione obbligatoria degli oli combustibili ed a prescrivere le opportune facilitazioni fiscali, i limiti delle stesse ed il coordinamento della ricerca scientifica in materia di inquinamento e simili.

(4 - 4144)

TEDESCHI Mario. — *Ai Ministri dell'interno, di grazia e giustizia e della pubblica istruzione.* — Con riferimento al gravissimo episodio di sopraffazione e di violenza avvenuto al liceo scientifico romano « Benedetto Croce », dove 3 giovani studentesse sono state cacciate dalla scuola da un folto gruppo di studenti della sinistra extra-parlamentare; considerato:

che l'episodio è stato preceduto da una serie di insulti;

che le 3 studentesse sono state minacciate;

che i loro banchi sono stati tolti dalle aule ed i loro nomi depennati dai registri con accanto la scritta « espulsa »;

che la preside dell'istituto, già distinta in altre occasioni per avere incitato all'odio gli studenti del « Benedetto Croce », non è intervenuta ad impedire la sopraffazione, ma, anzi, ha costretto le 3 giovani a tornarsene a casa;

che le 3 studentesse sono uscite dalla scuola spinte, insultate e sputacchiate e che in tutto quanto è accaduto si ravvisano gli estremi per un'azione penale d'ufficio nei confronti degli studenti aggressori ed una azione amministrativa nei confronti della preside,

l'interrogante chiede di conoscere se siano state aperte le opportune inchieste, se siano stati adottati i provvedimenti del caso e, ove tali provvedimenti non siano stati presi, a chi risalga la responsabilità dell'eventuale omissione di atti d'ufficio.

(4 - 4145)

TEDESCHI Mario. — *Al Ministro dei beni culturali ed ambientali.* — Per sapere:

se sia vero che il professor Italo Faldi, soprintendente ad Urbino, nel momento stesso in cui poneva la sua candidatura per la direzione della Galleria d'arte moderna di Roma, avrebbe promesso di lasciare alla direttrice uscente, signora Palma Bucarelli, l'appartamento di servizio e, in pratica, la direzione onoraria della Galleria stessa;

se sia informato delle voci correnti, secondo le quali il predetto professor Faldi si proporrebbe, in tal modo, di arrivare alla Soprintendenza alle gallerie di Roma entro 2 anni, cioè quando l'attuale soprintendente, signora Paola Della Pergola, andrà in pensione;

come sia possibile una promozione del soprintendente di Urbino dopo il recentissimo, clamoroso furto del Raffaello e dei Piero della Francesca, e nonostante che l'inchiesta sia tuttora in corso.

(4-4146)

BRUGGER. — *Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici.* — Premesso:

che per la costruzione dell'autostrada del Brennero nel tratto Chiusa-Vipiteno, in provincia di Bolzano — e precisamente nel maso « Unterseeber », nel comune di Varna — il progetto del tracciato autostradale rendeva necessario lo spostamento di una preesistente linea elettrica e di alcuni piloni relativi, di pertinenza dell'azienda delle Ferrovie dello Stato;

che, quindi, la concessionaria « Autostrada del Brennero » s.p.a., con sede legale in Trento, stipulava con l'Azienda delle ferrovie dello Stato una convenzione secondo la quale, al fine di attuare poi lo spostamento della già esistente linea elettrica, la detta società « Autostrada del Brennero » si impegnavano, per il tratto interessato, alla costruzione di altra linea, previa acquisizione dei correlativi diritti reali sulle proprietà private che ne sarebbero state interessate;

che risulta, invece, che la società « Autostrada del Brennero » non acquisì — nè a tutt'oggi ha acquisito — i diritti reali sulle proprietà private interessate alla costruzione della nuova linea elettrica e che, quindi,

tanto meno tali diritti sono stati trasferiti all'Azienda delle ferrovie dello Stato;

che la nuova linea elettrica è stata di fatto costruita e, a partire dal 1968, l'Azienda delle ferrovie dello Stato l'ha utilizzata, autorizzando allo stesso tempo la società « Autostrada del Brennero » a demolire la vecchia linea,

l'interrogante chiede di conoscere:

1) perchè ed in qual modo l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha potuto prendere in uso una linea elettrica — e nel contempo autorizzare la demolizione della preesistente — senza la preventiva acquisizione (consacrata con i necessari atti scritti) dei relativi diritti reali sulle proprietà private, con ciò arrecando grave pregiudizio ai titolari dei diritti reali stessi ed anche disattendendo inspiegabilmente quanto stabilito nella citata convenzione stipulata con la società « Autostrada del Brennero »;

2) come e perchè in 7 anni l'Azienda delle ferrovie dello Stato non ha rilevato tale illecita situazione patrimoniale;

3) se e quando l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha provveduto almeno ad effettuare il collaudo tecnico della nuova linea elettrica costruita dalla società « Autostrada del Brennero ».

Poichè il comportamento dell'Azienda delle ferrovie dello Stato deve ritenersi irregolare ed illegittimo, tale da poter pure determinare una precisa responsabilità civile della Pubblica amministrazione, e nel desiderio di veder fugato ogni minimo dubbio circa l'esistenza di illeciti anche di carattere penale, l'interrogante chiede che venga disposta un'approfondita ed esauriente inchiesta, sia presso il competente servizio o compartimento dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, sia — per quanto possibile — presso la società « Autostrada del Brennero », anche al fine di confermare o accertare l'idoneità tecnica della linea elettrica di cui si è detto.

(4-4147)

SIGNORI. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere se è a conoscenza del fatto che il traghetto che collega l'Isola del Giglio a Porto Santo Stefano, di proprietà

della « Navigazione Toscana », che gode di sovvenzioni dello Stato, non è più in condizioni, per la sua vetustà, di dare garanzie di sicurezza, esponendo, così, i viaggiatori e l'equipaggio a ricorrenti seri pericoli. Basti pensare che il traghetto stesso è azionato da vecchi motori di carri armati, per cui le difficoltà nella navigazione ed i guasti a parti vitali del natante sono all'ordine del giorno.

Ciò premesso, l'interrogante domanda quali provvedimenti urgenti si intendono assumere per sostituire con un traghetto idoneo e moderno quello attualmente in servizio, onde garantire una navigazione sicura ed un collegamento adeguato dell'Isola del Giglio a Porto Santo Stefano, anche in considerazione del fatto che lo sviluppo turistico dell'Isola ha registrato, in questi ultimi tempi, un notevole incremento e rappresenta, quindi, una risorsa economica determinante per i suoi abitanti.

(4 - 4148)

PREMOLI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere:

se sia al corrente della notizia, pubblicata per ora soltanto dall'agenzia « Corriere Europeo » il 17 marzo 1975, secondo la quale la cittadina italiana Elena Sciascia sarebbe stata arrestata, sin dall'estate scorsa, a Berlino-Est e condannata a 7 anni di reclusione perchè implicata nel tentativo di espatrio di 2 sue colleghe indossatrici della Repubblica democratica tedesca, con le quali desiderava realizzare un *défilé* fuori della Germania comunista;

quali passi siano stati ufficialmente compiuti nei confronti delle autorità della RDT, onde ottenere la liberazione della nostra connazionale, come hanno fatto, ottenendo soddisfazione, in casi del genere, altri Governi democratici;

perchè si sia tentato di coprire con il silenzio una così grave condanna per un reato come quello di eventuale connivenza in un tentativo di espatrio, che contraddice i più elementari diritti dell'uomo nella sua libertà di movimento.

(4 - 4149)

CIFARELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se siano state autoriz-

zate, e da chi, le costruzioni, tuttora in corso, sul lato a mare dell'autostrada Palermo-Punta Raisi, proprio in prossimità dell'aeroporto.

Esse, invero, stanno sorgendo senza alcun rispetto delle distanze che per le autostrade sono prescritte dalle norme vigenti.

(4 - 4150)

CIFARELLI. — *Al Ministro dei beni culturali ed ambientali.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare e promuovere per la sistemazione della Cala, cioè dell'antichissimo porto di Palermo.

In quella zona, invero, ci sono edifici notevoli che abbisognano di restauro e ci sono anche le macerie delle guerre, il cui permanere, a 30 anni dalla fine della seconda guerra mondiale, costituisce una grave offesa alla civiltà di Palermo e della Sicilia ed una menomazione del prestigio dell'Italia tutta.

(4 - 4151)

CIFARELLI. — *Al Ministro dei beni culturali ed ambientali.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare o promuovere per il restauro della Porta dei Greci, monumento cospicuo dell'antica Palermo, e per la sistemazione della zona circostante che è parte notevole del centro storico di quella bellissima, ma tanto abbandonata, capitale della Sicilia.

(4 - 4152)

PREMOLI. — *Al Ministro dei beni culturali ed ambientali.* — Con riferimento al comunicato ufficiale relativo alla nomina del soprintendente alla Galleria nazionale d'arte moderna di Roma, nomina giustificata esclusivamente come intesa ad « accogliere la domanda avanzata dal professor Italo Faldi », si chiede di conoscere:

a) se il Ministro ritenga che il motivo addotto sia tale da superare e travolgere il fondamentale criterio della valutazione del grado di competenza specifica richiesto da quell'ufficio;

b) se altri funzionari, oltre al professor Faldi, abbiano avanzato uguale domanda per quel posto, e, in caso affermativo, se il Mi-

nistro possa dichiarare che i loro titoli specifici risultano pari o inferiori a quelli del prescelto, o, in caso negativo, se nei ruoli dei soprintendenti il Ministero non aveva da scegliere, come è sua facoltà, altro funzionario più qualificato ed idoneo per particolare competenza nei problemi dell'arte moderna e contemporanea;

c) se sia stata valutata l'opportunità di rimuovere e sostituire il soprintendente alle gallerie delle Marche, perdurando una congiuntura tanto delicata (anche perchè malauguratamente priva finora dell'auspicato chiarimento) qual è quella del clamoroso furto di 3 capolavori perpetrato, il 6 febbraio 1975, nella Galleria nazionale di Urbino, e ciò nell'interesse dell'Amministrazione e dello stesso soprintendente;

d) se anche per la successione alla sopraddegnata Soprintendenza di Urbino, nonchè per gli annunciati altri spostamenti nelle Soprintendenze vacanti, il Ministro intenda « procedere » con analoghi criteri burocraticamente formalistici o con similari nomine di comodo, in dispregio delle specifiche competenze tecnico-scientifiche e delle valutazioni di capacità e di merito ed in palese contraddizione con gli intendimenti di rivalutazione culturale e tecnica, vantati dallo stesso Ministro ripetutamente e da autorevoli membri del Consiglio superiore delle antichità e belle arti, come « nuovo corso » nella politica dei beni culturali assicurato dall'apposito Ministero « nella pienezza dei suoi poteri operativi ».

L'interrogante si augura che una chiara ed esauriente risposta ai suesposti quesiti valga a disperdere il dubbio, variamente diffuso, che l'operazione in questione sia stata condizionata dall'intento di mantenere inalterate ben individuabili situazioni di potere, piuttosto che dal reale interesse del mondo culturale e dell'Amministrazione.

(4-4153)

SEMA, BACICCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere:

se sia a conoscenza della richiesta rivolta dal sindaco di Trieste relativamente all'uso della lingua slovena durante i lavori del Consiglio comunale, richiesta avanzata per conoscere gli intendimenti della Presi-

denza del Consiglio dei ministri sulla materia;

se ritenga giusto e democratico che detta richiesta, presentata nel mese di novembre dello scorso anno 1974, non abbia ancora avuto una risposta;

se non ritenga doveroso fornire un'adeguata risposta nel senso che il più elementare dei diritti, quello di parlare la propria lingua, possa essere finalmente esercitato, a 30 anni dalla fine della guerra e della vittoriosa lotta di Liberazione, dai consiglieri comunali di nazionalità slovena.

(4-4154)

ALBARELLO. — *Ai Ministri dell'interno, del lavoro e della previdenza sociale, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e di grazia e giustizia.* — Per sapere quale atteggiamento intendano assumere nella vertenza insorta nell'azienda « Gubbiotti » di Arcole (Verona), il cui proprietario ha proceduto a 34 licenziamenti, violando apertamente le norme dello statuto dei diritti dei lavoratori.

L'interrogante chiede, inoltre, un intervento urgente dei Ministri competenti per accertare i motivi che hanno provocato le violente cariche dei carabinieri contro il picchetto sindacale dei lavoratori che protestavano contro le decisioni del proprietario.

Si chiede, infine, che sia fatta luce sulla presenza sul posto del vice pretore onorario, avvocato Filipozzi, che ha proceduto ad arrestare 6 dimostranti senza motivazioni valide e configurando reati che non sono stati assolutamente commessi.

(4-4155)

SCARPINO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Premesso:

che viva è l'agitazione tra il personale dipendente dai privati esattori delle Imposte dirette a causa del mancato rinnovo del contratto nazionale di lavoro scaduto da circa 3 anni;

che le esattorie « vacanti », cioè abbandonate dai privati esattori, sono, secondo dati forniti da fonte ufficiale, ad oggi, 183, di cui 91 in Calabria;

che tale fenomeno è dettato da scelte e finalità speculative in netto contrasto con

gli interessi dei lavoratori dipendenti, molti dei quali hanno perso il posto, mentre per gli altri, permanendo bassi salari ed incertezza sulla stabilità dell'impiego, la situazione diventa sempre più drammaticamente precaria;

che l'esattoria SARIC s.p.a., con sede in Roma, emanazione del Banco di Napoli e dell'Istituto San Paolo di Torino, che pure sono enti di diritto pubblico, si rifiuta di discutere con le organizzazioni sindacali unitarie il trattamento economico, normativo e previdenziale, peraltro già in atto per i lavoratori dipendenti dalle esattorie affidate alle Casse di risparmio, agli Istituti di credito ed alle banche, secondo il principio che tutti sono addetti ad un pubblico servizio di interesse nazionale, nel quadro di norme e compiti aventi carattere sociale ed indivisibile in tutto il territorio nazionale;

che, mentre da un lato l'ingiustificabile intransigente posizione degli oltre 2.500 gestori privati nei confronti degli esattoriali ed il permanere di un sistema feudale di riscossione consentono ai privati di lucrare profitti per oltre 200 miliardi di lire l'anno, dall'altro essi mantengono una sperequazione tributaria assai svantaggiosa per il Mezzogiorno e le Isole, dove l'aggio — cioè la percentuale dell'imposta a carico del contribuente, che costituisce il compenso per l'esattore — raggiunge l'11 per cento in alcune esattorie siciliane ed anche calabresi, mentre la Cassa di risparmio per le provincie lombarde pratica l'1,25 per cento,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali provvedimenti il Ministro intenda adottare per assicurare ai lavoratori dipendenti stabilità nel posto di lavoro, nonché uniformità di trattamento economico, normativo e previdenziale, attraverso l'eliminazione delle gestioni esattoriali private e la creazione di consorzi regionali per la riscossione delle imposte dirette, senza fine di lucro, affidando la riscossione stessa a Casse di risparmio e ad Istituti di credito di diritto pubblico, così come più volte proposto dalle organizzazioni sindacali unitarie CGIL, CISL e UIL;

se non ritenga necessario ed indifferibile convocare, in tempi brevissimi, le orga-

nizzazioni sindacali sopra citate, le quali da tempo hanno sollecitato un incontro risolutore di problemi tanto drammatici.

(4 - 4156)

MURMURA, TREU. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se intenda provvedere alla modifica della vigente normativa sulle modalità di riscossione delle somme da parte degli Enti locali, che si appalesa enormemente ritardante.

Infatti, con l'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 20 giugno 1972 (*Gazzetta Ufficiale* n. 291 del 10 novembre 1972) è stato, tra l'altro, richiamato in vita l'articolo 67-bis del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, il quale dispone che i titoli di spesa da emettersi da parte delle Amministrazioni dello Stato a favore di persone giuridiche pubbliche e di persone giuridiche private, di cui agli articoli 11 e 12 del codice civile, nonché di enti, associazioni ed istituzioni non riconosciuti giuridicamente, sottoposti o non a vigilanza e tutela governativa, saranno estinti, senza presentazione, qualora prescritta, della bolletta di riscossione, mediante accreditamento in conto corrente postale intestato ai medesimi.

Da ciò è scaturito l'obbligo per i comuni di provvedere, a mezzo dei tesorieri, all'apertura di un apposito conto corrente postale sul quale far confluire gli ordinativi a proprio favore.

Il provvedimento, alla luce delle esperienze sino ad ora maturate, si è rivelato negativo a causa del lungo tempo che trascorre tra il momento dell'accreditamento e quello dell'effettiva disponibilità da parte dei comuni per la laboriosità dell'*iter* procedurale. Basti pensare all'accreditamento delle somme compensative dei tributi soppressi, ove si hanno tre diversi momenti che hanno la durata di ben 45 giorni:

il primo allorché la Tesoreria provinciale dello Stato estingue l'ordinativo a favore del comune, mediante conto corrente postale;

il secondo quando l'Ufficio dei conti correnti postali provvede all'accreditamento

del conto intestato al servizio di tesoreria comunale;

il terzo allorchè la Tesoreria comunica al comune l'effettiva disponibilità di quanto accreditato.

(4-4157)

FILETTI. — *Al Ministro delle finanze.* — Ritenuto:

che, con norma innovativa (articolo 1 della tariffa, parte prima, allegato A al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 643), le rinunce pure e semplici a diritti reali immobiliari di godimento (usufrutto, uso, abitazione) sono assimilate agli atti traslativi ai fini dell'imposta di registro;

che le rinunce abdicative predette importano giuridicamente la semplice dismissione del diritto reale di godimento e non il suo trasferimento al nudo proprietario;

che l'imposta comunale sull'incremento di valore (INVIM), a mente dell'articolo 2 della legge istitutiva, si applica soltanto ai trasferimenti o conferimenti del diritto di proprietà ed alla costituzione, al trasferimento o al conferimento di altro diritto reale, onde sembra che essa non possa essere applicata nel caso di rinunce abdicative unilaterali a diritti di godimento;

che, tuttavia, il generico richiamo contenuto nell'articolo 31 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, numero 643, potrebbe giustificare l'estensione dell'INVIM alle predette rinunce (in tal senso si esprime la circolare 30 gennaio 1975, n. 3-4-26 della Direzione generale della finanza locale - Div. IV);

che, nella quasi generalità dei casi, tali rinunce sono fatte unilateralmente, e cioè senza la partecipazione all'atto del nudo proprietario a cui favore viene a consolidarsi la piena proprietà;

che, verificandosi il consolidamento senza corrispettivo, l'eventuale imposta sull'incremento di valore non può non gravare su chi realmente beneficia dell'atto abdicativo e non certamente sul rinunciante (articolo 4, n. 2, del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 643);

che l'articolo 18 del più volte citato decreto del Presidente della Repubblica 26 ot-

tobre 1972, n. 643, prevedendo l'obbligo contestuale di produrre la dichiarazione INVIM a carico dei cedenti, dei donatari, degli eredi e di tutte le altre persone obbligate a presentare gli atti o le denunce agli effetti delle imposte di registro e di successione, nulla dispone circa le modalità ed il tempo di presentazione della dichiarazione INVIM nel caso di rinuncia unilaterale a diritti reali immobiliari di godimento che, non costituendo alienazione, ma dismissione del diritto reale per atto tra vivi senza corrispettivo, dovrebbe essere fatta dal beneficiario non partecipante al rogito notarile;

che l'omessa previsione legislativa dà luogo a difficoltà di carattere pratico specialmente per i notai, i quali, non potendo richiedere all'obbligato assente all'atto di rinuncia la dichiarazione INVIM (articolo 18, secondo comma, della legge), tuttavia sono obbligati al pagamento dell'imposta e delle soprattasse, pur con diritto di esercitare la relativa rivalsa (articolo 5 della legge stessa);

che occorrono chiarimenti e provvedimenti per eliminare le perplessità e le carenze sopra lamentate,

l'interrogante chiede di conoscere se e quali disposizioni e chiarimenti il Ministro ritenga opportuno dare circa:

1) l'assoggettabilità o meno all'INVIM delle rinunce abdicative a diritti reali immobiliari di godimento;

2) i soggetti eventualmente tenuti a presentare la relativa dichiarazione prescritta dall'articolo 18 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 643;

3) le modalità ed i termini da osservare ai fini dell'adempimento di tale obbligo tributario.

(4-4158)

BACICCHI, SEMA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — In relazione alla situazione creatasi nella s.p.a. « Vetrobelt », del gruppo multinazionale « Glaverbel », con grave minaccia per l'occupazione di centinaia di lavoratori, si premette:

che l'azienda è sorta e si è sviluppata nella zona industriale di Trieste, anche mediante consistenti interventi pubblici in varie forme ed in diversi tempi erogati, e che,

ciò malgrado, non sono stati rispettati gli impegni assunti in materia di rinnovo degli impianti, e segnatamente del forno di cottura, ormai pericolante;

che le argomentazioni della direzione aziendale, portate a giustificazione delle già adottate misure di riduzione dell'orario di lavoro e di quelle minacciate di cessione dell'azienda per una riconversione produttiva comportante drastiche riduzioni degli organici, sembrano avere le loro obiettive ragioni in una logica del gruppo multinazionale, oltre e più che in una crisi del settore, in quanto dovrebbero essere verificate alla luce di avvenute, consistenti importazioni di vetro piano proveniente da altri stabilimenti « Glaverbel », con sede fuori dai confini nazionali.

Si chiede, pertanto, di conoscere quali misure sono state adottate o si intendono adottare, anche in eventuale concorso con i Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali, al fine di assicurare i livelli di occupazione attualmente esistenti nell'azienda in questione. (4 - 4159)

BONAZZI, VERONESI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se è a conoscenza della sconcertante iniziativa inquisitoria posta in atto a Bologna dalla squadra politica della Questura e da agenti del nucleo interregionale antiterrorismo, che ha avuto come conclusione l'arresto del giovane studente Enrico Petazzoni.

Il suddetto, corrispondente bolognese del giornale « Lotta continua », è stato, infatti, arrestato il 28 marzo 1975 sotto l'affrettata e generica accusa di « procacciamento di notizie concernenti la sicurezza dello Stato », mentre, il giorno dopo, sempre a Bologna, sono state effettuate 14 perquisizioni domiciliari presso abitazioni di appartenenti o simpatizzanti della sinistra extra-parlamentare.

Gli interroganti sono, pertanto, ansiosi di conoscere in che consista il materiale sequestrato nell'abitazione del Petazzoni e quali mai fossero i pericoli che la sicurezza dello Stato italiano avrebbe corso in seguito agli scritti che, forse, utilizzando detto materiale, il giovane studente bolognese si appre-

stava a far pubblicare sul giornale presso il quale, da tempo, presta la propria collaborazione.

(4 - 4160)

BERMANI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per ottenere spiegazioni sugli inammissibili ritardi con cui l'ANAS provvede ai dovuti pagamenti per terreni espropriati, anche quando la pratica amministrativa è esaurita ed il presidente del Tribunale competente ha emesso ordinanza di pagamento diretto, e ciò con grave danno dei titolari dei terreni per l'ingiusta perdita degli interessi sulle somme dovute e per la mancata disponibilità delle somme di loro spettanza.

Per sapere, inoltre, come si intenda ovviare a tale ingiusto stato di cose che provoca diffuso malcontento e continue proteste dei cittadini danneggiati per i ritardati pagamenti delle loro spettanze.

(4 - 4161)

#### Ordine del giorno per le sedute di giovedì 3 aprile 1975

P R E S I D E N T E. Il Senato tornerà a riunirsi domani, giovedì 3 aprile, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10,30 e la seconda alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione, ai sensi dell'articolo 77, primo comma, del Regolamento, della richiesta di dichiarazione d'urgenza per il disegno di legge:

DELLA PORTA ed altri. — Proroga della legge 20 dicembre 1971, n. 1155, recante norme per la dispensa dal servizio di leva dei giovani dei comuni di Tuscania e di Arlena di Castro, in provincia di Viterbo, impiegati nella ricostruzione e nello sviluppo dei comuni predetti, colpiti dal terremoto del febbraio 1971 (2007).

II. Seguito della discussione di mozioni concernenti la politica dei trasporti pubblici.

III. Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 28 marzo 1975, n. 63, concernente i ter-

mini per lo svolgimento delle elezioni regionali, provinciali e comunali e per l'effettuazione delle operazioni relative alla iscrizione nelle liste elettorali dei cittadini che abbiano compiuto o compiranno il 18° anno di età entro il 31 dicembre 1975, disposte dall'articolo 20 della legge 8 marzo 1975, n. 39, nonché le modalità per la presentazione delle candidature (2016) (*Relazione orale*).

IV. Discussione di relazioni della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari su casi di incompatibilità con il mandato parlamentare.

V. Discussione di domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

Relazioni della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari all'ordine del giorno:

1. sulla incompatibilità con il mandato parlamentare concernente il senatore LI-  
GIOS (*Doc. III, n. 1*).

2. sulla incompatibilità con il mandato parlamentare concernente il senatore ROSA (*Doc. III, n. 2*).

3. sulla incompatibilità con il mandato parlamentare concernente il senatore SALLERNO (*Doc. III, n. 3*).

Autorizzazioni a procedere all'ordine del giorno:

1. contro il senatore TEDESCHI Mario, per il reato di diffamazione con il mezzo della stampa (articoli 595 del Codice penale e 21 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (*Doc. IV, n. 120*).

2. contro il senatore MAJORANA, per il reato di emissione di assegni a vuoto (articolo 116 del regio decreto 21 dicembre 1933, n. 1736) (*Doc. IV, n. 121*).

3. contro il senatore GERMANO, per il reato di corruzione (articolo 319, capoverso I, n. 1, del Codice penale) (*Doc. IV, n. 123*).

4. contro il senatore TEDESCHI Mario, per il reato di diffamazione con il mezzo

della stampa (articolo 595, primo e terzo comma, del Codice penale) (*Doc. IV, n. 126*).

5. contro il senatore TEDESCHI Mario, per il reato di diffamazione con il mezzo della stampa (articoli 595, primo, secondo e terzo comma del Codice penale, e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (*Documento IV, n. 127*).

6. contro il senatore PIERACCINI, per il reato di concorso in invasione di terreni o edifici (articoli 112 n. 1, 633 primo paragrafo e capoverso del Codice penale) (*Doc. IV, n. 128*).

7. contro il senatore BALBO, per i reati di ritardata registrazione sui libri di matricola e paga di un dipendente e rifiuto di esibire il libro matricola (articoli 20, 21 e 26 del testo unico n. 1124 del 1965); inosservanza delle disposizioni che regolano la tenuta del registro infortuni (articolo 403 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547); assunzione di lavoratore senza preventivo nulla osta dell'ufficio di collocamento (articolo 33 della legge 20 maggio 1970, n. 300) (*Doc. IV, n. 129*).

8. contro il senatore PISANÒ, per il reato di diffamazione aggravata con il mezzo della stampa (articoli 595 del Codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (*Doc. IV, n. 130*).

9. contro il senatore PISANÒ, per il reato di diffamazione aggravata con il mezzo della stampa (articoli 595 del Codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (*Doc. IV, n. 131*).

10. contro il senatore PISANÒ, per il reato di diffamazione con il mezzo della stampa (articoli 595 del Codice penale e 21 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (*Doc. IV, n. 132*).

La seduta è tolta (*ore 20,05*).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari