

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

499^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 14 OTTOBRE 1975

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI,
indi del Vice Presidente VENANZI

INDICE

CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA (6-17 ottobre 1975)

Variazione Pag. 23492

CONGEDI 23439

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 23439

Deferimento a Commissioni permanenti in sede deliberante 23439

Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente 23440

Trasmissione dalla Camera dei deputati . 23439

Seguito della discussione e approvazione:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, concernente provvedimenti per il rilancio dell'economia riguardanti le esportazioni, l'edilizia e le opere pubbliche » (2266) (Approvato dalla Camera dei deputati);

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, concernente provvedimenti per il rilancio dell'economia riguardanti incentivi a favore delle piccole e medie imprese, agricoltura, interventi per il Mezzogiorno e trasporti » (2267) (Approvato dalla Camera dei deputati);

PRESIDENTE Pag. 23440 e passim
BACICCHI 23492
BARRA 23497
BONAZZI 23493
BONINO 23462, 23470
BROSIO 23469 e passim
BURTULO 23458, 23468, 23471
CAROLLO 23460, 23470, 23475
CARON 23483
COLELLA, relatore 23482 e passim
CROLLALANZA 23495
CUCINELLI 23494
DE CAROLIS 23467, 23471
DEGAN, Sottosegretario di Stato per i trasporti 23487, 23490, 23492
DE LUCA 23450, 23451

499^a SEDUTA (pomerid.)

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

14 OTTOBRE 1975

FARABEGOLI	Pag. 23498
GAUDIO . . . . .	. 23474
GERMANÒ . . . . .	. 23447 e <i>passim</i>
LEPRE	23459, 23469, 23472
MADERCHI . . . . .	. 23448
MANENTE COMUNALE . . . . .	. 23449, 23450
* MAZZARRINO, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> . . . . .	. 23447 e <i>passim</i>
MAZZEI . . . . .	. 23496
NENCIONI . . . . .	. 23468
OLIVA . . . . .	. 23456 e <i>passim</i>

PAPA	Pag. 23489, 23491
PASTORINO . . . . .	. 23452
REBECCHINI, <i>relatore</i> . . . . .	. 23447 e <i>passim</i>
ROSA . . . . .	. 23474
SGHERRI	23474, 23485, 23487
* SICA	23475, 23488, 23491

INTERROGAZIONI

Annunzio . . . . .	. 23498
Da svolgere in Commissione . . . . .	. 23502

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI

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

Si dia lettura del processo verbale.

V E N A N Z E T T I , Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.

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

Nel corso della seduta potranno essere effettuate votazioni mediante procedimento elettronico.

Congedi

P R E S I D E N T E . Ha chiesto congedo per giorni 3 il senatore Martinelli.

**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:

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione sul commercio internazionale delle specie animali e vegetali in via di estinzione, firmata a Washington il 3 marzo 1973 » (2279);

« Accettazione ed esecuzione degli emendamenti alla Convenzione del 12 maggio 1954 per la prevenzione dall'inquinamento da idrocarburi delle acque marine, adottati a Londra il 12 e il 15 ottobre 1971 » (2280);

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR), con Allegato

c Protocollo, concluso a Ginevra il 1° luglio 1970 » (2281).

**Annunzio di presentazione
di disegno di legge**

P R E S I D E N T E . È stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa dei senatori:

CIPELLINI, ZUGNO, MAZZEI e BUZIO. — « Aumento da lire 200 milioni a lire 400 milioni del contributo all'Unione Italiana dei Ciechi » (2282).

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

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

alla 3ª Commissione permanente (Affari esteri):

« Modifiche alla legge 11 aprile 1955, n. 288, sull'autorizzazione al Ministero degli affari esteri a concedere borse di studio » (2242), previo parere della 7ª Commissione;

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

« Integrazione dei finanziamenti per i maggiori oneri relativi alle opere di edilizia scolastica di cui all'articolo 14 della legge 24 luglio 1962, n. 1073 e all'articolo 2 della legge 13 luglio 1965, n. 874, nonché all'articolo 10 del decreto-legge 5 novembre 1973, n. 658, convertito, con modificazioni, nella legge 27 dicembre 1973, n. 868 » (2264), previ pareri della 5ª e della 8ª Commissione.

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

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

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

« Concessione al Comitato nazionale per l'energia nucleare di un contributo statale di lire 440 miliardi per il quadriennio 1975-1978 » (2253), previo parere della 5ª Commissione;

alla 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

PREMOLI. — « Rimozione del blocco alle convenzioni e relative tariffe — di cui all'articolo 8 del decreto-legge 8 luglio 1974, n. 264, convertito nella legge 17 agosto 1974, n. 386 — stipulate dagli Enti mutualistici » (2257), previo parere della 11ª Commissione.

Seguito della discussione e approvazione dei disegni di legge:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, concernente provvedimenti per il rilancio dell'economia riguardanti le esportazioni, l'edilizia e le opere pubbliche » (2266) (*Approvato dalla Camera dei deputati*); « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, concernente provvedimenti per il rilancio dell'economia riguardanti incentivi a favore delle piccole e medie imprese, agricoltura, interventi per il Mezzogiorno e trasporti » (2267) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 agosto 1975, numero 376, concernente provvedimenti per il rilancio dell'economia riguardanti le espor-

tazioni, l'edilizia e le opere pubbliche », già approvato dalla Camera dei deputati; « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, concernente provvedimenti per il rilancio dell'economia riguardanti incentivi a favore delle piccole e medie imprese, agricoltura, interventi per il Mezzogiorno e trasporti », già approvato dalla Camera dei deputati.

Onorevoli colleghi, per dare la possibilità al Governo ed alla Commissione di approfondire l'esame degli emendamenti presentati, sospendo la seduta.

(*La seduta, sospesa alle ore 17,20, è ripresa alle ore 17,55*).

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 2266. Si dia lettura dell'articolo 1.

VENANZETTI, Segretario:

Art. 1.

È convertito in legge il decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, concernente provvedimenti per il rilancio dell'economia riguardanti le esportazioni, l'edilizia e le opere pubbliche, con le seguenti modificazioni:

L'articolo 4 è sostituito con il seguente:

È autorizzata l'assegnazione, anche in deroga alle vigenti disposizioni, agli istituti autonomi per le case popolari o loro consorzi, in aggiunta all'importo di cui all'articolo 1 della legge 27 maggio 1975, n. 166, dell'ulteriore somma di lire 371.700.000.000 ai fini della realizzazione di programmi d'intervento di edilizia sovvenzionata, ai sensi del citato articolo 1 e della legge 22 ottobre 1971, n. 865, e successive modificazioni ed integrazioni, di ammontare unitario non inferiore a lire 2 miliardi, anche per blocchi, specie per le aree metropolitane in cui si rilevino più intensamente fenomeni di immigrazione o di concentrazione demografica.

Le regioni, sulla base dell'importo loro attribuito secondo le percentuali stabilite dalla delibera del Comitato interministeria-

le per la programmazione economica del 16 marzo 1972, formulano entro il 31 ottobre 1975 il programma di localizzazione degli interventi dandone comunicazione al CER, agli IACP ed ai comuni interessati.

In aggiunta alle somme di cui al primo comma è autorizzata l'assegnazione di lire 228.300.000.000 per la esecuzione di programmi corredati da progetti esecutivi per opere da realizzare su aree espropriate o in proprietà nei piani di zona di cui alla legge 18 aprile 1962, n. 167, e per le quali sia già stata rilasciata la licenza edilizia. Il Ministro dei lavori pubblici, presidente del Comitato per l'edilizia residenziale, entro il 31 ottobre 1975 secondo programmi formulati dalle regioni predisporre il piano di assegnazione dei fondi di cui al presente comma. L'eventuale somma residua sarà distribuita entro il 30 novembre 1975 secondo quanto previsto dall'articolo 1 della legge 27 maggio 1975, n. 166.

L'importo complessivo di lire 600 miliardi di cui al primo e al terzo comma del presente articolo sarà versato sul conto corrente previsto dal terzo comma dell'articolo 6 della legge 27 maggio 1975, n. 166.

L'articolo 5 è sostituito con il seguente:

Per la realizzazione degli interventi di cui al precedente articolo si applicano le disposizioni degli articoli 2, 3 e 4 della legge 27 maggio 1975, n. 166.

I termini previsti dal quarto e quinto comma dell'articolo 3 della legge 27 maggio 1975, n. 166, sono prorogati fino al 31 dicembre 1975.

L'articolo 6 è sostituito con il seguente:

Per la concessione di contributi ai sensi dell'articolo 72 della legge 22 ottobre 1971, n. 865, e del titolo II del decreto-legge 6 settembre 1965, n. 1022, convertito nella legge 1º novembre 1965, n. 1179, e successive modificazioni ed integrazioni, in aggiunta ai limiti d'impegno di cui all'articolo 9 della legge 27 maggio 1975, n. 166, sono autorizzati, rispettivamente, gli ulteriori limiti di impegno di lire 25 miliardi e di lire 15 miliardi per l'anno finanziario 1976. Le annualità relative sono iscritte nello stato di pre-

visione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministro dei lavori pubblici, presidente del Comitato per l'edilizia residenziale, entro il 31 ottobre 1975 provvede alla ripartizione territoriale dei contributi, secondo i criteri stabiliti dal secondo comma dell'articolo 9 della legge 27 maggio 1975, n. 166.

Il termine previsto dal primo comma dell'articolo 12 della legge 27 maggio 1975, numero 166, per l'invio da parte delle regioni del nulla osta ai privati, alle cooperative e agli enti pubblici che hanno presentato domanda ai sensi dell'articolo 11 della stessa legge 27 maggio 1975, n. 166, e nei termini previsti dallo stesso articolo 11, al comune interessato, all'Istituto di credito ed al CER decorre dalla data di comunicazione alla regione della ripartizione territoriale dei contributi. Il termine previsto dal successivo articolo 13 della citata legge 27 maggio 1975, n. 166, decorre dalla data di comunicazione ai comuni interessati del nulla osta regionale rilasciato.

I termini previsti dal primo e dal terzo comma dell'articolo 16 della legge 27 maggio 1975, n. 166, sono prorogati rispettivamente al 29 febbraio 1976 ed al 31 marzo 1976.

La limitazione temporale riguardante la iscrizione presso la Camera di commercio, industria, agricoltura e artigianato, di cui al primo comma dell'articolo 11 della legge 27 maggio 1975, n. 166, non si applica alle società a prevalente partecipazione regionale e/o comunale.

Dopo l'articolo 6 sono aggiunti i seguenti:

Art. 6-bis. — L'alinea e il primo capoverso del primo comma dell'articolo 10 della legge 27 maggio 1975, n. 166, sono sostituiti dai seguenti:

« Il secondo e terzo comma dell'articolo 72 della legge 22 ottobre 1971, n. 865, sono sostituiti dai seguenti: "Tale contributo è concesso nella misura occorrente affinché i mutuatari non vengano gravati degli interessi, diritti e commissioni, anche per l'eventuale perdita relativa al collocamento delle cartelle, nonché per oneri fiscali e vari e per

spese accessorie in misura superiore al 3 per cento annuo, pari all'1,5 per cento semestrale oltre al rimborso del capitale, se enti pubblici o cooperative a proprietà indivisa il cui statuto prevede il divieto di cessione in proprietà degli alloggi, l'obbligo di trasferimento degli stessi al competente IACP in caso di liquidazione o di scioglimento della cooperativa; e nella misura del 4 per cento, pari al 2 per cento semestrale, oltre al rimborso del capitale, se cooperative a proprietà divisa, o prive dei requisiti statutari di cui al presente comma o se privati" ».

Art. 6-ter. — È autorizzato l'utilizzo degli stanziamenti previsti dall'articolo 6 del presente decreto per l'adeguamento della quota a carico dello Stato per le operazioni in corso ai sensi dell'articolo 72 della legge 22 ottobre 1971, n. 865.

L'articolo 7 è sostituito dal seguente:

Al fine di consentire la concessione di contributi integrativi alle cooperative edilizie finanziate ai sensi della legge 2 luglio 1949, n. 408, e successive modificazioni ed integrazioni, che non abbiano ottenuto, alla data di entrata in vigore del presente decreto, il provvedimento di concessione del mutuo, è autorizzato il limite di impegno di lire 2 miliardi per l'anno finanziario 1975.

La misura del contributo integrativo di cui al primo comma è determinata dal Ministro dei lavori pubblici tenendo conto del costo effettivo delle operazioni di mutuo determinato ai sensi del successivo articolo 8; in ogni caso non potrà gravare sugli assegnatari degli alloggi un onere minore di quello previsto per i mutui agevolati di cui alla legge 1º novembre 1965, n. 1179.

È autorizzato, altresì, il limite di impegno di lire 3 miliardi per l'anno finanziario 1976 per la concessione di contributi, ai sensi della legge 2 luglio 1949, n. 408, e successive modificazioni ed integrazioni, a cooperative edilizie a proprietà indivisa, costituite esclusivamente fra appartenenti alle Forze armate e di polizia, che abbiano i requisiti statutari previsti dall'articolo 72 della legge 22 ottobre 1971, n. 865, e successive modificazioni.

Le annualità relative ai contributi di cui ai precedenti commi sono iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Dopo l'articolo 7 sono aggiunti i seguenti:

Art. 7-bis. — Il limite massimo di 12 milioni di cui alla legge 8 giugno 1966, n. 452, previsto come valore delle assegnazioni a soci in regime di privilegio, da parte di società agricole od edilizie in possesso dei requisiti prescritti, comprese le disposizioni previste dall'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 5 aprile 1945, n. 141, è elevato a 25 milioni.

Art. 7-ter. — Gli istituti di credito fondiario sono autorizzati, anche in deroga ai rispettivi statuti, a concedere mutui in favore di cooperative edilizie che realizzano abitazioni su aree con diritto di superficie.

All'articolo 9, al primo comma, dopo le parole: delle aree, sono aggiunte le seguenti: e delle somme residue di detto fondo;

al terzo comma le parole: possono indicare, sono sostituite dalla seguente: indicano.

Dopo l'articolo 9 è aggiunto il seguente:

Art. 9-bis. — Per la concessione dei mutui a valere sul fondo speciale di cui all'articolo 45 della legge 22 ottobre 1971, n. 865, e successive integrazioni, si prescinde dai limiti di cui all'articolo 3 della legge 29 settembre 1964, n. 847, e successive modificazioni.

L'articolo 10 è sostituito con il seguente:

Il reddito annuo complessivo degli assegnatari di abitazioni comunque fruenti di concorso o contributo dello Stato concessi in locazione da IACP e cooperative edilizie a proprietà indivisa e loro consorzi è stabilito in lire 6 milioni da determinarsi ai sensi dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597, compresi i redditi esenti, diversi da quelli indicati nel primo, secondo e terzo comma del-

l'articolo 34 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 601.

Il reddito di cui al precedente comma è stabilito in lire 8 milioni per le abitazioni costruite da cooperative edilizie a proprietà individuale o dalle imprese di costruzione.

Dopo l'articolo 10 sono aggiunti i seguenti:

Art. 10-bis. — Le disposizioni di cui all'articolo 1 della legge 12 gennaio 1974, n. 8 e all'articolo 6 della legge 19 gennaio 1974, n. 9, sono prorogate fino al 31 dicembre 1978.

Art. 10-ter. — I mutui di cui alla legge 1º novembre 1965, n. 1179, all'articolo 72 della legge 22 ottobre 1971, n. 865, alla legge 27 maggio 1975, n. 166, e successive modificazioni e integrazioni e al presente decreto sono concessi dagli enti mutuanti anche quando le aree concesse dai comuni ai sensi dell'articolo 35 della legge 22 ottobre 1971, n. 865, non siano di proprietà dei comuni stessi semprechè sia stata stipulata la convenzione di cui al sopra richiamato articolo 35, sia stato ottenuto il decreto di occupazione di urgenza e siano state iniziate le procedure di esproprio.

Nel caso previsto dal precedente comma la garanzia di cui all'articolo 15 della legge 27 maggio 1975, n. 166, è immediatamente operante e copre l'intero credito dell'ente mutuante. La garanzia di cui all'articolo 13 del decreto-legge 2 maggio 1974, n. 115, convertito con modificazioni nella legge 27 giugno 1974, n. 247, è elevata fino all'importo del 100 per cento.

Gli enti mutuanti stipulano con i soggetti interessati il contratto condizionato di mutuo entro 30 giorni dalla ricezione della documentazione necessaria per la stipulazione oltre che del provvedimento di concessione dei contributi da parte del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 10-quater. — I mutui edilizi dell'istituto di credito fondiario della Regione Trentino-Alto Adige sono concessi anche quando le aree assegnate dai comuni, ai sensi della legislazione provinciale, non siano an-

cora di proprietà degli assegnatari, purchè sia stato emanato il decreto di occupazione di urgenza, siano state iniziate le procedure di esproprio, e il mutuo sia assistito, fino all'iscrizione dell'ipoteca nel libro fondiario, dalla garanzia della rispettiva provincia.

L'articolo 11 è sostituito con il seguente:

Gli istituti e sezioni di credito fondiario ed edilizio e le sezioni autonome per il finanziamento di opere pubbliche e di impianti di pubblica utilità, istituite ai sensi delle leggi 6 marzo 1950, n. 108, e 11 marzo 1958, n. 238, al fine di procurarsi i mezzi finanziari occorrenti all'esercizio delle loro attività effettueranno le operazioni di provvista sul mercato dei titoli a reddito fisso mediante l'emissione di obbligazioni con la preventiva approvazione dell'organo di vigilanza di cui all'articolo 44 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, e successive modificazioni ed integrazioni.

Le emissioni obbligazionarie previste al comma precedente non sono soggette alle disposizioni di cui agli articoli 2365 e 2410 del codice civile, nonchè alle disposizioni della legge 3 maggio 1955, n. 428.

Fino alla data del 31 gennaio 1976 gli istituti di credito fondiario ed edilizio e le sezioni per il finanziamento di opere pubbliche potranno emettere anche cartelle fondiarie nonchè obbligazioni di cui alle leggi 6 marzo 1950, n. 108, e 11 marzo 1958, n. 238. Il limite di emissione di cui al secondo comma dell'articolo 1 della legge 29 luglio 1949, n. 474, è elevato a 50 volte l'ammontare del capitale versato o del fondo di dotazione nonchè delle riserve.

All'articolo 12, dopo le parole: operazioni di credito, sono soppresse le seguenti: fondiario ed.

L'articolo 14 è sostituito con il seguente:

Nel quadro dei programmi di sviluppo di cui all'articolo 9 della legge 16 maggio 1970, n. 281, è autorizzata la spesa di lire 600 miliardi destinata alla concessione di contributi in capitale per lavori di completamento di opere di edilizia ospedaliera con particolare ri-

ferimento ai programmi di intervento disposti in applicazione della legge 30 maggio 1965, n. 574, e successive modificazioni ed integrazioni, ed approvati con decreti interministeriali 10 novembre 1965, 16 marzo 1968, 19 ottobre 1968, 23 gennaio 1970 e 10 febbraio 1972 ivi compresi gli oneri maturati e maturandi per la revisione dei prezzi contrattuali, indennità di espropriazione, perizie di variante o suppletive, risoluzione di vertenze in via amministrativa o giurisdizionale ed imposta sul valore aggiunto riguardanti ospedali compresi nei programmi anzidetti.

Le regioni, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, comunicano ai Ministri dei lavori pubblici e della sanità il fabbisogno relativo al completamento delle opere comprese negli elenchi allegati ai programmi di cui al primo comma, nonché al completamento di ospedali in corso di costruzione o di ristrutturazione. I Ministri dei lavori pubblici e della sanità, in proporzione alle necessità risultanti dalle comunicazioni delle regioni e, in carenza delle stesse, alle necessità risultanti dagli elenchi anzidetti, dai contratti già stipulati e dalle perizie di variante o suppletive già adottate, determinano il piano di riparto del fondo, che è approvato dal CIPE previo parere della commissione interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281. La eventuale destinazione dei fondi di cui al presente articolo per il completamento di opere non comprese nei programmi di cui al precedente primo comma preclude ulteriori interventi finanziari speciali dello Stato per il completamento delle opere comprese nei programmi stessi.

La percentuale del 20 per cento di cui all'articolo 2 della legge 30 maggio 1965, n. 574, relativa agli arredamenti e alle attrezzature tecnico-sanitarie è aumentata al 30 per cento dell'importo complessivo della spesa riconosciuta necessaria per ciascuna opera ospedaliera.

All'articolo 15, primo comma, le parole: ai sensi, sono sostituite con le parole: per le finalità, e sono aggiunte, in fine, le parole: con priorità per l'esecuzione di opere igienico-sanitarie, asili-nido, scuole materne;

il secondo e il quarto comma sono soppressi.

All'articolo 16 il primo comma è sostituito con il seguente:

Nel quadro dei programmi di sviluppo di cui all'articolo 9 della legge 16 maggio 1970, n. 281, è autorizzata la spesa di lire 100 miliardi destinata al finanziamento di lavori di completamento di opere di competenza delle regioni;

il secondo e il quarto comma sono soppressi.

Dopo l'articolo 16 sono aggiunti i seguenti:

Art. 16-bis. — Per il completamento e la esecuzione da parte dei comuni e delle province di opere pubbliche di loro pertinenza, con priorità per quelle igienico-sanitarie, per gli asili-nido e le scuole materne e il verde pubblico attrezzato, per le quali esistono progetti esecutivi, i mutui da contrarre con la Cassa depositi e prestiti entro il periodo compreso tra l'entrata in vigore del presente decreto e il 30 giugno 1976, sino all'importo complessivo di 1.000 miliardi, sono garantiti dallo Stato, ai sensi dell'articolo 5 della legge 1° giugno 1971, n. 291, anche se non assistiti da contributi statali o regionali in annualità.

I mutui non assistiti da contributi statali o regionali in annualità sono concessi con le modalità di cui al quinto e sesto comma dell'articolo 5 della citata legge n. 291 sulla base della sola deliberazione consiliare di assunzione del prestito regolarmente approvata dal competente organo regionale.

Art. 16-ter. — I termini di cui all'articolo 2 della legge 12 gennaio 1974, n. 8, sono prorogati al 31 dicembre 1976.

All'articolo 17, primo comma, sono aggiunte in fine le parole: entro il 29 febbraio 1976.

All'articolo 18, secondo comma, dopo le parole: non superiore a lire 15 miliardi, sono aggiunte le seguenti: comprensivi delle spese di progettazione, direzione lavori e collaudo;

al quarto comma, sono aggiunte, in fine, le parole: entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge.

Dopo l'articolo 18 è aggiunto il seguente:

Art. 18-bis. — Fermo restando il disposto dell'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, è altresì sospesa la costruzione di nuove autostrade o tratte autostradali e di trafori di cui non sia stato effettuato l'appalto, ancorchè assentiti amministrativamente.

L'articolo 19 è soppresso.

All'articolo 20, secondo comma, sono aggiunte, in fine, le parole: si applicano le disposizioni di cui all'articolo 2, commi dal secondo al nono, della legge 4 agosto 1975, n. 394.

All'articolo 21, primo comma, sono aggiunte in fine le parole: in relazione alle autorizzazioni di spesa di cui agli articoli precedenti;

dopo il primo comma, sono aggiunti i seguenti:

Le regioni iscrivono le somme risultanti dai piani di riparto in appositi capitoli di entrata e di spesa dei propri bilanci riferiti ai singoli programmi di intervento previsti dal presente decreto.

Le somme destinate alle singole regioni in base ai vari piani di riparto delle autorizzazioni di spesa destinate dal presente decreto alle regioni stesse saranno versate dal Ministero del tesoro in appositi conti correnti infruttiferi aperti presso la Tesoreria centrale, dai quali le regioni effettueranno i prelevamenti bimestralmente su richiesta di accredito a favore del tesoriere regionale effettuata sulla base di relazioni indicative dei fabbisogni di pagamento connessi con lo stato di realizzazione dei programmi di intervento.

Dopo l'articolo 21 è aggiunto il seguente:

Art. 21-bis. — Alle province autonome di Trento e Bolzano, in relazione alle compe-

tenze ad esse spettanti ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1972, n. 670, vengono attribuite direttamente quote degli stanziamenti di cui agli articoli 4, 6, 14, 15 e 16 del presente decreto-legge da determinarsi secondo i parametri indicati all'articolo 78 del testo unico approvato con il predetto decreto del Presidente della Repubblica. Tali quote verranno iscritte nei rispettivi bilanci ed utilizzate dalle province per le finalità previste dal presente decreto.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame degli emendamenti che si riferiscono agli articoli del decreto-legge da convertire nel testo modificato dalla Camera dei deputati. Si dia lettura dell'emendamento 5.0.1 presentato dai senatori Brosio e Bergamasco

V E N A N Z E T T I , Segretario:

Dopo l'articolo 5 inserire i seguenti:

Art. ...

« I proprietari di aree comprese nei piani di zona possono, individualmente o riuniti in consorzio, chiedere al Comune o al consorzio di Comuni di stipulare una convenzione nella quale siano previste la cessione del diritto di proprietà delle aree che vanno a far parte del patrimonio indisponibile del Comune o del diritto di superficie sulle aree stesse e la assunzione dei diritti e degli obblighi di cui al successivo articolo ...

Il prezzo di cessione del diritto di proprietà è determinato secondo i criteri fissati dall'articolo 6 del decreto-legge 2 maggio 1974, n. 115, convertito in legge 27 giugno 1974, n. 247.

L'istanza di cui al primo comma deve essere presentata, per le aree comprese in piani di zona già approvati, entro un mese dalla data dell'entrata in vigore della presente legge e, per quelle comprese in piani non ancora approvati, entro un mese dall'approvazione.

Il Comune o il consorzio è tenuto ad accogliere le istanze nel rispetto del rapporto tra le aree da cedere in proprietà e quelle da

concedere in superficie, semprechè siano già stati appaltati i lavori per le opere di urbanizzazione primaria interessanti l'area oggetto della concessione.

Se i lavori relativi alle opere suddette non sono appaltati dal Comune o dal consorzio entro sei mesi dalla presentazione dell'istanza, i proprietari possono riproporla offrendosi di eseguire le opere stesse.

Qualora il Comune o il consorzio non si pronunci sulla istanza entro 60 giorni dalla presentazione, il silenzio rifiuto è immediatamente impugnabile.

Resta ferma la necessità della licenza di costruzione ai sensi delle norme vigenti ».

Art. ...

« La convenzione di cui al precedente articolo ... deve prevedere:

a) il prezzo di cessione della proprietà o della costituzione del diritto di superficie; questo ultimo è determinato in misura pari al costo di acquisizione delle aree, nonchè al costo delle relative opere di urbanizzazione primaria se già realizzate, in proporzione al volume edificabile; il prezzo di cessione della proprietà è determinato nella stessa misura maggiorata di un quinto;

b) il corrispettivo delle opere di urbanizzazione primaria da realizzare a cura del Comune o del consorzio, ovvero l'indicazione delle opere suddette da eseguire a cura e spese del proprietario o del concessionario, con la determinazione del loro costo, le relative garanzie finanziarie, gli elementi progettuali delle opere da eseguire e le modalità del controllo sulla loro esecuzione, nonchè i criteri e le modalità per il loro trasferimento ai Comuni ed ai consorzi;

c) il prezzo di vendita degli alloggi;

d) il canone di locazione degli alloggi;

e) le caratteristiche costruttive e tipologiche e gli elementi progettuali degli edifici da realizzare, nonchè gli elementi progettuali degli edifici stessi e le modalità del controllo sulla loro costruzione;

f) i termini di inizio e di ultimazione degli edifici e delle opere di urbanizzazione primaria;

g) le sanzioni a carico del proprietario o del concessionario per la inosservanza degli obblighi stabiliti nella convenzione, salvo il risarcimento del danno; tali elementi sono preventivamente determinati per tutte le convenzioni con deliberazione del Consiglio comunale o dell'Assemblea del Consorzio ».

5.0.1

P R E S I D E N T E . Questo emendamento è stato ritirato. Si dia lettura dell'emendamento presentato dai senatori Brosio e Bergamasco all'articolo 6.

V E N A N Z E T T I , Segretario:

Al primo comma, sostituire le parole: « lire 25 miliardi e di lire 15 miliardi », con le altre: « lire 50 miliardi e di lire 30 miliardi ».

6.1

BROSIO, BERGAMASCO

P R E S I D E N T E . Anche questo emendamento è stato ritirato.

Si dia lettura dell'articolo aggiuntivo presentato dal senatore Brosio e da altri senatori.

V E N A N Z E T T I , Segretario:

Dopo l'articolo 6-ter, inserire il seguente:

Art. ...

« Il reddito dei fabbricati di cui al secondo comma dell'articolo 64 del decreto-legge 26 ottobre 1970, n. 745, convertito nella legge 18 dicembre 1970, n. 1034, e all'articolo unico della legge 8 agosto 1972, n. 461, che saranno completati in ogni loro parte entro il 31 dicembre 1980, è esente dall'imposta locale sui redditi per venticinque anni ».

6-ter. 0.1

BROSIO, BERGAMASCO, GERMANÒ

G E R M A N Ò . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G E R M A N Ò . Signor Presidente, il decreto presidenziale del 29 settembre 1973, numero 601, disciplinante le agevolazioni tributarie, aveva previsto l'esenzione venticinquennale dall'imposta locale sui redditi per i fabbricati in costruzione alla data di entrata in vigore del decreto e completati, in ogni loro parte, entro il 31 dicembre 1975. La proroga proposta esenta il reddito dei fabbricati in corso di costruzione e completati entro il 31 dicembre 1980 dall'ILOR per venticinque anni, e deriva dalla necessità di favorire in ogni modo possibile il settore dell'edilizia. Il presente emendamento, dapprima accettato in Commissione alla Camera, è stato poi sottoposto in sede di discussione in Aula.

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

R E B E C C H I N I , *relatore*. Come ho avuto occasione di dire anche stamani nella replica, l'emendamento proposto apporta modifiche alla vigente legislazione. Considerata la recente legge sulla casa, prescindendo da ogni altra considerazione di carattere più generale cui integralmente mi riporto, anche per questo motivo di specie non posso che dichiararmi contrario.

M A Z Z A R R I N O , *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Concordo con il relatore.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 6-ter. 0.1, presentato dal senatore Brosio e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Passiamo all'esame dell'emendamento presentato all'articolo 7. Se ne dia lettura.

V E N A N Z E T T I , *Segretario*:

Al terzo comma sopprimere le parole: « a proprietà indivisa ».

7.1 BROSIO, BERGAMASCO, GERMANÒ

G E R M A N Ò . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G E R M A N Ò . Secondo noi è necessario evitare i continui attentati che vengono portati alla proprietà privata in senso lato e, più particolarmente, alla proprietà privata della abitazione, nel tentativo di accelerare anche in Italia un processo di collettivizzazione.

Uno degli strumenti di tale processo si configura appunto nella forma così detta « a proprietà indivisa » delle cooperative. La destinazione di 3 miliardi a particolare beneficio della costituzione di cooperative formate da personale militare mi sembra opportuna date le obiettive necessità di provvedere alla costruzione di nuove abitazioni per le esigenze delle nostre forze armate, ma non si può permettere che ciò rappresenti un mezzo per consolidare la categoria delle cooperative a proprietà indivisa.

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

R E B E C C H I N I , *relatore*. Non credo vi siano gli estremi del pericolo paventato dal collega Germanò, come abbiamo avuto occasione di dimostrare anche in Commissione: tra l'altro con l'emendamento si turberebbero lo spirito e la lettera del provvedimento e quindi l'equilibrio generale del decreto stesso.

Anche per questi motivi, oltre che per quelli di carattere più generale che avremo occasione di ricordare e che stamane sono stati ancora richiamati, il parere non può che essere contrario.

M A Z Z A R R I N O , *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Concordo con il relatore.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 7.1, presentato dal senatore Brosio e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Passiamo all'esame dell'emendamento presentato all'articolo 7-ter. Se ne dia lettura.

V E N A N Z E T T I , *Segretario:*

Dopo le parole: « credito fondiario », inserire le altre: « e di credito edilizio ».

7-ter. 1 BROSIO, BERGAMASCO, GERMANÒ

G E R M A N Ò . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G E R M A N Ò . Ritiro l'emendamento, in conseguenza dell'accettazione da parte del Governo dell'ordine del giorno presentato dal senatore Brosio.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'emendamento presentato dal senatore Maderchi e da altri senatori all'articolo 10. Se ne dia lettura.

V E N A N Z E T T I , *Segretario:*

Aggiungere, in fine, le seguenti parole: « , calcolando i redditi di lavoro soltanto per il 70 per cento ».

10.1 MADERCHI, BACICCHI, COLAJANNI,
 BOLLINI, LI VIGNI

M A D E R C H I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A D E R C H I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, con questa iniziativa intendiamo porre all'attenzione del Governo un problema di notevole importanza. Con le disposizioni contenute nell'articolo 10, accogliendo parzialmente una proposta avanzata da me per conto del mio Gruppo e già approvata dal Senato, si è inteso elevare il reddito degli assegnatari di abitazioni costruite con il concorso o il contributo dello Stato. La mia proposta era per 8 milioni come imponibile, ed è stata invece ridotta a 6 milioni da determinarsi ai sensi dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica n. 597; il che significa che di fatto non si modificherà sostanzialmente il reddito di 4 milioni precedentemente stabilito e quindi non si andrà incontro all'esigenza di perequare la norma

già esistente in conseguenza della nuova situazione economica determinatasi nel paese.

Inoltre si è aggiunto nell'articolo un capoverso con il quale si stabilisce che il reddito annuo complessivo per coloro che vogliono accedere alla proprietà di abitazioni costruite da cooperative edilizie a proprietà individuale debba essere di 8 milioni; senza tener conto che per le particolari condizioni in cui si è trovata ad operare la cooperazione nel settore dell'abitazione moltissime iniziative finanziate con leggi precedenti soltanto ora, si spera, potranno arrivare a compimento. Nel frattempo, però, trascorsi gli anni, il reddito dei soci delle cooperative è andato accrescendosi, e ciò non consentirà a molti, nel momento in cui si passerà all'assegnazione dell'alloggio, di dimostrare che il proprio reddito attuale è di soli 8 milioni. Il risultato sarà che dovranno scegliere tra la perdita delle somme già anticipate per l'acquisizione dell'area a copertura delle differenze tra il contributo dello Stato e la spesa effettiva e la ricerca di un nuovo socio che subentri. Ma tale ricerca molto probabilmente non potrà essere compiuta fra coloro che fruiscono di reddito accertabile come sono i redditi di lavoro. Ne beneficerà chi potrà fare una dichiarazione dalla quale risulti in qualche modo che il proprio reddito è inferiore agli 8 milioni.

Quindi come si comprende ci troviamo di fronte ad un problema di giustizia che richiede una particolare attenzione per disciplinare le situazioni preesistenti al momento dell'entrata in vigore di questo decreto ed anche per assicurare a una determinata fascia di redditi l'acquisizione di un alloggio in proprietà attraverso la creazione delle condizioni compatibili con l'assunzione degli oneri che comporta la partecipazione a cooperative edilizie. Infatti se rimanesse la norma sul reddito contenuta nell'articolo 10 di questo provvedimento, si verrebbe alla facile conclusione che la partecipazione alle cooperative sarebbe riservata soltanto a chi può destinare al pagamento del mutuo qualcosa come 300.000 lire mensili, il che contrasta con il limite del reddito che si è imposto.

Il nostro emendamento si proponeva di far presenti questi problemi, di sottolineare

la necessità di considerarli con maggiore attenzione suggerendo al Governo — dato che c'è l'impegno di proseguire nell'azione di incentivazione dell'attività edilizia e dal momento che nell'altro ramo del Parlamento è ancora pendente la discussione sul piano decennale per l'edilizia residenziale pubblica che dovrà pure in qualche occasione giungere a conclusione — di tener presenti le osservazioni che abbiamo sollevato con la nostra iniziativa che pertanto non si propone di arrivare alla votazione. Quindi ritiro l'emendamento.

P R E S I D E N T E . Sull'articolo 10-ter è stato presentato un emendamento. Se ne dia lettura.

V E N A N Z E T T I , Segretario:

Al secondo comma, aggiungere in fine il seguente periodo:

« fino a quando non sarà stabilita l'apposita convenzione da approvarsi con decreto del Ministro per il tesoro di concerto con il Ministro per i lavori pubblici, di cui all'articolo 13 della legge 27 giugno 1974, numero 247, le operazioni di mutuo saranno disciplinate dalle convenzioni in vigore stipulate ai sensi dell'articolo 5 del decreto-legge 6 settembre 1965, n. 1022, convertito nella legge 1° novembre 1965, n. 1179 ».

10-ter.1 MANENTE COMUNALE, SICA, CORRETTO, DELLA PORTA, TAMBRONI, ARMAROLI, BERLANDA, TORELLI, DE CAROLIS

MANENTE COMUNALE . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

MANENTE COMUNALE . L'emendamento all'articolo 10-ter serve ad accelerare la concessione di mutui richiesti da cooperative edilizie ai sensi della legge 1° novembre 1965 n. 1179, e successive modifiche e integrazioni, le cui norme sono regolate dall'articolo 13 della legge 27 giugno 1974, n. 247. Infatti in detto articolo al quarto

comma è stabilito che le condizioni relative alle concessioni ed erogazioni dei mutui sono regolate da apposita convenzione da approvarsi con decreto del Ministro del tesoro di concerto con il Ministro dei lavori pubblici. Ad oggi detta convenzione non è stata elaborata nè approvata, per cui tutte le domande di mutuo avanzate dalle cooperative sono bloccate presso gli istituti di credito. Invece le cooperative edilizie che chiedono i mutui ai sensi della legge 27 maggio 1975, n. 166, si avvalgono delle disposizioni dell'articolo 14, terzo comma, che richiama le convenzioni stipulate ai sensi dell'articolo 5 del decreto-legge 6 settembre 1965, n. 1022, convertito in legge il 1° novembre 1965, n. 1179, in attesa di nuove e diverse convenzioni.

Appare chiara la differenza di statuizione delle due leggi, la 247 del 1974 e la 166 del 1975.

Nell'articolo 10-ter, che prevede tre tipi di finanziamento di cui alle leggi nn. 1179 del 1965, 865 del 1971 e 166 del 1975, è taciuta la 247 del 1974 per cui il suo mancato richiamo non consente, per l'assenza della convenzione annunciata, l'ottenimento dei finanziamenti. D'altra parte va osservato che la legge n. 247 del 1974 nell'articolo 10-ter viene richiamata per elevare la garanzia integrativa dello Stato dal 75 per cento al 100 per cento, ma non si fa menzione della convenzione di cui al quarto comma dell'articolo 13 della stessa legge.

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

R E B E C C H I N I , relatore. A me sembra che indubbiamente la proposta modifica abbia una sua logica ed un suo fondamento. C'è però l'esigenza primaria, come abbiamo detto più volte anche in apertura di discussione e ribadito stamane, di varare i provvedimenti entro il termine costituzionale previsto. Ed i tempi brevi quindi forse suggerirebbero anche per questo emendamento di trovare una soluzione possibilmente anche in via amministrativa. Comunque io attenderei che il Governo si pronunzi per vedere quale può essere la formula per soddisfare

una esigenza che indubbiamente è rappresentata nella proposta modifica, fermo restando ovviamente il rispetto dell'esigenza che abbiamo concordemente definito primaria in ordine all'approvazione dei provvedimenti.

Quindi nella sostanza mi rimetto al Governo per sapere in quali termini può essere affrontato, eventualmente anche in sede amministrativa, il problema posto.

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

* **M A Z Z A R R I N O ,** *Sottosegretario di Stato per il tesoro.* È parere degli uffici che non debba esistere questa contraddizione alla quale lei fa riferimento nel suo emendamento. Ma la documentazione che lei ha cortesemente allegata all'emendamento stesso fa sorgere anche in me alcune perplessità e preoccupazioni. Vorrei quindi pregarla, poichè in questa sede, per i motivi esposti anche dal relatore, sarei costretto ad esprimere parere contrario per evitare di rinviare il provvedimento all'altro ramo del Parlamento, mentre ritengo che su questa materia possa essere opportuna un'ulteriore meditazione, di ritirare l'emendamento. Il Governo si farà carico di esaminare le sue considerazioni per vedere in che modo superare le difficoltà che lei ha prospettato qualora dovessero realmente sussistere.

P R E S I D E N T E . Senatore Manente Comunale, insiste per la votazione dell'emendamento 10-ter. 1?

M A N E N T E C O M U N A L E . Accetto l'invito a ritirare l'emendamento, che trasformo nel seguente ordine del giorno:

Il Senato,

visto l'articolo 10-ter, secondo comma, del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, concernente provvedimenti per il rilancio dell'economia riguardanti le esportazioni, l'edilizia e le opere pubbliche;

ritenuto che tale articolo non chiarisca l'autorizzazione e la concessione alle coope-

rativie edilizie di mutui ai sensi della legge 27 giugno 1974, n. 247, in quanto la convenzione stabilita dall'articolo 13, quarto comma, di detta legge non è stata stipulata nè approvata dal Ministro del tesoro di concerto con il Ministro dei lavori pubblici,

impegna il Governo ad emanare immediate disposizioni agli istituti di credito perchè in attesa della detta convenzione vengano accordati i mutui alle cooperative edilizie in base alla legge n. 247 del 1974 secondo le convenzioni di cui all'articolo 5 del decreto-legge 6 settembre 1965, n. 1022, convertito nella legge 1° novembre 1965, n. 1179.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere sull'ordine del giorno testè presentato dal senatore Manente Comunale.

M A Z Z A R R I N O , *Sottosegretario di Stato per il tesoro.* Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame dell'emendamento presentato all'articolo 11. Se ne dia lettura.

V E N A N Z E T T I , *Segretario:*

Al primo comma dell'articolo 11, dopo la parola: « edilizio », inserire le altre: « compreso l'Istituto nazionale per il finanziamento della ricostruzione — INFIR — abilitato alla concessione dei mutui edilizi agevolati di cui al decreto ministeriale 22 novembre 1974 ».

11.1 **SICA, DELLA PORTA, DE LUCA, TREU, OLIVA, PICARDI, VARALDO**

D E L U C A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D E L U C A . Onorevole Presidente, voglio ricordare che l'INFIR è la derivazione dell'UNRRA-Casas, quell'istituto che tanto ha operato nel campo della ricostruzione edilizia nell'immediato dopoguerra. L'INFIR ha proseguito lodevolmente questa azione ed ha

acquistato benemerenze sicchè è stato riconosciuto come ente di diritto pubblico. Esso opera in questo campo ai fini pubblici e risulta già abilitato, in base a leggi o a provvedimenti amministrativi, al finanziamento dell'attività di edilizia agevolata e sovvenzionata anche in virtù del decreto 22 novembre 1974, che lo ha abilitato, assieme agli altri istituti, alla concessione di mutui agevolati.

Ora, se l'INFIR è abilitato alla concessione di mutui agevolati, è logico che bisogna porre l'istituto stesso nelle condizioni di provvedere alla raccolta, ossia di assicurarsi le disponibilità finanziarie necessarie.

D'altra parte non sarebbe equo fare un trattamento difforme agli istituti che operano in questo settore. Chiediamo pertanto che l'INFIR sia incluso nell'elenco previsto dall'articolo 11. Questo è il senso del nostro emendamento che speriamo il Governo accetti e l'Assemblea conforti con il suo voto.

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

R E B E C C H I N I , *relatore*. L'accoglimento di questo emendamento comporterebbe il ritorno del provvedimento all'altro ramo del Parlamento. Tuttavia la proposta avanzata può avere un fondamento.

Ritengo che, per le considerazioni generali già fatte, si debba pregare il presentatore dell'emendamento di ritirarlo, fermo restando il fatto che il Governo al riguardo potrà darci qualche indicazione su come eventualmente affrontare il problema nel tempo.

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

* M A Z Z A R R I N O , *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Prego anche io il senatore De Luca di ritirare l'emendamento. Esamineremo l'argomento in altra sede con un'iniziativa specifica. Non mi pare sia ora opportuno introdurre emendamenti che, per questo particolare argomento, costringerebbero a rimandare il provvedimento all'altro ramo del Parlamento.

P R E S I D E N T E . Senatore De Luca, insiste per la votazione dell'emendamento 11.1?

D E L U C A . In considerazione delle dichiarazioni del relatore e del rappresentante del Governo ritiro l'emendamento. Desidererei però trasformare l'emendamento stesso in ordine del giorno. Dal momento che è stato accettato un ordine del giorno del senatore Cucinelli, proporrei che questo mio ordine del giorno costituisse il suo completamento, la sua integrazione. Il testo è il seguente:

Il Senato,

condividendo pienamente i contenuti e le finalità dell'articolo 2 del disegno di legge (n. 2266) e dell'articolo 11 del decreto-legge n. 376 come modificato in sede di conversione;

rileva la dubbia formulazione della norma che sembra escludere gli enti pubblici di finanziamento di attività edilizie, come l'INFIR — Istituto nazionale per il finanziamento della ricostruzione — ente di diritto pubblico che da circa trent'anni opera nel settore del finanziamento edilizio a fini pubblici e che risulta già abilitato, in base a leggi e provvedimenti amministrativi, al finanziamento dell'edilizia agevolata e convenzionata, come risulta anche dal decreto ministeriale 22 novembre 1974 che lo ha abilitato, assieme a tutti gli istituti, alla concessione di mutui agevolati;

afferma la necessità di assicurare uniformità di trattamento nella provvista dei mezzi finanziari per tutti gli enti ed istituti di credito fondiario ed edilizio, e l'adeguamento conseguente dell'organizzazione e dell'attività degli stessi enti ed istituti;

impegna perciò il Governo a tenere conto, in sede di emanazione del provvedimento delegato, di questa esigenza, e, ove una simile interpretazione della legge risulti impossibile, a promuovere un sollecito provvedimento legislativo che includa l'INFIR fra gli enti ed istituti ammessi alle operazioni previste dall'articolo 11 del decreto-legge

13 agosto 1975, n. 376, così come modificato dalla Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Invito il Governo ad esprimere il parere sull'ordine del giorno testè presentato dal senatore De Luca.

MAZZARRINO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro.* Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento presentato dai senatori Brosio e Bergamasco all'articolo 13. Se ne dia lettura.

VENANZETTI, *Segretario:*

Sostituire l'articolo col seguente:

« È autorizzata, in aggiunta allo stanziamento di cui alla legge 6 agosto 1974, n. 366, la spesa di lire 100 miliardi, da utilizzare entro il 31 dicembre 1977, con la seguente destinazione:

a) lire 50 miliardi per gli interventi da finanziare nei porti compresi nell'ambito della competenza territoriale della Cassa per il Mezzogiorno;

b) lire 15 miliardi per gli interventi da finanziare nel porto di Genova;

c) lire 15 miliardi per gli interventi da finanziare nel porto di Trieste;

d) lire 20 miliardi per gli interventi da finanziare negli altri porti di competenza dello Stato.

I programmi esecutivi degli interventi da finanziare con gli stanziamenti previsti dal presente articolo sono disposti dal Ministro dei lavori pubblici d'intesa con il Ministro della marina mercantile.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni fino alla concorrenza dell'importo di lire 100 miliardi, ancor prima dell'iscrizione in bilancio della somma stessa ».

13.1

PRESIDENTE. Questo emendamento è stato ritirato.

All'articolo 13 è stato presentato un emendamento dal senatore Pastorino e da altri senatori. Se ne dia lettura.

VENANZETTI, *Segretario:*

Al secondo comma dell'articolo 13 aggiungere, in fine, le parole: « concentrando gli stanziamenti previsti nei porti di Genova, Napoli, Trieste e Palermo ».

13.2 **PASTORINO**, FOSSA, CUCINELLI ed altri

PRESIDENTE. Questo emendamento, a norma del quarto comma dell'articolo 100 del Regolamento, non sarebbe ammissibile.

PASTORINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PASTORINO. Onorevole Presidente, chiedo se, ai sensi del settimo comma dell'articolo 95 del Regolamento, è possibile ritirare l'emendamento trasformandolo in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Senatore Pastorino, la Presidenza accede, in via eccezionale, alla sua richiesta.

PASTORINO. Ritiro allora l'emendamento 13.2 trasformandolo nel seguente ordine del giorno:

Il Senato,

in sede di approvazione del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge n. 376, del 13 agosto 1975, recante provvedimenti per il rilancio dell'economia, considerato che l'articolo 13 del detto decreto-legge prevede la spesa di lire 50 miliardi, in aggiunta allo stanziamento di cui alla legge 5 agosto 1974, n. 366, per l'esecuzione di opere marittime;

ritenuto che tale stanziamento può produrre effetti proficui solo se concentrato nei grandi porti, che maggiormente avverto-

no la necessità di esecuzione di lavori di ampliamento e di ammodernamento,

impegna il Governo a concentrare gli stanziamenti previsti per i porti di Genova, Napoli, Trieste e Palermo.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere su questo ordine del giorno.

R E B E C C H I N I , relatore. Sono d'accordo.

M A Z Z A R R I N O , Sottosegretario di Stato per il tesoro. Il Governo accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'emendamento presentato dal senatore Brosio e da altri senatori all'articolo 15. Se ne dia lettura.

V E N A N Z E T T I , Segretario:

Art. 15.

Al terzo comma sostituire le parole: « sarà effettuata dal CIPE previo parere della Commissione interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281 », con le altre: « sarà effettuata per legge. I criteri di ripartizione sono determinati sentita la Commissione interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281 ».

15.1 **BROSIO, BERGAMASCO, GERMANÒ**

G E R M A N Ò . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G E R M A N Ò . Signor Presidente, questo emendamento è stato ampiamente illustrato questa mattina dal senatore Brosio nel suo intervento. Non resta altro che richiamarmi a quella illustrazione aggiungendo poche cose. La delega al CIPE prevista all'articolo 15 appare secondo noi in contrasto con quanto disposto dall'articolo 119 della Costituzione. Questo articolo, espressamente richiamato anche dalla legge n. 281 del 1970, prevede, in

caso di assegnazione di contributi speciali alle regioni, che essa avvenga per legge senza che ad organi amministrativi sia attribuita la competenza di determinare le somme da assegnare alle singole regioni.

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

R E B E C C H I N I , relatore. Non sono assolutamente d'accordo sul fatto che la procedura indicata e prevista dalla norma integri estremi di illegittimità sotto il profilo costituzionale. Mi riporto a quanto ho avuto occasione di sostenere in sede di Commissione e pertanto mi dichiaro contrario all'emendamento proposto, anche per un motivo di specie, oltre che per i motivi di carattere generale di cui si diceva.

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

M A Z Z A R R I N O , Sottosegretario di Stato per il tesoro. Signor Presidente, sono d'accordo con il relatore.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 15.1, presentato dal senatore Brosio e da altri senatori, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Sull'articolo 18-bis sono stati presentati alcuni emendamenti. Se ne dia lettura.

V E N A N Z E T T I , Segretario:

Sopprimere l'articolo.

18-bis. 7 **BROSIO, ROBBA, VALITUTTI, GERMANÒ, BALBO, BONALDI, PREMOLI, BERGAMASCO**

Dopo le parole: « è altresì sospesa », inserire le altre: « fino al 31 dicembre 1976 ».

18-bis. 9 **OLIVA, TREU, MONETI, DE LUCA, DELLA PORTA, BERLANDA, ASSIRELLI, LIMONI, DE CAROLIS**

Dopo le parole: « nuove autostrade », sopprimere le altre: « o tratte autostradali ».

18-bis. 5 BURTULO, MARTINA, MONTINI

Dopo le parole: « nuove autostrade », sopprimere le altre: « o tratte autostradali ».

18-bis. 2 LEPRE

Sostituire le parole: « di cui non sia stato effettuato l'appalto, ancorchè assentiti amministrativamente », con le altre: « di cui alla data di entrata in vigore della presente legge non sia stato già approvato, con decreto ministeriale, il progetto esecutivo ».

18-bis. 10 OLIVA, TREU, MONETI, DE LUCA,
DELLA PORTA, BERLANDA, ASSIRELLI, LIMONI, DE CAROLIS

In via subordinata all'emendamento 18-bis. 5, dopo le parole: « autorizzate in via amministrativa », aggiungere le altre: « esclusa la tratta Tolmezzo-Tarvisio della autostrada Trieste-Tarvisio ».

18-bis. 6 BURTULO, MARTINA, MONTINI

In via subordinata all'emendamento 18-bis-2, aggiungere, in fine, le parole: « esclusa la tratta Amaro-Tarvisio dell'autostrada Udine-Tarvisio ».

18-bis. 3 LEPRE

In via subordinata all'emendamento 18-bis. 7, aggiungere il seguente comma:

« La presente norma non si applica alle autostrade, ai trafori e alle tratte autostradali di grande comunicazione internazionale, nonché al completamento delle grandi direttrici autostradali nazionali, inclusa la tratta autostradale Messina-Palermo ».

18-bis. 8 BROSIO, ROBBA, VALITUTTI, GERMANÒ, BALBO, BONALDI, PREMOLI, BERGAMASCO

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

« La presente norma non si applica per il completamento dell'autostrada Messina-Palermo ».

18-bis. 1 CAROLLO, SANTALCO, MAROTTA, GENOVESE, TIRIOLO

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

« Il precedente comma non si applica al completamento del tronco intermedio dell'autostrada Messina-Palermo, che non è finanziato dallo Stato ».

18-bis. 4 BONINO, CROLLALANZA, NENCIONI, ARTIERI, BASADONNA, DE FAZIO, DE SANCTIS, CAPUA, ENDRICH, DINARO, FRANCO, FILETTI, GATTONI, LANFRÈ, LA RUSSA, LATANZA, MAJORANA, MARIANI, PAZIENZA, PECORINO, PEPE, PISANÒ, PISTOLESE, PLEBE, TANUCCI NANNINI, TEDESCHI Mario

G E R M A N Ò . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G E R M A N Ò . Signor Presidente, se lei me lo permette, illustrerò congiuntamente gli emendamenti 18-bis. 7 e 18-bis. 8. Con l'emendamento 18-bis. 7 la mia parte politica propone la soppressione dell'articolo 18-bis che è stato aggiunto dalla Camera dei deputati al decreto-legge in discussione. La formulazione del nuovo articolo sospende a tempo indeterminato la costruzione di nuove autostrade o tratti autostradali e di trafori di cui non sia stato effettuato l'appalto, ancorchè assentiti amministrativamente. La disposizione non opera alcuna discriminazione tra piccole e grandi autostrade e tra quelle di rilevanza internazionale e di grande importanza nazionale.

Ritengo che non ci sia parlamentare che non veda quali e quanti danni tale divieto provocherà. Le società concessionarie, i consorzi pubblici costituiti in varie parti d'Italia, gli enti preposti alla costruzione di autostrade, di trafori, di tratti autostradali che abbiano già ottenuto le concessioni dovranno abbandonare i progetti di costruzione, rimanendo a carico del loro bilancio le spese relative alle progettazioni, e ciò perchè non sono riusciti ad appaltare le opere prima della definitiva approvazione del presente disegno di legge.

L'abbandono dei programmi delle amministrazioni delle autostrade importa anche altri gravi danni perchè obbliga le aziende medesi-

me alla revisione degli organici del loro personale e non permette sicuramente di mantenere al lavoro una enorme quantità di lavoratori.

A tutto ciò si aggiungono ancora le mancate commesse alle industrie che producono cemento, ferro, acciaio, manufatti ed ancora alle aziende di trasporto coinvolte necessariamente nei lavori autostradali.

È evidente che, se il provvedimento governativo si prefigge di rianimare l'economia nazionale, la soppressione delle previsioni di nuovi lavori nel settore autostradale e dei trafori importerà sicuramente una diminuzione nel campo della produzione di materie prime, di semilavorati e lavorati, dei trasporti, come detto prima, ed ancora farà aumentare il numero dei disoccupati in modo considerevole.

In particolare, con riferimento all'emendamento 18-bis. 8, si fa osservare, come d'altronde ha dichiarato il senatore Brosio stamattina, che non si può *sic et simpliciter* annullare le previsioni di costruzione di tratti autostradali e di trafori inclusi in autostrade di grande comunicazione internazionale, perchè il completamento di dette opere fa parte di un disegno generale di realizzazioni concordate anche in sede internazionale con appositi protocolli. Dopo tante inadempienze dei governi che si sono succeduti in questi ultimi anni in materia di deliberazioni ed accordi europei, non sembra ancora tanto edificante aggiungervi altra grave inadempienza con la sospensione del completamento, per esempio, del traforo del Fréjus e della Udine-Tarvisio, al confine con l'Austria.

Con l'emendamento in discussione si propone da parte nostra di sopprimere il divieto imposto drasticamente dall'articolo 18-bis per il completamento delle grandi direttrici autostradali nazionali, inclusa la Messina-Palermo, della quale risultano costruiti e in esercizio i primi due tratti, il Palermo-Buonfornello e il Messina-Patti.

Il discorso in merito a questa grande arteria è di più ampia importanza perchè coinvolge anche considerazioni di carattere generale che richiamano tutta la problematica meridionalistica e siciliana in modo particolare.

Quando i Governi nei decenni scorsi delibero la costruzione di autostrade inclusero nei programmi anche, e in prima fila, l'autostrada del Sole la quale evidentemente non termina a Reggio Calabria, ma continua, malgrado la strozzatura dello Stretto di Messina, con la Messina-Palermo. Nel volgere di pochi lustri si costruirono tutte le tratte autostradali da Milano a Reggio Calabria e si rinviò o si ritardò, non sappiamo per quali motivi e per colpa di chi, la costruzione della tratta finale, appunto quella di Messina che conduce a Palermo. Finalmente la Sicilia si risveglia e riesce ad assumere l'iniziativa per conto proprio con la costituzione del consorzio autostradale ME-PA nel quale la regione siciliana è presente al 96 per cento. La stessa regione concede tra il 1965 e il 1975 al predetto consorzio ben 73 miliardi di lire a fondo perduto. Lo stesso consorzio riesce ad ottenere i finanziamenti necessari dai seguenti istituti di credito: a) Consorzio di credito per le opere pubbliche; b) Banca europea per gli investimenti; c) IMI; d) Banco di Sicilia; e) Banca nazionale del lavoro; f) Cassa di risparmio V.E.; g) Hambro's Bank.

Come è stato affermato da più parti politiche durante i lavori della Commissione per il bilancio, il completamento dell'autostrada da Patti a Buonfornello (per uno sviluppo di chilometri 90 circa) non importa alcuna concessione di finanziamento da parte dello Stato, avendovi già provveduto la regione siciliana; mantenere quindi l'autorizzazione alla costruzione delle opere previste in progetti già redatti e tecnicamente approvati significa non modificare il quadro previsionale del disegno di legge in discussione; significa anzi, a parer nostro, che tale costruzione contribuirà al disegno di ripresa economica interessando non soltanto mezzi, uomini ed aziende locali ma anche, e forse in gran parte, organizzazioni ed aziende che operano fuori di quella regione.

Approfondendo ancor più la questione della Messina-Palermo è da sottolineare che il consorzio autostradale ME-PA, dovendo abbandonare il completamento dell'opera, subirebbe un danno talmente grave da pregiudicare la sua esistenza perchè con la sola gestione delle due tratte già costruite e prima

rammentate non potrà far fronte agli oneri che ha contratto con gli istituti di credito che hanno concesso ed erogato i finanziamenti.

È evidente che l'ente si avvierebbe irrimediabilmente al suo fallimento, come si può arguire raffrontando i costi economici delle opere realizzate ai ricavi della gestione delle tratte già in esercizio. Ma c'è di più: attualmente nove imprese sono impegnate nei lavori in corso di completamento mantenendo al lavoro, nel momento in cui parliamo, circa 4.000 operai, mentre qualche mese fa si registravano circa 6.000 operai occupati nella esecuzione delle opere e circa mille altri operai nelle opere complementari (impianti di illuminazione, eccetera).

Nessuno nel Parlamento e nel paese certamente vorrà che circa 5.000 famiglie di modesti lavoratori siano gettate improvvisamente nella miseria senza tener conto dei riflessi negativi che si registrerebbero nel campo della produzione di materie, manufatti, eccetera che troverebbero impiego nei lavori in questione.

Signor Presidente, signor Ministro, la Sicilia appare oggi come la terra più lontana dai propositi del Governo e del Parlamento e non soltanto perchè è posta ai piedi dello stivale, ma anche perchè essa molte delusioni ed amarezze ha dovuto provare in questi ultimi trent'anni.

Forse sarà utile ricordare che la Sicilia ha atteso invano e per anni l'industrializzazione, ivi compresa la costruzione del V centro siderurgico che, sebbene promesso, fu poi dirottato nella vicina Calabria; ha visto sempre più immiserita la sua agricoltura specialmente nel campo della esportazione degli agrumi e dell'olio di oliva ed ora, proprio in questi ultimi giorni, dei vini che la Francia non vuole più e che anzi sovraccarica di tasse e balzelli doganali; attende ancora di vedere iniziata la costruzione del secondo binario; e sogna, proprio così, di vedere iniziare il ponte sullo stretto.

Sono queste cose che rimangono impresse in modo ineliminabile nella memoria dei siciliani i quali sono italiani come tutti gli altri e quindi ogniqualvolta si adottano provvedimenti restrittivi da parte del Parlamento auspiccherebbero che la loro regione non fosse

trattata alla stessa stregua delle altre che sono più ricche e più progredite appunto perchè la regione Sicilia da parecchi decenni giace in completo abbandono e non riesce a liberarsi dal pesante fardello della sua miseria.

Pensiamo alle centinaia di migliaia di siciliani sparsi in tutto il mondo in cerca di lavoro; pensiamo alle decine di migliaia di operai accorsi a Torino e Milano a dare man forte a quelle industrie quando quelle aziende erano in fase di forte espansione; pensiamo ancora a quelli che rientrano perchè licenziati, ai giovani che, ricchi soltanto di un diploma di studio, guardano oltre lo stretto in attesa di una possibilità di occupazione che non viene e forse non verrà mai.

Questa è la situazione della Sicilia; a ciò vogliamo ora aggiungere la stasi nel campo delle opere autostradali? (*Applausi dal centro-destra*).

O L I V A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

O L I V A . Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Senato ha certamente presente che il settore autostradale è oggi, con la legge 28 aprile 1971, fortemente limitato nella sua possibile espansione, vigendo il divieto della concessione di nuove autostrade. Nell'ambito di questa limitazione fondamentale è evidente che le società autostradali in possesso di precedenti concessioni, in gran parte costituite da enti pubblici e finanziari, hanno portato avanti i loro programmi nella certezza che il diritto consentiva loro di operare liberamente, appunto perchè la legge del 1971 nessuna limitazione aveva messo alla loro operatività. Quindi hanno portato avanti i loro progetti, ed hanno iniziato nuove costruzioni o proseguito di mano in mano la costruzione dei lotti che potevano finanziare, spesso realizzando imponenti opere d'arte (ponti, viadotti, gallerie, eccetera) che notoriamente vengono affidate ad appalti-concorso e vengono costruite prima delle opere relativamente più semplici, che sono quelle di successiva congiunzione stradale. In questa situazione, che vede impegnati enti pubblici, enti finanziari, imprese, attrezzature e una

imponente massa di lavoratori per la realizzazione di programmi consentiti e confermati dal Governo attraverso le varie autorizzazioni amministrative e ministeriali, è ora piombato l'articolo 18-bis: un articolo di cui non si comprende come abbia potuto inserirsi (costituendone una patente contraddittoria) in un provvedimento del Governo, condiviso dal Parlamento, che mira invece a riannimare l'iniziativa nel campo delle opere pubbliche.

L'articolo 18-bis, di cui — come hanno proposto i liberali — si dovrebbe chiedere e votare la pura e semplice soppressione, introduce infatti il concetto di una sospensione a tempo indeterminato della costruzione non solo di nuove autostrade — e, fino a un certo punto, passi — ma addirittura delle tratte autostradali, cioè dei tratti di congiungimento tra lotti già costruiti, i quali non possono ovviamente essere messi in esercizio (e procurare i relativi utili) se non vengono congiunti tra di loro: a meno che — dice l'articolo 18-bis — non sia stato già effettuato l'appalto. Si esclude infatti perfino l'ipotesi dell'assenso amministrativo già concesso.

Orbene: io mi permetto di farvi presente la gravità della situazione che verrà a crearsi. Già la concessione rappresenta un rapporto di buona fede che diventa impegnativo per lo Stato nei confronti delle società concessionarie. Ma qui la concessione viene svuotata: diventa inutile tutta la pregressa preparazione tecnica ed amministrativa dei progetti; inutile l'avvenuta predisposizione di un piano finanziario di finanziamento dell'opera di gestione; inutile il preventivo di spesa faticosamente calcolato; inutile l'attesa di lunghi mesi prima di ottenere il decreto di approvazione ministeriale. In questo momento, quando tutto è pronto, quando si sono assunti gravosi impegni finanziari, quando si possono impiegare le attrezzature, quando gli operai attendono di avere il lavoro (magari rientrando dall'estero per lavorare vicino a casa propria), l'opera viene rimandata a chissà quando sol perchè l'appalto, già autorizzato, non è stato materialmente espletato.

Veramente questa situazione è incomprensibile; ed io ho soltanto sfiorato la gravità di questa situazione contraddittoria che va a crearsi in forza dell'articolo 18-bis.

Mi sono dunque permesso di suggerire almeno due correttivi a questa norma irrazionale. Uno è rappresentato dall'introduzione di un termine per la sospensione. È mai possibile che delle società concessionarie possano veder sospesa la loro attività a tempo indeterminato? Cosa faranno intanto le società che si sono organizzate con un personale tecnico e amministrativo? Cosa faranno per due o tre anni? Si metteranno in liquidazione? Dovranno rinunciare alla concessione? E chi manterrà i tratti di autostrada già costruiti? Si lasceranno andare in malora senza manutenzione? I tratti costruiti non si potranno neanche asfaltare perchè l'asfaltatura si deve affidare in appalto a un'impresa specializzata? Non si potranno completare e aprire al traffico i tronchi già costruiti sol perchè mancano cartelli e *guardrails*? E tutto questo a tempo indeterminato? Almeno si assuma l'impegno di un termine, che mi pare di aver previsto sufficientemente lontano: il 31 dicembre 1976. Credo che già questo termine farà arricciare molti nasi perchè un anno e mezzo di inattività è veramente dannoso. Ma poichè abbiamo sentito dall'esposizione dei Ministri finanziari che forse nel secondo semestre del 1976 ci potrà essere un cenno di ripresa, almeno lasciamo aperta la speranza di una ripresa operativa per quella epoca.

Ma soprattutto insisto sull'emendamento 18-bis.10 con cui propongo di sostituire il « catenaccio » dell'appalto già effettuato con la nozione del decreto ministeriale di approvazione quando esso risulti già emesso alla data di entrata in vigore di questa legge: siano cioè consentite le opere non con la semplice approvazione amministrativa e finanziaria, nè solo quando vi sia un piano di finanziamento e di gestione, ma almeno quando l'iter amministrativo-burocratico sia stato formalmente completato con un decreto ministeriale.

Io mi domando, onorevoli colleghi: perchè una ancor più stretta severità? Se il Governo (al quale, in base alla legge del 1971, si è lasciata libertà di azione per le autostrade già date in concessione) ha già atteso mesi e mesi e poi, esaminate le cose, ha finalmente dato il decreto ministeriale, perchè negarne la efficacia? Il Governo non era obbligato a

emettere il decreto. Se invece il Governo finalmente lo ha dato, questo sospirato decreto, non vi pare che lo Stato abbia assunto ormai verso i concessionari un preciso impegno di contenuto tale da avvicinarlo se non al diritto quesito all'interesse legittimamente protetto? Non si può dunque tornare indietro; e non lo può fare in buona fede neanche il legislatore; non può costringere lo Stato a mancare doppiamente ai suoi impegni. Sarebbe veramente iniquo che, una volta emesso un atto affidato alla responsabilità del Governo nella piena licenza di una legge che lo consente, il Parlamento, senza il fondato motivo di un miglioramento della situazione, ma anzi contraddicendo se stesso nella ricerca di una maggiore occupazione o almeno della salvezza dell'occupazione, inter-

venga per togliere efficacia al decreto ministeriale.

Un'unica cosa devo ancora sottolineare ed è che questa norma non figura nel decreto originario. Bisogna dare atto al Governo di non aver voluto affatto questo emendamento. Esso è probabilmente il primo a lagnarsi di questo siluro alle proprie intenzioni congiunturali. Ma poichè è stato introdotto, se non vogliamo o non possiamo arrivare alla soppressione *tout court*, almeno fissiamo alla sospensione un limite ragionevole di tempo, e soprattutto facciamo sì che si rispettino gli impegni legittimamente assunti dal Governo, ai quali — altrettanto legittimamente — possono richiamarsi nella loro libera operatività le società concessionarie.

Presidenza del Vice Presidente VENANZI

BURTULO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BURTULO. L'emendamento 18-bis.5 che propone di sopprimere le parole: « o tratte autostradali » ha carattere generale. Se infatti la Camera dei deputati emendando il testo originario del decreto-legge con l'aggiunta dell'articolo 18-bis ha voluto accentuare il limite già posto dalla legge 287 del 28 aprile 1971 all'investimento di ingenti capitali in costruzioni autostradali, tuttavia — come è stato già ben rilevato — l'assoluta proibizione di costruire tutte le tratte autostradali che non siano già appaltate, e ciò a tempo indeterminato, è eccessiva, può portare a situazioni paradossali, compromettendo la funzionalità *sine die* di opere in gran parte realizzate che rischiano di rimanere inutilizzate o minimamente utilizzate, vanificando ai fini essenziali immensi sforzi finanziari già compiuti e giungendo — come è stato già detto — alla contraddittorietà delle finalità degli stessi decreti anti-congiunturali.

Ribadito il principio del limite di intervento nel settore autostradale, restavano sempre al Governo gli strumenti amministrativi (concessione di finanziamento, approvazione di progetti eccetera) per operare una rigorosa selezione in base a criteri di necessità, di opportunità e di produttività, anche in relazione alle finalità generali dei decreti anti-congiunturali, mentre la proibizione di tutte le tratte autostradali è irrazionale e può portare — come ho detto — a situazioni paradossali e controproducenti anche ai fini generali dei provvedimenti che andiamo approvando.

Così avviene (e passo all'emendamento 18-bis.6) per l'autostrada Trieste-Udine-Tarvisio. L'articolo 18-bis blocca la tratta Amaro (cioè Tolmezzo)-Tarvisio. Il tratto autostradale Udine-Tarvisio è stato concesso amministrativamente nel 1968. La realizzazione è stata affidata alla società autostrade dell'IRI. Il tratto Udine-Amaro è in via di ultimazione e per il tratto Amaro-Tarvisio è stata ultimata la progettazione, che è in corso di approvazione. Questo tratto è l'unico che rimane per

collegare Trieste e tutto il sistema autostradale italiano con il sistema autostradale dell'Europa centrale ed orientale. Si tratta di un collegamento unico in quanto fa parte delle arterie E-7 ed E-14, incluse dalla convenzione di Ginevra del 1950 fra le fondamentali del Continente e in quanto congiunge la penisola italiana con Vienna, Brno, Varsavia, con Salisburgo, Praga e Stettino e congiunge attraverso Salisburgo e la E-11 il porto di Trieste a Monaco. Basta questo per sottolineare la vitale importanza internazionale del collegamento che ha un'unica strozzatura: Amaro-Tarvisio.

Questo rinvio *sine die* non tiene conto degli impegni internazionali. Il Governo italiano ha ripetutamente assicurato l'Austria sulla sua realizzazione, indicando tempi che per varie ragioni sono purtroppo già superati. E tutto il piano autostradale austriaco, con la Vienna-Klagenfurt-Villacco-Tarvisio e la Salisburgo-Villacco, è orientato in vista del completamento della Trieste-Udine-Tarvisio.

A parte ogni considerazione di merito, non può sfuggire la gravità di questa proibizione per la contraddittorietà politica e la gravissima ripercussione sulla opinione pubblica della popolazione triestina e dell'intera regione Friuli-Venezia Giulia.

Nella scorsa settimana il Senato ha approvato le dichiarazioni del Governo sull'accordo italo-jugoslavo. Si è parlato della funzione che, risolta la questione dei confini, può riassumere, con la creazione della zona franca a cavallo del confine, Trieste nel commercio e nel traffico internazionale. Oggi, a distanza di una settimana, rinviando a tempo indeterminato la costruzione dell'ultima tratta autostradale, dovremmo negare a Trieste il suo congiungimento autostradale con Monaco, Vienna, Praga, Varsavia e Stettino e tutto ciò per un'unica tratta stradale, in contraddizione con tutte le speranze e i piani di sviluppo della regione Friuli-Venezia Giulia, che si basano sullo sviluppo della funzione di ponte nei traffici fra il nostro paese e quelli dell'Europa centro-orientale, e in contrasto con le stesse finalità dei decreti che, oltre all'occupazione, puntano ad una intensificazione delle esportazioni dei nostri manufatti nelle zone in cui ancora oggi sussisto-

no possibilità di assorbimento. E si tenga conto che Trieste è oggi di fatto isolata. La ferrovia Pontebbana è ancora ad unico binario, con le strutture di 70 anni fa e la strada statale 13 presenta strozzature insopportabili per il traffico moderno, specie per quello pesante, perchè l'ANAS, in vista della costruzione dell'autostrada, ha rinviato la sistemazione dei nodi più difficili del suo percorso.

Nel momento in cui alla vita economica di Trieste si apre una nuova prospettiva di ripresa della sua antica e connaturata funzione di centro del traffico, essa, a una settimana di distanza, verrebbe chiusa irrimediabilmente. Spero che il Senato voglia rendersi conto della gravità del problema e voglia accogliere, se non l'emendamento presentato in via principale, perlomeno quello presentato in via subordinata. (*Applausi dal centro*).

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 . Illustrerò brevemente gli emendamenti 18-bis.2 e 18-bis.3 poichè il senatore Burtulo ha indicato abbondantemente lo scopo e le finalità degli emendamenti da noi proposti che nella sostanza sono uguali.

Dirò subito, tanto per chiarire la nostra posizione, che il nostro atteggiamento conforta lo spirito che ha animato l'emendamento approvato dalla Camera dei deputati col quale si propone, ai fini di meglio utilizzare la spesa pubblica, di eliminare, per quanto possibile, interventi nel settore autostradale. Mi sembra che questo discorso abbia un senso e meriti la nostra approvazione.

Vi è poi l'altro problema riguardante i collegamenti col Nord-Est europeo. Se si considera il sistema di comunicazione delle nostre Alpi appare evidente che vi è un unico settore scoperto, quello delle Alpi orientali, che è uno dei più importanti. Esso infatti è stato definito da urbanisti e da studiosi dei problemi economici europei la porta italiana dell'Est. Le comunicazioni di questo settore hanno una funzione di supporto indispensa-

bile per il reperimento delle correnti di traffico turistico ed economico ed hanno una importanza fondamentale per i porti di Trieste e Venezia, soprattutto dopo l'apertura del canale di Suez, essendosi dichiarati l'Austria, la Germania e i Paesi dell'Est disposti ad utilizzare il porto di Trieste, che ha subito in questi ultimi 30 anni una grossa crisi, a condizione però che vi sia una rete di comunicazioni che garantisca celerità nei trasporti.

Ebbene, i supporti programmati erano la autostrada Udine-Tarvisio, che si sta completando fino ad Amaro, alle porte di Tolmezzo, e che abbisogna di altri 40 chilometri di percorrenza per arrivare al confine austriaco. La programmazione dell'autostrada Udine-Tarvisio ha portato tutto il sistema viario che scende dall'Europa centrale e settentrionale e dall'Europa orientale a fare capo a Villacco che è ubicata proprio al *terminal* della nostra autostrada e che è così divenuta il vertice dei collegamenti viari di questa importante parte dell'Europa. Detti collegamenti corrono paralleli alla ferrovia Roma-Vienna-Mosca, la Pontebbana, che ancora oggi si muove ad un solo binario, in condizioni realmente disastrose se pensiamo che ogni piccolo aumento di traffico mette in crisi tutto il sistema e crea lunghi parcheggi che arrivano anche nell'entroterra austriaco.

Non è quindi in discussione lo spirito che ha animato l'emendamento approvato dalla Camera: il discorso è che dobbiamo preoccuparci di utilizzare in pieno questa strada non solo al servizio dei porti di Trieste e di Venezia, ma al servizio dell'economia del nostro stesso paese, se vogliamo tenerlo collegato agli importanti mercati del Nord-Est Europa, anche nella certa prospettiva di futuri incrementi.

In queste opere, ci sta precedendo la Jugoslavia. Il problema non è della concorrenza: è che andiamo a dirottare sui Balcani quelle correnti di traffico che invece avrebbero la funzione di irrorare positivamente la nostra economia e con essa anche a costruire in termini di sostanza, attraverso questi rapporti internazionali aperti, una politica di pace e collaborazione con l'Europa orientale.

Questi sono i motivi che ci dicono che questa autostrada, che fra un anno sarà pronta sino ad Amaro, non è stata autorizzata per far sì che i cittadini di Trieste vadano nella mia Carnia a fare la passeggiata domenicale, ma per utilizzarla in funzione di ponte con l'Est europeo. Ne consegue la esigenza che l'autostrada sia compiuta e utilizzata al più presto.

Abbiamo udito qui prospettare alcune istanze, pur legittime, che vengono avanti da ogni parte del paese. Il problema più importante per noi — e non è questo un discorso campanilistico, ma è di priorità per assicurarci questi mercati — è questo della porta orientale, che è completamente carente, in considerazione anche che non si è ad oggi realizzato il traforo di Monte Croce Carnico, il quale avrebbe ridotto a due ore la distanza Monaco-Trieste, opera sollecitata anche dalla Germania federale, proprio per esigenze di traffico che avrebbero portato ad un potenziamento del porto di Trieste.

La Pontebbana come ferrovia versa in quelle condizioni che ho sopra denunciato, la statale 13 è ancora allo stato napoleonico: occorre quindi risolvere questo problema della autostrada in questa chiave, in questa prospettiva, non per il gusto di andare per autostrade (come è emerso anche oggi in Senato nella prospettazione di varie situazioni locali), ma con una seria valutazione della funzione che questa autostrada ha rispetto ai collegamenti con l'Est europeo.

Sotto questo profilo abbiamo presentato il nostro emendamento che speriamo meriti la considerazione del Senato e il suo accoglimento.

C A R O L L O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A R O L L O . Solo per ragioni formali l'emendamento 18-bis. 1 ha le firme di Carollo, Santalco, Marotta, Genovese, Tiriolo: in verità esso è stato proposto alla unanimità dalla Commissione lavori pubblici del Senato. Certo, una Commissione alla unanimità non decide di presentare un emendamento

per capriccio, a caso: c'è un significato e una ragione in questo atto.

Non si tratta invero — e questo voto unanime dell'8ª Commissione era per sè illuminante — di un tratto di autostrada che possa effettivamente restringersi geograficamente tra Messina e Palermo; non si tratta cioè di porre in quest'Aula un problema di carattere campanilistico, ma si tratta in definitiva della continuazione dell'autostrada del Sole, di quella strada che è definita Europa 1 e il cui tracciato non è previsto che debba fermarsi allo stretto di Messina perchè non è ancora previsto che l'Italia si fermi a Reggio Calabria, anche perchè i siciliani vi si opporrebbero. È paradossale allora che questa norma restrittiva, subordinata ad una certa logica di strano indirizzo politico, debba produrre, come in effetti andrà a produrre, una distorsione fondamentale di quell'indirizzo più costruttivo e più saggio secondo il quale la strada del Sole e l'Europa 1 debbono continuare il loro corso fino a Palermo. Però è da considerare un'altra cosa, onorevoli colleghi: la regione siciliana ha finanziato con legge propria del 3 giugno 1975 il completamento dell'autostrada. Qui non si viene a chiedere al Parlamento nazionale di destinare parte delle disponibilità finanziarie dello Stato...

G E R M A N O . Anche perchè non l'ha mai fatto.

C A R O L L O al completamento dell'autostrada. E giustamente, fra l'altro, mi viene ricordato che mai, neanche per il passato, per il tratto di 90 chilometri già realizzati, lo Stato ha speso una lira. È vero che è molto difficile per le regioni povere essere ascoltate nell'ambiente delle regioni ricche. Però è anche vero che le regioni povere talvolta hanno una dignità d'intervento che non può essere sottovalutata. E dicevo, signor Presidente, onorevoli colleghi, che la regione siciliana ha deciso il finanziamento di 30 miliardi di lire — legge 3 giugno 1975 — e 40 miliardi per fidejussione, ai fini dei crediti che sul mercato debbono pur essere chiesti.

Allora io mi domando: come si fa con legge del Parlamento ad inficiare, a svuotare una legge di una regione a statuto speciale?

Quale conflitto di competenza fra lo Stato e la regione sarà sollevato in questa materia? Quale giustificazione può mai dare il Governo, il Parlamento nei confronti di un fatto così paradossale che non ha nulla a che vedere con i vari campanilismi che talvolta promuovono le nostre passioni o le nostre illusioni? E io chiedo ai colleghi dell'estrema sinistra, ai comunisti e ai socialisti, che cosa vogliono fare in questa circostanza. La logica che li ha spinti, e che nel merito io non giudico, a stimolare l'approvazione dell'emendamento restrittivo alla Camera, una logica che può avere anche un certo fondamento per alcune opere autostradali in Italia, si dovrebbe applicare anche per questo caso emblematico e di per sè paradossale? Se si deve applicare, allora non si potrà non ritenere correo questo silenzio della sinistra.

È stato ricordato che ci sono 4-5.000 operai che dall'oggi al domani saranno licenziati nonostante il fatto che, a seguito dei finanziamenti regionali, gli appalti sono pronti ad essere dati per la continuazione dei tratti. Ma se questi appalti non vengono dati anche gli operai delle tratte in costruzione saranno licenziati. Chi andrà a pagare i 90 e più miliardi di lire di crediti assunti dal consorzio dal momento che tali crediti potrebbero essere saldati unicamente se l'intera autostrada fosse completata? I conti economici saltano. Ci saranno 4 o 5.000 operai disoccupati e che direte loro? Direte che per il fatto che non si costruiscono talune autostrade del nord-Italia non debba costruirsi neanche questa relativa alla continuazione dell'Europa 1? Direte che la colpa, al solito, è della maggioranza e del Governo, vittima, in questo momento, forse più del suo timore di perdere che della sua adesione alla forza di ciò che è giusto?

Vorrei augurarmi che un ripensamento ci possa essere, che poi sarebbe una adesione al proposito espresso unanimemente dalla Commissione lavori pubblici e per queste considerazioni mi sono fatto promotore e firmatario dell'emendamento unitamente ai miei colleghi.

B O N I N O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B O N I N O . Il nostro gruppo, coerente con quanto hanno rilevato in sede di discussione generale il collega Basadonna, il senatore Crollalanza ed il sottoscritto, ha ritenuto opportuno presentare all'articolo 18-*bis* un comma aggiuntivo affinché l'articolo stesso non sia applicabile al completamento del tronco intermedio dell'autostrada Messina-Palermo.

I motivi del nostro emendamento meritano una breve illustrazione preceduta però da alcune premesse di carattere generale.

È innanzitutto evidente l'assurdo di voler sospendere la costruzione di questa tratta intermedia di autostrada quando di già la stessa sul tratto Messina-Patti è funzionante, così come è funzionante quello da Palermo a Buonfornello sino alla deviazione dell'autostrada per Catania; autostrada amministrata da un Consorzio che riscuote regolarmente i pedaggi che servono alle spese della gestione, della manutenzione e che concorrono ad alleggerire il relativo piano finanziario a suo tempo prestabilito.

È evidente l'assurdo mentre si sta per approvare un decreto-legge che ha tra gli altri scopi l'incremento dell'attività edilizia e le opere pubbliche, quasi che il completamento che andrà a sostituire le vecchie e tortuose strade e cioè la consolare dei romani, rabberciata poi dai borboni ed ultimamente, in misura assai ridotta, dall'ANAS non fosse anche esso un'opera pubblica.

E ciò mentre sono in corso i raddoppi delle corsie di alcune autostrade nazionali che passano inosservati ai legislatori dell'altro ramo del Parlamento.

Se l'introduzione nel decreto-legge dell'articolo 18-*bis* ha voluto rappresentare un freno o un blocco ad alcuni progetti autostradali che hanno dato occasione a rivalità locali di natura economica e politica e finanziaria specie al nord, e alle quali noi intendiamo rimanere estranei, ciò non impedisce di ammettere che forse quelle autostrade, se realizzate, comporterebbero un onere per il necessario concorso finanziario dello Stato, mentre l'autostrada Messina-Palermo si trova in ben differenti condizioni.

L'autostrada nostra, che è un'opera d'arte costruttiva e dalla quale si ammira un mera-

viglioso panorama tutto lungo la costa tirrenica della Sicilia, è stata resa possibile dalla convenzione di concessione stipulata il 21 dicembre 1967 tra l'allora Ministro dei lavori pubblici Giacomo Mancini e il dottor Giuseppe Campione, rappresentante del costituendo consorzio al quale ha partecipato la regione siciliana nella misura del 96 per cento mentre il rimanente 4 per cento è stato suddiviso tra l'amministrazione provinciale di Messina, la Camera di commercio, il nucleo di industrializzazione del Tirreno, il comune di Barcellona Pozzo di Gotto a firma dell'attuale senatore Santalco sindaco dell'epoca del comune di Barcellona.

Il consorzio è stato riconosciuto con atto del 30 maggio 1968 con decreto dell'assessore Bonfiglio ed approvato dal Presidente della regione dell'epoca oggi illustre nostro collega, senatore Carollo.

La regione ha concorso al capitale patrimoniale dell'opera con 25 miliardi avvalendosi dei fondi dell'articolo 38, conferendo poi in seguito, con 4 successive leggi, ulteriori 73 miliardi quale contributo all'inizio della costruzione dell'autostrada stessa. La presenza finanziaria dello Stato è stata invece simbolica nella misura dello 0,0001 per cento a cui non ha seguito alcun versamento.

La spesa per le opere in corso, compresa quella dei due tratti già ultimati e funzionanti, si aggira sui 280 miliardi e lo Stato, ripeto, onorevoli colleghi, non vi ha concorso neppure per una lira; un'opera, quindi, voluta e in corso di attuazione per espressa e concorde iniziativa della regione. Detta autostrada, se l'articolo 18-*bis* rimanesse in vigore, comporterebbe danni incalcolabili che da parte nostra è doveroso denunciare al Senato e che la Camera dei deputati, sulla scorta della documentazione che vado a fornire, non potrà disattendere. Si tenga presente che il consorzio, per la copertura della spesa occorrente per la realizzazione della opera, ha presentato a suo tempo un piano finanziario unitario approvato con decreto interministeriale dell'8 febbraio 1974, che prevede finanziamenti a lungo termine e contributi a fondo perduto concessi dalla regione siciliana in passato già per un complesso di 73 miliardi, di cui l'ultimo concesso

con legge regionale del 3 giugno 1975, n. 30, di 30 miliardi, legge approvata dall'assemblea regionale siciliana all'unanimità.

I finanziamenti a lungo termine, poichè, evidentemente, i mezzi forniti dalla regione non erano sufficienti, sono stati accordati con giusta valutazione della importanza, della serietà dell'opera e della oculata amministrazione di chi presiede il consorzio da:

- 1) Consorzio di credito per le opere pubbliche;
- 2) Banca europea per gli investimenti;
- 3) Istituto mobiliare italiano (IMI);
- 4) Banco di Sicilia;
- 5) Banca nazionale del lavoro;
- 6) Cassa di risparmio V.E. per le province siciliane;
- 7) Hambro's Bank, capofila per prestiti obbligazionari collocati sul mercato estero.

E voi sapete, onorevoli senatori, come sia tutt'altro che facile ottenere, nel clima di questi ultimi anni, prestiti esteri come ha ottenuto il consorzio dalla Banca europea per gli investimenti e più ancora dalla Hambro's Bank, superando la naturale diffidenza degli inglesi.

Applicando per la nostra autostrada l'articolo 18-bis, si verrebbe a colpire quel processo di crescita di infrastrutture autostradali che solo da pochi anni si è andato creando nelle regioni meridionali, specie in Sicilia, in cui le autostrade non sono di certo una alternativa di lusso ma tendono a sostituirsi alla cosiddetta viabilità ordinaria, che ripeto, rimonta alle strade consolari, strade che come la Messina-Palermo sono percorribili, date le curve e l'intasamento, in non meno di 5 ore, se non si vuole rischiare la vita in temerari sorpassi per percorrere 240 chilometri.

L'autostrada nei tronchi di già costruiti ed in quelli intermedi da costruire, riduce la percorrenza a 181 chilometri, cioè con un guadagno di oltre 3 ore per mezzi leggeri e pesanti.

I lavori dell'autostrada hanno rappresentato in questi ultimi 2 o 3 anni l'unica fonte di lavoro di circa 6.000 addetti del settore

dell'edilizia. Mi riferisco alle cifre provinciali.

Sono attualmente aperti e in piena attività 10 grandi cantieri che impiegano circa 3.600 operai, cantieri che, senza la prospettiva di poter concorrere e rimanere *in loco* per futuri appalti, ripeto, per il completamento del tratto intermedio della tratta Buonfornello-Cefalù, partenza dal terminale di attacco della Palermo-Catania, alla fine dei lavori in corso di attuazione, lavori che vanno da Patti a Rocca di Caprileone, chiuderanno lasciando disoccupati oltre 3.500 operai e tecnici che per la fine dei lavori stessi, credo, non potranno nemmeno usufruire della cassa integrazione.

Nè si può ignorare che per lavori di così grande mole concorrono centinaia di operai delle cave di pietrisco e decine di autotreni per il trasporto dalle cave stesse alla posa di collocamento.

Per la grave crisi che ha investito la provincia di Messina specie nel territorio del Nucleo industriale del Tirreno che va da Villafranca a Barcellona Pozzo di Gotto, la regione siciliana, ripeto ancora una volta, ha responsabilmente deliberato una ulteriore partecipazione di 30 miliardi di cui 15 destinati a fronteggiare i maggiori oneri dei lotti in costruzione e 15 espressamente riservati quale contributo all'appalto di nuovi lotti sulla tratta intermedia che deve essere completata.

È prevista inoltre la partecipazione del Governo siciliano per garantire finanziamenti per 40 miliardi di lire da utilizzare esclusivamente per l'appalto di nuovi lavori.

Un'opera colossale che onora l'ingegneria italiana, i progettisti, maestranze e tecnici che l'hanno realizzata, non può essere lasciata incompiuta sia perchè la sua funzione è utilissima e concorre allo sviluppo dell'economia e del turismo siciliano, sia perchè assicurerà per altri 4 anni lavoro a circa 4.000 persone.

Non dimentichiamo che anche in Sicilia la situazione potrebbe diventare esplosiva e mi auguro che tutti i colleghi rendendosi conto delle gravissime responsabilità che andrebbero ad assumere vogliano accogliere il nostro emendamento, che d'altronde è

in buona compagnia insieme a quello firmato dall'onorevole Carollo e altri e che tende allo stesso fine. Un errore tecnico della Camera, che è rimasto misterioso perchè non si è neppure potuto conoscere chi sia stato il proponente dell'articolo 18-bis, credo fermamente che il Senato avrà la volontà politica di concellarlo assicurando alle due province limitrofe di Palermo e Messina almeno in questo settore la tranquillità che manca in tante altre iniziative di carattere economico intese a sgravare maggiormente la crisi siciliana alla quale i due decreti-legge che stiamo per approvare intendono concorrere per alleviarla.

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

R E B E C C H I N I , relatore. Signor Presidente, vorrei esprimere un parere sintetico su tutti gli emendamenti relativi al 18-bis che sono stati illustrati dai vari presentatori.

A me sembra che, se vogliamo realmente far sì che le misure proposte che si vanno a convertire in legge si dimostrino essere ispirate ad esigenze essenzialmente contingenti, ma anche rispondenti ed in armonia con una politica di struttura, non si può *sic et simpliciter* (come mi sembra da nessuno sia stato ipotizzato, all'infuori di un emendamento in tal senso) ritenere pensabile il superamento dell'articolo 18-bis riguardante appunto il divieto di costruzione di nuove autostrade o tratte autostradali e di trafori di cui non sia stato effettuato l'appalto, dice la norma, ancorchè assentiti amministrativamente. A me sembra che questa norma, al di là di una esasperazione un po' puntigliosa — vedremo in che senso faccio questa specificazione — affermi un principio sano, se vogliamo dimostrare che intendiamo procedere con provvedimenti che rientrino nella indicata nuova linea di sviluppo e che attraverso queste misure non intendiamo venir meno a tale linea che non può non coinvolgere un inevitabile blocco della politica autostradale, forse in passato più giustificatamente perseguita, ma certo oggi da rivedere.

Occorre far salvo quindi questo principio, questo indirizzo e non solo platonicamente, ma nei fatti, sanando altresì situazioni limite e casi paradossali, quali quelli ampiamente illustrati dai colleghi intervenuti e che riguardano, ad esempio, la Messina-Palermo o la Tolmezzo-Tarvisio, che vedono le opere finanziate, anche se non appaltate. Inoltre con l'approvazione della norma, così come è stata proposta dalla Camera, nella sua puntigliosa esasperazione, come dicevo prima, non è possibile costruire tratti, tronchi o tratte — non conosco la terminologia dell'ANAS — che siano funzionali rispetto alle opere già eseguite, altrimenti sarebbero inservibili.

Ecco quindi perchè a me sembra che occorra temperare e armonizzare alcune esigenze e tra queste quella primaria del contenimento della politica autostradale per connettere queste misure congiunturali a una politica di strutture che dia indicazioni precise sull'esigenza di bloccare, ora più che mai, questa stessa politica, riservando eventualmente i finanziamenti già predisposti ad altri investimenti che possano soddisfare esigenze di mano d'opera locale. E questo è il motivo meno convincente che è stato qui addotto perchè, se dobbiamo tener conto di ciò, non ne usciamo mai: sempre, infatti, si potrebbe addurre questa motivazione, in ogni occasione, per ogni autostrada, per ogni tratto o « bretella », come suol dirsi, che congiunga questa o quella autostrada a questo o a quell'innesto.

Occorre quindi una affermazione chiara e precisa di tale politica che deve fare inventire rotta pur salvando in concreto quelle situazioni paradossali, quei casi limite come la Palermo-Messina o la Tolmezzo-Tarvisio e altre che rientrano però in questa fattispecie, senza dare una interpretazione troppo estensiva, altrimenti finiremmo per smentire nei fatti ciò che affermiamo nelle parole e nelle buone intenzioni di cui può dover essere lastricato l'inferno.

Quindi, su un piano concreto, anche per le considerazioni generali già svolte, vi è l'esigenza primaria, che mi sembra quasi tutti avvertiamo, di varare i provvedimenti entro il termine costituzionale previsto sen-

za correre il rischio di iniziare con la Camera questa corsa a rimpiattino che potrebbe essere particolarmente pericolosa perchè potrebbe portare a non concludere l'*iter* relativo alla conversione del provvedimento entro venerdì 17 prossimo venturo.

Detto questo, nel rispetto dell'esigenza primaria di varare i provvedimenti senza dover correre rischi — tanto per intenderci chiaramente, questo è il pensiero modestissimo del relatore — dell'esigenza altresì di affermare in concreto e con chiarezza una necessità di inversione di tendenza sul piano della politica autostradale, c'è anche e non meno la necessità di superare quella puntigliosa esasperazione indicata nella norma che coinvolge quei casi limite, quelle situazioni paradossali che, dicevo, vanno ovviamente e necessariamente salvate.

Mi permetto, pertanto, onorevoli colleghi, di rivolgervi un invito, vorrei dire una preghiera personale oltre che politica, in ragione della motivazione addotta — sul piano personale lo dico per cortesia e sul piano politico lo dico rifacendomi alla motivazione addotta — di ritirare gli emendamenti, invitando altresì il Governo a prendere un impegno esplicito, chiaro, vorrei dire vincolante affinché attraverso un provvedimento, da adottare con lo strumento più rapido e più efficace, possa salvarsi, nell'affermazione del principio qui richiamato e introdotto dalla Camera, quella serie di casi limite di cui dicevamo, meglio regolamentando la materia ed evitando quella esasperazione, inserita nella norma, che definiamo, appunto, puntigliosa.

Concludo quindi invitando da una parte i colleghi presentatori degli emendamenti a ritirarli, ma dall'altra invitando il Governo a prendere un impegno, che potrebbe anche essere a termine, accettando come raccomandazione gli ordini del giorno che dovrebbero essere una volta tanto non solo dei fatti simbolici, come troppo spesso avviene in sede parlamentare, ma realmente vincolanti per il Governo.

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

* M A Z Z A R R I N O , *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, spero di non farvi perdere molto tempo anche se il rispetto che devo alla Assemblea e alla verità mi costringerà a dire per qualche minuto alcune cose. L'atmosfera così tesa che caratterizza il dibattito intorno a questi emendamenti dimostra il valore che viene attribuito anche alla interpretazione che di questa norma approvata dalla Camera vuole dare il Senato.

Che cosa è accaduto? Devo rendervi testimonianza di quello che è accaduto nell'altro ramo del Parlamento, anche perchè l'iniziativa dell'articolo 18-bis, come è noto, non è del Governo; quindi non avrei nessuna difficoltà ad associarmi a quanti hanno chiesto modifiche di tale articolo. Però, onorevoli senatori, capita sempre, ogni volta che un provvedimento di legge va in prima lettura in un ramo del Parlamento, che presso quel ramo — e non per mancanza di rispetto all'altra Camera, ma per motivi oggettivi, perchè è la prima volta che i Gruppi politici presenti in Parlamento si confrontano sugli argomenti — si discutano tutti gli articoli, si cerchino le compensazioni, si lavori più a lungo per arrivare ad un accordo di maggioranza che consenta alla fine di varare il provvedimento nella sua unità globale.

È chiaro che quando il provvedimento, che evidentemente è frutto di una sorta di concessioni reciproche che i vari Gruppi fanno tra loro, viene poi sottoposto ad un esame analitico può manifestarsi, come nel caso specifico si è manifestato, qualche aspetto non del tutto approvabile e che quindi potrebbe esigere delle correzioni e degli emendamenti.

Il provvedimento che ci viene dalla Camera, che ha subito un lungo *iter* in comitati ristretti, in comitati dei nove, in Commissione e in Aula, rappresenta appunto questo complesso di iniziative rispetto al quale il Governo, pur mantenendo ferme le sue posizioni, ha espresso alla fine il suo assenso globale, perchè appunto nel suo insieme rispettava le impostazioni fondamentali che il Governo ha dato ai suoi decreti.

Nel merito, attorno al discorso delle autostrade, si è costituita alla Camera dei depu-

tati una larghissima maggioranza, quasi una unanimità, nell'esprimere un deciso atteggiamento contro la prosecuzione di quella che è stata definita la politica di investimento nelle autostrade. È un discorso che tra l'altro si sta facendo anche al di fuori del Parlamento, è un discorso noto a tutti ed io non mi soffermerò ad illustrarne le motivazioni: ne dirò una soltanto.

Si è ritenuto che in questo momento le risorse disponibili dovessero essere distolte dall'ulteriore impiego nel campo delle autostrade per essere destinate ad altri settori, ritenuti in questo momento prioritari rispetto a quello autostradale. Non si tratta quindi — e questa è la interpretazione che tra l'altro il Governo dà del suo assenso finale al provvedimento; ciascuna forza politica poi ha espresso le sue posizioni singolarmente — di una condanna recepita in questo decreto della costruzione delle autostrade nel nostro paese, ma si tratta di stabilire il principio che d'ora in avanti le risorse disponibili siano destinate ad altri fini che vengano ritenuti — ripeto; chiedo scusa della ripetizione — prioritari rispetto alla politica autostradale.

Questo discorso ha trovato consenso proprio in termini amplissimi nelle forze presenti alla Camera dei deputati. È accaduto però che il provvedimento è rimasto troppo generico e troppo perentorio nella sua genericità, nella sua espressione. E allora che cosa si può fare a questo punto? Potremmo — e credo che non sarebbe difficile se avessimo del tempo a disposizione — analizzare tutto quello che resta da fare in Italia in materia di completamento di autostrade e stabilire quello su cui si può esprimere un assenso e quello su cui si deve confermare un diniego. Ma tutto questo esigerebbe l'esame non già del provvedimento riguardante la Messina-Palermo o quello della Carnia sul quale dirò brevissime parole concludendo, ma l'esame analitico serio, approfondito di tutto il problema del completamento dei tronchi, delle tratte autostradali esistenti nel nostro paese che in questo momento per una sommaria informazione che ho, e mi scuso se è soltanto sommaria, è rappresentata da circa una ventina di tronchi, di tratte nel senso più classico, estensivo del termine per importi che potreb-

bero andare — i prezzi sono in evoluzione, quindi queste mie affermazioni vanno raccolte con notevole approssimazione — da 6-700 a 1.000 miliardi. Un provvedimento di questo genere, una decisione di prosecuzione in un certo senso oppure di blocco, secondo il mio modesto avviso, non può essere preso se non facendo un esame analitico di tutti quanti i tratti sospesi per stabilire appunto una graduatoria.

D'altro canto però io non posso non condividere le perplessità espresse con il calore di chi fra l'altro ha vissuto in prima persona come attore politico e vive ancora in prima persona come cittadino delle zone interessate i problemi che qui sono stati posti all'attenzione del Senato e del Governo. Credo anche io che nel momento in cui la Camera votava il provvedimento di sospensione intendesse riconfermare, risottolineare il principio dell'opportunità anzi della necessità di non procedere a investimenti ulteriori nel settore delle autostrade; anzi, dirò di più, non è mia impressione, è stato esplicitamente detto: dietro la voce tratte-tronchi eccetera si possono nascondere una serie di iniziative che sembrano completamente ma che possono essere in realtà delle nuove autostrade oppure dei collegamenti che la viabilità ordinaria, opportunamente potenziata, potrebbe risolvere come e forse meglio delle autostrade. E debbo dire per onestà che nell'elenco delle tratte sospese alcune hanno questa caratteristica che i colleghi oppositori hanno denunciato. Questa caratteristica evidentemente non si può attribuire a tutte. E allora dividerci in favorevoli e contrari al completamento delle autostrade io credo che sia assolutamente improprio, giacché, almeno per quello che riguarda il Governo, non ci sembra possibile che si possa vietare il completamento di un'autostrada per la quale esso sia proprio condizione essenziale per la sua vita e meno che mai, per esempio, quello di bretelle di completamento fra l'autostrada e i centri urbani. Io credo che queste si possano e si debbano fare. E allora, alla luce di queste argomentazioni e tenendo presente che dopo il voto della Camera, date le note vicende che travagliano l'altro ramo del Parlamento e in previsione

dell'approssimarsi della scadenza del termine ultimo costituzionale di venerdì 17 per la conversione in legge dei decreti, ritengo non convenga correre l'alea, il rischio fondato di compromettere l'approvazione dei decreti, anche per discutere dei dettagli estremamente importanti, vitali per alcune zone del nostro paese, ma che comunque credo siano subordinati rispetto all'obiettivo primario dell'approvazione dei decreti e anche per gli obiettivi che quei decreti vogliono raggiungere e che sono stati, pur fra tante critiche, unanimemente condivisi dalle forze politiche presenti nel Parlamento, le quali hanno rilevato qualche volta l'insufficienza, ma mai l'impostazione e la filosofia che sta dietro i decreti stessi.

Per questi motivi mi associerei alla richiesta del relatore di ritiro degli emendamenti assumendo formalmente — il ministro Colombo avrebbe voluto farlo lui personalmente, ma è assente per la prosecuzione della riunione con i sindacati a Palazzo Chigi e quindi non è qui ad esprimere più autorevolmente la volontà del Governo — l'impegno preciso, d'intesa con le forze parlamentari, a presentare il più rapidamente possibile un provvedimento che, salvaguardando questa filosofia di base di indirizzare verso altri settori gli investimenti anziché in quello autostradale, consenta, con una precisazione che riguardi i singoli tronchi e le singole tratte, di correggere l'impostazione data all'articolo 18-bis dalla Camera dei deputati per soddisfare quelle che ritengo legittime esigenze qui rappresentate dai colleghi che hanno parlato a sostegno di alcune autostrade che sicuramente meriteranno la particolare attenzione del Parlamento e del Governo.

Spero di aver espresso chiaramente il mio parere e sono a disposizione per ulteriori eventuali delucidazioni. Ringrazio per il cortese ascolto.

BONINO. Noi manteniamo l'emendamento 18-bis. 4.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori se insistono per la votazione dell'emendamento 18-bis. 7.

GERMANÒ. Lo manteniamo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori se insistono per la votazione degli emendamenti 18-bis. 9 e 18-bis. 10.

DE CAROLIS. Dopo le dichiarazioni del relatore e del Governo e rilevato dalle dichiarazioni stesse del Governo che non si tratta di una astratta e rituale presa d'atto di un problema, che ha un fondamento che è stato riconosciuto sia nell'intervento del relatore, sia nell'intervento dell'onorevole Sottosegretario, ma si tratta di un impegno concreto, esplicito e vincolante per il Governo perchè motivato anche da una valutazione di carattere generale del problema, cioè l'impegno della presentazione di un provvedimento che, con una visione globale della questione, stabilisca i precisi criteri in relazione al concetto di completamento dei tratti e quell'ordine di priorità che è indispensabile in questa materia, i presentatori degli emendamenti 18-bis. 9 e 18-bis. 10, a mio nome, dichiarano di trasformare gli emendamenti nel seguente ordine del giorno che, per le dichiarazioni del Governo, già rese, non potrà che essere accolto:

« Il Senato,

nel prendere atto delle dichiarazioni del Governo sugli emendamenti presentati a modifica dell'articolo 18-bis;

impegna il Governo a presentare, nei più ristretti termini, un provvedimento di carattere urgente con cui sia prevista in linea generale una soluzione equilibrata dei problemi emersi nella discussione, in base a criteri di priorità e funzionalità corrispondenti alla politica autostradale enunciata dal Governo stesso, tenendo conto in particolare delle esigenze segnalate con gli emendamenti presentati dai sottoscritti, che fanno parte integrante del presente ordine del giorno ».

NENCIONI. Domando di parlare per un richiamo al Regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

N E N C I O N I . Onorevole Presidente, si presenta un caso di forzatura regolamentare. Ci sono diversi emendamenti che hanno sostanzialmente lo stesso contenuto. Il relatore aveva richiesto (non è compito del relatore) che si ritirassero gli emendamenti; il Governo ha chiesto la parola facendo presenti le ragioni per cui riteneva che nella filosofia generale dei provvedimenti gli emendamenti potessero essere ritirati, prendendo preciso impegno per un piano generale. Il senatore Bonino ha fatto presente a nome del Gruppo che l'emendamento 18-bis. 4, che in sostanza ha lo stesso contenuto degli emendamenti precedenti, non sarebbe stato ritirato, per nessuna ragione, perchè risponde ad una esigenza particolare. D'altra parte non possiamo condividere ciò che ha detto il Governo nè nella sostanza nè nella forma perchè...

P R E S I D E N T E . Scusi, senatore Nencioni, la devo richiamare io al Regolamento.

N E N C I O N I . Sto svolgendo un richiamo al Regolamento... (*Commenti dalla estrema sinistra*). Adesso il senatore De Carolis comunica di trasformare gli emendamenti in ordine del giorno e la Presidenza ha richiesto questo ordine del giorno che ha il contenuto degli emendamenti. Ora, qui si crea una situazione regolamentare veramente insostenibile. Infatti, rimanendo alcuni emendamenti con lo stesso contenuto, l'ordine del giorno sarebbe ammissibile quando tutti gli emendamenti fossero caduti.

P R E S I D E N T E . Senatore Nencioni, lei sa che, secondo il Regolamento, gli emendamenti mantenuti vengono posti in votazione prima dell'ordine del giorno. Quindi successivamente vedremo se, a votazioni effettuate, saranno insorte delle preclusioni.

N E N C I O N I . Ma vede, il richiamo al Regolamento, onorevole Presidente, era in questo senso, anche per economia di dispendio di forze. (*Commenti ironici dall'estrema sinistra e dalla sinistra*). C'è anche un'economia logica, come c'è un'economia di intelligenza...

P R E S I D E N T E . Ha ragione, esiste anche quella. Dica, senatore Nencioni.

N E N C I O N I . L'ordine del giorno non può avere che il contenuto degli emendamenti, altrimenti andiamo veramente fuori Regolamento. Infatti è l'emendamento che può essere eccezionalmente trasformato in ordine del giorno; è una delle eccezioni previste dal Regolamento per la presentazione di ordini del giorno al di fuori dei termini e dei tempi. Pertanto l'ordine del giorno non può che avere quel determinato contenuto. Ora noi diciamo che l'emendamento 18-bis. 4 viene mantenuto; pertanto la Presidenza può procedere come ritiene, però c'è questo ostacolo di carattere sostanziale per cui sia che l'emendamento venga respinto, sia che venga accolto l'ordine del giorno non potrà essere messo in votazione.

P R E S I D E N T E . Chiedo ai presentatori se insistono per la votazione degli emendamenti 18-bis. 5 e 18-bis. 6.

B U R T U L O . Signor Presidente, per quanto riguarda l'emendamento 18-bis. 5, che propone la soppressione delle parole: « o tratte autostradali », tenuto conto delle dichiarazioni del relatore e del Governo, per le motivazioni che sono state espresse precedentemente, e che non ripeto, dal collega De Carolis, dichiaro di ritirare l'emendamento stesso.

Per quanto riguarda l'altro emendamento da me presentato, il 18-bis.6, tenuto conto sempre delle stesse argomentazioni, ma tenuto conto che riguarda un caso particolare ampiamente illustrato, ritirandolo lo trasformo nel seguente ordine del giorno al quale si associa il collega Lepre, per una intesa che abbiamo già preso, ed è a firma comune:

« Il Senato,

considerata la vitale importanza per il porto di Trieste dell'autostrada Trieste-Udine-Tarvisio quale unico collegamento autostradale della zona nord-orientale del nostro paese con il sistema autostradale italiano e quello dei paesi dell'Europa centro-orientale;

considerata inoltre l'urgenza di assicurare a Trieste ed alla costituenda zona franca a cavallo del confine italo-jugoslavo un indispensabile collegamento con i centri tradizionali di commercio e traffico,

impegna il Governo a prendere le più urgenti iniziative per garantire il predetto collegamento autostradale con la realizzazione della tratta Amaro-Tarvisio, unica ancora da costruire di tutta l'autostrada Trieste-Udine-Tarvisio onde completare una così insostituibile infrastruttura a sostegno dell'economia di Trieste e dell'intero paese ».

BURTULO, LEPRE, MARTINA, MONTINI

P R E S I D E N T E . Senatore Lepre, insiste per la votazione degli emendamenti 18-bis. 2 e 18-bis. 3?

L E P R E . Ritiro i due emendamenti in quanto mi sono associato all'ordine del giorno del senatore Burtulo.

P R E S I D E N T E . Chiedo ai presentatori se insistono per la votazione dell'emendamento 18-bis. 8.

B R O S I O . Io non ho potuto partecipare alla illustrazione che è stata fatta egregiamente dal senatore Germanò prima, il quale si è giustamente soffermato sulla tratta Messina-Palermo. Ma c'è un altro problema che ci interessa e che interessa anche l'Italia settentrionale e il Piemonte: quello dei trafori. Su questo nessuno ha parlato e neanche il rappresentante del Governo. Il traforo è uno dei più importanti, collegato...

P R E S I D E N T E . Senatore Brosio, non esistono emendamenti che contengano la parola « trafori ».

B R O S I O . Il nostro emendamento la contiene. E poi è l'articolo stesso che contiene la parola « trafori »; se non la contenesse la questione sarebbe eliminata. Il nostro emendamento dice: « La presente norma non si applica alle autostrade, ai trafori » — precisamente perchè l'articolo in discussione menziona i trafori — « e alle tratte autostra-

dali di grande comunicazione internazionale, nonchè al completamento delle grandi direttrici autostradali nazionali, inclusa la tratta autostradale Messina-Palermo ». Vorrei chiarire un istante la questione del traforo che ci interessa, collegato ad una brevissima tratta di collegamento autostradale: si tratta del Fréjus che è di estrema importanza, sul quale si discute da venti anni, la cui legge è stata approvata ed io non so (l'ho detto onestamente stamattina in sede di discussione generale) a che punto sia amministrativamente; ma se questa menzione dei trafori significasse sospensione anche del traforo del Fréjus, dopo che per vent'anni si è discusso questo problema (si è trattato con la Francia e si è concluso finalmente un trattato superando tutte le difficoltà francesi e si è provveduto al finanziamento), se si volesse sopprimere questa che è una vitale arteria di comunicazione tra l'Italia e la Francia, senza una assicurazione precisa del Governo a questo riguardo, non potremmo assolutamente ritirare l'emendamento.

M A Z Z A R R I N O , *Sottosegretario di Stato per il tesoro.* Devo dire al senatore Brosio che il riesame, se comprende le tratte delle quali abbiamo parlato prima, a maggior ragione deve comprendere casi come quello del traforo del Fréjus, la cui esecuzione tra l'altro costituisce un impegno per l'Italia anche in conseguenza di accordi internazionali già siglati, come egli stesso ha ricordato poco fa. Posso quindi tranquillizzare che non è affatto intenzione del Governo far rimanere escluso dalla prosecuzione dell'attività nel settore dei trafori anche quello del Fréjus.

B R O S I O . Allora ritiro l'emendamento trasformandolo, d'accordo con gli altri firmatari, nel seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

visto l'articolo 18-bis del decreto-legge 2266 relativo alla sospensione della costruzione di nuove autostrade e tratte autostradali e di trafori;

ritenuto che il traforo del Fréjus tra Susa e Modane è oggetto di un trattato internazionale fra Italia e Francia regolarmente ratificato dall'Italia;

impegna il Governo, in conformità alle dichiarazioni del suo rappresentante al Senato nella odierna seduta, a considerare il traforo del Fréjus fra le opere il cui completamento non è sospeso e dovrà essere normalmente proseguito;

e inoltre, sentite le dichiarazioni del Governo sulla sua disposizione a ultimare il completamento delle tratte intermedie delle grandi autostrade nazionali,

impegna il Governo a includere la tratta dell'autostrada Messina-Palermo fra le opere che dovranno essere proseguite e completate ».

PRESIDENTE. Invito il Governo ad esprimere il parere sull'ordine del giorno testè presentato dal senatore Brosio.

MAZZARRINO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori se insistono per la votazione dell'emendamento 18-bis. 1.

CAROLLO. Signor Presidente, vorrei motivare la mia decisione. Debbo dire che la forza della ragione dovrebbe indurmi a mantenere l'emendamento. Ho preso atto però delle dichiarazioni rese dal Sottosegretario a nome del Governo, secondo le quali « dubbi assai fondati esistono » (così egli ha detto) circa la possibilità del rispetto dei termini costituzionali per l'approvazione definitiva dei decreti una volta passati alla Camera, se modificati al Senato.

La responsabilità di queste dichiarazioni è del Governo. Io ho la responsabilità di crederci e quindi di adeguarmi alle conseguenze che ne possono derivare. Per questo motivo trasformo, unitamente ai colleghi con i quali mi sono consultato, l'emendamento in ordine del giorno, prendendo atto del fatto che il Governo lo accetta in termini impegnativi e che verrà a definire quanto per

le particolari circostanze non è possibile definire con un provvedimento urgente.

Aggiungo che nel caso in cui, a seguito del dibattito svoltosi in quest'Aula, venisse votato e respinto l'emendamento Bonino per le ragioni politiche che conosciamo, per sei mesi sulla materia il Parlamento non potrà più tornare. Quindi la questione finirebbe per diventare una specie di *boomerang*.

L'ordine del giorno è il seguente:

« Il Senato,

considerate le assicurazioni date dal Governo, impegna il Governo a presentare entro termini brevi un provvedimento urgente tendente a consentire il completamento dell'autostrada Europa 1 per il tratto Messina-Palermo ».

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori se insistono nel mantenere l'emendamento 18-bis. 4.

BONINO. Onorevole Presidente, le argomentazioni addotte dal relatore Rebecchini e le assicurazioni date dal Governo non hanno affatto convinto il nostro Gruppo. Innanzitutto non crediamo alla stabilità di questo Governo il quale non può prendere impegni per un suo eventuale successore. In secondo luogo, se accettassimo la proposta governativa, daremmo in anticipo al Governo una prova di fiducia che non intendiamo dare. Quindi manteniamo l'emendamento.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere sull'emendamento 18-bis. 7.

REBECCHINI, *relatore*. Parere contrario.

MAZZARRINO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Sono contrario all'emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 18-bis. 7, presentato dal senatore Brosio e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Invito ora la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere sull'emendamento 18-bis. 4

R E B E C C H I N I , *relatore*. Il parere è contrario.

M A Z Z A R R I N O , *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Anche il Governo è contrario.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 18-bis. 4, presentato dal senatore Bonino e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere sull'ordine del giorno del senatore Burtulo e di altri senatori.

R E B E C C H I N I , *relatore*. Sono favorevole.

* M A Z Z A R R I N O , *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole all'ordine del giorno del senatore Burtulo, ancorchè debba precisare che posso accoglierlo solo come raccomandazione perchè l'ordine del giorno che impegna il Governo è quello relativo al riesame di tutta la materia. Se accettassimo sullo stesso piano i singoli ordini del giorno che riguardano le singole autostrade, verremmo in pratica a preordinare quel lavoro che ci siamo riservati invece di fare in un secondo momento tutti quanti d'accordo. Del resto altri ordini del giorno relativi alla Messina-Palermo, alla Taranto-Sibari e ad altre strade sono stati in parte preannunciati, in parte ritirati e comunque costituiscono ormai un bagaglio di questa Assemblea. Questo è il motivo per cui mi limito ad accogliere il primo ordine del giorno come raccomandazione.

D E C A R O L I S . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D E C A R O L I S . Signor Presidente, c'è l'ordine del giorno a firma del sottoscritto, dei senatori Oliva, Santalco ed altri che, tenendo conto delle dichiarazioni del Governo, ha carattere generale ed impegna il Governo stesso alla presentazione di un provvedimento di carattere generale. Mi sembra che questo ordine del giorno sia comprensivo anche delle altre indicazioni.

L E P R E . Sì, però parla di una particolare autostrada.

D E C A R O L I S . No, non parla di una particolare autostrada.

L E P R E . Senatore De Carolis, nel suo ordine del giorno si fa però menzione delle esigenze segnalate negli emendamenti da lei presentati.

P R E S I D E N T E . Senatore De Carolis, in effetti la seconda parte del suo ordine del giorno in cui ci si richiama alle esigenze segnalate negli emendamenti presentati dovrebbe essere soppressa o modificata in quanto non ha carattere di generalità.

D E C A R O L I S . Nel nostro ordine del giorno i singoli problemi sollevati negli emendamenti non sono citati ma ad essi era necessario fare riferimento proprio per giustificare la trasformazione degli emendamenti Oliva in un ordine del giorno.

O L I V A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

O L I V A . Signor Presidente, faccio presente che l'ordine del giorno è stato aperto alla firma dei presentatori di altri emendamenti.

P R E S I D E N T E . Senatore Burtulo, insiste per la votazione del suo ordine del giorno?

B U R T U L O . Signor Presidente, sul nostro ordine del giorno si sono già pronun-

ciati il relatore e il Governo; è stato accettato come raccomandazione dal Governo ed ha avuto parere favorevole dal relatore; non contrasta con l'altro ordine del giorno, in quanto noi impegniamo il Governo a presentare provvedimenti che non sono in contrasto con gli altri. Pertanto non insistiamo per la votazione, ma manteniamo il nostro ordine del giorno come espressione e segnalazione di un'esigenza particolare di traffico internazionale ed in relazione anche alla situazione di Trieste e della regione Friuli-Venezia Giulia.

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 . Signor Presidente, ad integrazione di quanto viene detto dal senatore Burtulo, vorrei pregare il Governo, siccome questi ordini del giorno sono trasformazione, previa rinuncia al voto, degli emendamenti, di accettare l'ordine del giorno come impegno a redigere al più presto una graduatoria di priorità, rivedendo tutto il piano autostradale per stabilire gli impegni per le opere che si debbono assolutamente fare e non per le altre. Siccome c'è una parte finale che è di segnalazione di una esigenza particolare, il Governo la dovrebbe accettare a titolo di raccomandazione, allo stesso modo come ha fatto accettando il nostro ordine del giorno, per il completamento dell'autostrada Udine-Tarvisio.

Questo dovrebbe essere il senso anche di interpretazione autentica di quello che il Governo ha detto e che spero vorrà riconfermare.

P R E S I D E N T E . Quindi, senatore Lepre, lei dà un suggerimento sul parere che il rappresentante del Governo esprimerà sul secondo ordine del giorno.

L E P R E . No, il Governo assume l'impegno vincolante di predisporre il piano. La parte finale che riguarda una autostrada particolare, una istanza di settore particolare, il Governo la dovrebbe, ripeto, accettare a titolo di raccomandazione e non come impegno.

O L I V A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

O L I V A . Essendosi parlato di interpretazione autentica, penso che spetti allo estensore di dare tale interpretazione. Vorrei rettificare il generico riferimento di « raccomandazione » che, forse per una svista, è stato usato dal senatore Burtulo. Noi abbiamo ritirato gli emendamenti contro un impegno, che il Governo liberamente ha preannunciato, e intendiamo quindi che la parte che si riferisce alla disciplina generale sia accettata in modo impegnativo, nel senso che vi sia fin d'ora la volontà di uscire dallo stato di incertezza creato dalla norma contenuta nell'articolo 18-bis, a cui i vari emendamenti proposti pensavano di poter almeno in parte rimediare. Guadagneremo molto se la visione diventerà globale e se il provvedimento sarà urgentemente presentato e discusso.

Quanto all'espressione « tenuto conto dei singoli emendamenti » è evidente che essa è stata usata con riferimento al fatto che la presentazione di questo ordine del giorno è giustificata dal ritiro degli emendamenti. Occorre perciò (come ci ha ricordato il Presidente) richiamarvi gli emendamenti che si intendono trasformare in ordine del giorno. È ovvio che, rispetto ad essi, non possiamo « impegnare » il Governo ad accogliere tutti e puntualmente i nostri emendamenti. Deve restare però l'impegno del Governo ad esaminare seriamente gli emendamenti che sono stati presentati e poi ritirati. Quindi « raccomandazione » sì, senatore Lepre, ma nel senso che l'attenzione che il Governo porterà agli emendamenti ritirati costituisca « impegno » di esame e di approfondimento.

Le decisioni spetteranno poi al Parlamento in sede di discussione del provvedimento promesso: ed è ovvio che in quel momento non si parlerà più né di impegno né di raccomandazione al Governo, ma di volontà del Parlamento.

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

sull'ordine del giorno presentato dal senatore De Carolis e da altri senatori.

R E B E C C H I N I , *relatore*. La Commissione è favorevole.

* M A Z Z A R R I N O , *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Chiedo scusa per la ripetizione, ma a me serve perchè sia chiaro almeno quello che, per conto del Governo, vado dichiarando. La differenza che abbiamo fatto tra raccomandazione e impegno non verteva affatto sulla maggiore o minore considerazione rispetto ai singoli problemi proposti ma era solo una questione di metodo e di rispetto del Senato.

Ci sono emendamenti presentati per tratte specifiche e poi trasformati in ordine del giorno; ci sono ordini del giorno presentati in ritardo (ho letto quello riguardante la Taranto-Sibari, non accolto perchè presentato in ritardo, ma se ciascun senatore dei collegi ai quali appartengono i venti tratti autostradali interrotti dall'articolo 18-bis potesse prendere la parola farebbe un emendamento 18-bis, *ter*, *quater*, eccetera). Accogliendo l'ordine del giorno De Carolis, il Governo assume appunto l'impegno di presentare un provvedimento legislativo nel più breve tempo possibile, che tenga conto della materia che l'articolo 18-bis ha messo in discussione, ossia le tratte delle quali si è parlato (non si può quindi ignorare che si è parlato della Carnia, di Palermo, del Fréjus); tale piano verrà all'esame del Parlamento e il Parlamento stesso prenderà le sue decisioni.

La differenza è questa: impegno per il piano, accoglimento come raccomandazione delle proposte che costituivano oggetto dei singoli emendamenti.

B R O S I O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B R O S I O . Prima di decidere se sottoscrivere o meno questo ordine del giorno che è aperto, come è stato detto dai presentatori, vorrei che fosse chiarito se esso fa o non fa riferimento (e mi pare che non lo fac-

cia) ai trafori. Ora io domando ai presentatori se non credono opportuno aggiungere — come del resto l'articolo in discussione comprende — la parola « trafori » dopo la parola « autostrade ». In questo caso anche il problema del Fréjus, per esempio, sarebbe incluso più chiaramente, per evitare equivoci. Faccio questa domanda per completare la comprensione su quello su cui dovremo votare.

O L I V A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

O L I V A . Poichè di trafori si è parlato specificamente nell'articolo 18-bis in ordine alla politica autostradale, mi pare ovvio che non si intenda qui riferirsi a qualunque traforo di altro genere, ferroviario o stradale che sia, ma solo ai trafori legati alla realizzazione delle autostrade. Ora, se il Governo presenterà un provvedimento in cui dirà quello che si può fare e quello che non si può fare, evidentemente si riferirà anche ai trafori, ed è il Parlamento che poi deciderà caso per caso se il traforo è funzionale agli effetti della gestione e della costruzione di determinate autostrade.

M A Z Z A R R I N O , *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. È in chiaro riferimento a tutta la materia dell'articolo 18-bis.

O L I V A . Appunto, quindi accettiamo che si riferisca anche ai trafori. L'importante è che accetti il Governo.

P R E S I D E N T E . La questione sollevata dal senatore Brosio potrebbe essere risolta con l'interpretazione che tutto quello che ha formato oggetto del dibattito parlamentare sull'articolo 18-bis sia incluso nella dizione dell'ordine del giorno De Carolis: « soluzione equilibrata dei problemi emersi nella discussione ».

B R O S I O . Signor Presidente, in seguito a questo chiarimento, di cui la ringrazio, noi (il senatore Germanò ed io) firmeremo l'ordine del giorno De Carolis.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere sull'ordine del giorno del senatore Brosio e di altri senatori.

R E B E C C H I N I , *relatore*. Mi rimetto al Governo.

M A Z Z A R R I N O , *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Credo che sia sostanzialmente identico all'ordine del giorno che abbiamo accettato. Tratti autostradali in generale costituiranno l'esame per il quale assumiamo l'impegno. Del Fréjus ne abbiamo parlato specificamente. Credo che sia del tutto identico al precedente ordine del giorno e pertanto non posso che esprimere parere favorevole.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere sull'ordine del giorno del senatore Carollo e di altri senatori.

R E B E C C H I N I , *relatore*. Mi rimetto al Governo.

M A Z Z A R R I N O , *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Lo accetto come raccomandazione per le considerazioni precedentemente svolte.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora alla votazione dell'ordine del giorno a firma dei senatori De Carolis, Oliva, Santalco ed altri.

R O S A . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R O S A . Annuncio il voto favorevole. Desidero solo ricordare, tra gli altri tratti di autostrada che si sono qui nominati per il completamento, anche i lavori che interessano la tratta Taranto-Sibari. Il motivo è comprensibile, se si considera che si completa un sistema autostradale dell'Adriatico; così avremo tutto il sistema completo per un migliore sviluppo della viabilità del nostro paese.

G A U D I O . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G A U D I O . Annuncio il mio voto favorevole all'ordine del giorno.

S G H E R R I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S G H E R R I . Signor Presidente, cari colleghi, credo che si possa dire, con buona pace per le dichiarazioni positive del senatore Rebecchini e delle intenzioni di questo Governo, che tutti questi interventi dimostrano che si fa la corsa alle autostrade. Non voglio esprimere giudizi, ma lo spettacolo che state dando dimostra ancora una volta il prevalere di localismi, di provincialismi e di corse a voti che poi non vengono dati, come hanno dimostrato le elezioni del 15 giugno.

In fondo a tutto ciò c'è il rifiuto di una linea di priorità e di scelte che deve porre fine alla politica della proliferazione delle autostrade. Discuteremo, in occasione del bilancio, sulle esigenze e sulle necessità della ripresa economica e dell'occupazione, per risollevarci da questo stato di crisi. Ma non è con le richieste di aggiunte di tratti autostradali o di trafori che si va incontro alle esigenze dell'economia italiana. E anche quando ci sono esigenze giuste, come quella relativa all'autostrada di Palermo, ancora una volta assistiamo alla corsa per inserire tratti autostradali o trafori che nulla hanno a che fare con giuste rivendicazioni.

Di fronte a tutti questi ordini del giorno e per tutti questi motivi il Gruppo comunista preannuncia la propria astensione.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti l'ordine del giorno del senatore De Carolis e di altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno del senatore Brosio e di altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Senatore Carollo, insiste per la votazione del suo ordine del giorno?

C A R O L L O . Desidero che sia votato per gli impegni politici e morali che ha assunto il Governo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'ordine del giorno del senatore Carollo e di altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

S I C A . Chiedo la controprova.

P R E S I D E N T E . Procediamo alla controprova.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 1 del disegno di legge. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 2. Se ne dia lettura.

A L B A R E L L O , Segretario:

Art. 2.

Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, su proposta del Ministro del tesoro, entro il 31 gennaio 1976, un decreto avente valore di legge ordinaria per armonizzare le disposizioni del regio decreto 16 luglio 1905, n. 646, e successive modifiche ed integrazioni nonché delle leggi 6 marzo 1950, n. 108, e 11 marzo 1958, n. 238, e relative modifiche ed integrazioni con le norme stabilite dall'articolo 11 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, come modificato con l'articolo 1 della presente legge di conversione per assicurare alle emissioni di obbligazioni da parte degli istituti e sezioni di credito

fondario ed edilizio e delle sezioni autonome per il finanziamento di opere pubbliche e di impianti di pubblica utilità, le stesse caratteristiche e modalità delle altre emissioni obbligazionarie degli enti esercenti il credito a medio e lungo termine e per adeguare il regime giuridico dell'organizzazione e dell'attività degli istituti e sezioni medesime.

P R E S I D E N T E . Non essendovi emendamenti, lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

La votazione del disegno di legge nel suo complesso sarà effettuata dopo l'esame degli articoli del disegno di legge n. 2267.

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 2267, nel testo proposto dalla Commissione.

Si dia lettura dell'articolo 1.

A L B A R E L L O , Segretario:

Art. 1.

È convertito in legge il decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, concernente provvedimenti per il rilancio dell'economia riguardanti incentivi a favore delle piccole e medie imprese, agricoltura, interventi per il Mezzogiorno e trasporti, con le seguenti modificazioni:

All'articolo 1, al primo comma, le parole: al 31 dicembre 1975 sono sostituite con le seguenti: al 31 marzo 1976, e le parole: al 30 settembre 1976, sono sostituite con le seguenti: al 31 dicembre 1976.

L'articolo 2 è sostituito con il seguente:

Per i contratti di mutuo stipulati dagli Istituti di credito a medio termine prima del 17 settembre 1974 ad un tasso d'interesse a carico del mutuatario superiore al 9 per cento annuo, in relazione a domande di finanziamento ad essi presentate a valere sulla legge 30 luglio 1959, n. 623, e successive modificazioni, il contributo in conto interessi è pari al 4 per cento, aumentato al 6 per cento

per i territori di cui alla legge 10 agosto 1950, n. 646, e successive modificazioni, restando a carico del mutuatario il tasso agevolato pari alla differenza tra il tasso d'interesse stabilito nel contratto di mutuo ed il suddetto contributo del 4 o del 6 per cento.

Dopo l'articolo 2 è aggiunto il seguente:

Art. 2-bis.

Fino all'entrata in vigore di nuove norme in materia di credito agevolato e comunque non oltre il 30 aprile 1976 i tassi agevolati annui di interesse previsti dalle leggi vigenti, recanti provvidenze creditizie per i vari settori economici, da applicare sui finanziamenti, anche se effettuati con fondi statali, sono stabiliti con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro competente per la materia, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio.

I tassi agevolati annui d'interesse stabiliti a norma del comma precedente si applicano ai finanziamenti per i quali la stipula del contratto interviene successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

È abrogata ogni norma di legge in contrasto con le disposizioni di cui ai precedenti commi.

L'articolo 3 è sostituito con il seguente:

Il fondo di cui al primo comma dell'articolo 3 della legge 28 maggio 1973, n. 295, costituito presso il Mediocredito centrale, è incrementato di lire 20 miliardi, mediante conferimento, da parte del Tesoro dello Stato, di lire 2 miliardi nell'anno 1975, di lire 8 miliardi nell'anno 1976 e di lire 10 miliardi nell'anno 1977.

L'importo di lire 20 miliardi di cui al precedente comma è destinato esclusivamente alla corresponsione di contributi sugli interessi per le operazioni di finanziamento relative ad acquisti di nuove macchine utensili e di produzione, ai sensi della legge 28 novembre 1965, n. 1329, e successive modificazioni, sempre che il costo, unitario o com-

plexivo, delle macchine, sia superiore a lire 1 milione.

All'articolo 6, al primo comma, dopo le parole: in aggiunta alle somme stanziato con la legge 11 aprile 1974, n. 179, *sono aggiunte le seguenti:* e per la copertura della differenza tra la spesa ammessa e quella necessaria per la realizzazione delle opere approvate e non appaltate o in corso di attuazione e non ultimate, a causa dei maggiori costi derivanti dall'aumento dei prezzi.

All'articolo 7, al primo comma, le parole: lire 100 miliardi, *sono sostituite con le parole:* lire 85 miliardi;

il quarto e il quinto comma sono sostituiti con i seguenti:

Per gli acquisti effettuati da coltivatori diretti, proprietari od affittuari singoli o associati, da mezzadri e coloni e da cooperative agricole costituite dai predetti e da lavoratori agricoli dipendenti, l'importo del mutuo è commisurato al 100 per cento della spesa riconosciuta ammissibile. Per gli altri operatori agricoli, il mutuo può essere concesso nella misura del 75 per cento della predetta spesa.

Sarà accordata priorità alle domande presentate dai coltivatori diretti e dalle cooperative agricole di cui al primo periodo del precedente comma;

prima dell'ultimo comma, sono inseriti i seguenti:

Alle operazioni di mutuo, di cui ai precedenti commi, si applicano le disposizioni dell'articolo 36 della legge 2 giugno 1961, numero 454, e successive modificazioni ed integrazioni.

Alle operazioni di mutuo e di prestito disposte con provvedimenti emanati dalle regioni a statuto speciale ed a statuto ordinario e dalle provincie autonome di Trento e Bolzano sono estese, a partire dalla data di entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 11, le disposizioni di cui all'articolo 36 della predetta legge n. 454 e successive modificazioni ed integrazioni.

L'articolo 9 è sostituito con il seguente:

È autorizzata la spesa di lire 255 miliardi destinata al completamento, ripristino ed adeguamenti funzionali di impianti relativi ad opere pubbliche di irrigazione, purchè già muniti di progetti esecutivi.

Rientrano nelle opere, di cui al precedente comma, anche quelle che, pur essendo estranee a comprensori classificati di bonifica, sono opere collettive che vengono eseguite da parte di enti o consorzi specificamente qualificati all'esercizio irriguo.

Entro 60 giorni dalla entrata in vigore del presente decreto, d'intesa con le regioni, il Ministro dell'agricoltura e delle foreste provvede all'individuazione delle opere da finanziare distinguendole in opere di carattere regionale ed opere di carattere interregionale o nazionale. In relazione alle opere di carattere regionale, d'intesa con le Regioni, il Ministro dell'agricoltura e delle foreste predispone un piano di riparto in base al quale ad ogni singola Regione vengono trasferiti, nel quadro dei programmi regionali di sviluppo di cui all'articolo 9 della legge 16 maggio 1970, numero 281, i fondi di competenza regionale.

La quota del piano di riparto di competenza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per il finanziamento di opere di carattere interregionale e nazionale viene iscritta nello stato di previsione della spesa dello stesso dicastero.

Dopo l'articolo 9 è aggiunto il seguente:

Art. 9-bis.

È autorizzata la spesa di lire 5 miliardi per provvedere agli studi tecnici ed economici ed alle ricerche, anche sperimentali, riguardanti i problemi connessi alla razionale utilizzazione delle risorse idriche a scopo irriguo, con riguardo anche all'applicazione di nuove tecnologie ed alla salvaguardia e conservazione di acque pubbliche superficiali o sotterranee o accumulate in serbatoi.

L'articolo 10 è sostituito dal seguente:

Al fine di avviare un organico programma di interventi per il potenziamento ed il miglioramento del patrimonio zootecnico ed in attesa che siano emanate le relative norme legislative di coordinamento degli interventi pubblici e dei relativi finanziamenti, è autorizzata la spesa di lire 200 miliardi per il finanziamento di interventi urgenti nel settore zootecnico, comprensivo degli allevamenti di acquicoltura intensiva, da attuarsi secondo le modalità di cui al successivo comma. Lo stanziamento predetto, nel quadro dei programmi regionali di sviluppo di cui all'articolo 9 della legge 16 maggio 1970, n. 281, viene ripartito tra le Regioni salva la quota di finanziamento per gli interventi di competenza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 11.

Entro 40 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il CIPE, su proposta del Ministro dell'agricoltura e delle foreste che a tal fine acquisisce il parere della Commissione interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, determina gli indirizzi generali e particolari per l'attuazione degli interventi urgenti in materia zootecnica e provvede al riparto del finanziamento tra le regioni nonchè alla determinazione della quota di finanziamento per gli interventi di competenza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste ai sensi del predetto decreto presidenziale.

A favore del « fondo per lo sviluppo della zootecnia » di cui alla legge 8 agosto 1957, n. 777, ed all'articolo 13 della legge 27 ottobre 1966, n. 910, e successive modificazioni ed integrazioni, è disposta un'ulteriore anticipazione di lire 15 miliardi per l'esercizio 1975.

Le disponibilità del fondo anzidetto possono essere destinate anche all'acquisto di mezzi ed attrezzature per la meccanizzazione delle operazioni inerenti l'allevamento del bestiame nonchè di mezzi ed attrezzature per la conservazione dei prodotti zootecnici e dei foraggi destinati all'allevamento.

Per consentire una razionale attuazione delle iniziative di cui ai precedenti commi,

l'IRVAM — Istituto per le ricerche e le informazioni di mercato e la valorizzazione della produzione agricola — svolge, secondo le istruzioni che saranno impartite dal Ministero dell'agricoltura e delle foreste, ricerche ed indagini sulle strutture e sugli andamenti dei mercati zootecnici interni ed esteri. Per l'espletamento dei predetti compiti il Ministro dell'agricoltura e delle foreste assegnerà all'IRVAM contributi finanziari entro il limite di spesa di lire 1.300 milioni, sulla base di individuati programmi di attività.

Il termine di cui all'ultimo comma dell'articolo 3 del decreto-legge 6 luglio 1974, numero 254, convertito con modificazioni nella legge 17 agosto 1974, n. 383, è prorogato al 31 dicembre 1977 limitatamente ai mangimi per la zootecnia.

Dopo l'articolo 10, sono aggiunti i seguenti:

Art. 10-bis.

*(Contributi di avviamento
alle organizzazioni di produttori).*

Per la concessione di contributi di avviamento, previsti dall'articolo 6 della legge 27 luglio 1967, n. 622, in favore delle organizzazioni di produttori ortofrutticoli, è autorizzata la spesa di lire 10 miliardi per l'anno 1975.

Art. 10-ter.

*(Interventi per la commercializzazione
dell'olio d'oliva).*

Per gli interventi a sostegno di iniziative di produttori agricoli per la commercializzazione dell'olio d'oliva e di altri prodotti agricoli pregiati colpiti dalla crisi congiunturale, ai sensi dell'articolo 3 della legge 7 agosto 1973, n. 512, è autorizzata un'ulteriore spesa di lire 4 miliardi.

Art. 10-quater.

*(Interventi a sostegno
della commercializzazione dei prodotti).*

Per la concessione delle provvidenze di cui all'articolo 8 della legge 27 ottobre

1966, n. 910, è autorizzata la spesa di lire 10 miliardi.

Il concorso statale sugli interessi per i prestiti a valere sulla presente autorizzazione è elevato al 10 per cento della somma mutuata.

I prestiti predetti, che avranno la durata di un anno, potranno essere concessi anche per i finanziamenti necessari a prolungare il periodo di stoccaggio dei prodotti in particolari contingenze di mercato.

Art. 10-quinquies.

(Forestazione).

È autorizzata la spesa di lire 20 miliardi per l'attuazione di un programma di interventi straordinari diretti ad incrementare la produzione legnosa, mediante l'esecuzione di piantagioni di specie forestali a rapido accrescimento.

Il programma di cui al precedente comma è approvato, su proposta del Ministro dell'agricoltura e delle foreste, dal CIPE che, anche al fine del riparto del finanziamento tra le Regioni, sentirà la commissione interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, stabilendo i criteri e gli indirizzi per l'attuazione del programma medesimo.

Il CIPE determinerà la quota che, nel quadro dei programmi regionali di sviluppo di cui all'articolo 9 della legge 16 maggio 1970, n. 281, è assegnata alle Regioni nonché quella per gli interventi demandati alla Azienda di Stato per le foreste demaniali, con particolare riguardo agli investimenti con colture legnose a rapida crescita nelle pertinenze idrauliche demaniali, e per gli studi, le ricerche e le applicazioni tecniche di competenza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste comprese le spese per l'elaborazione del programma.

Art. 10-sexies.

(Incendi boschivi).

Per l'attuazione delle disposizioni contenute nella legge 1° marzo 1975, n. 47, in

aggiunta ai finanziamenti già disposti è autorizzata per l'anno 1976 la spesa di lire 8 miliardi da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

La spesa prevista verrà così ripartita:

a) lire 0,5 miliardi per la realizzazione dei piani di cui all'articolo 1 e delle carte di cui all'articolo 4 della legge citata;

b) lire 3 miliardi per la realizzazione delle iniziative, delle opere e per l'acquisto dei mezzi e delle attrezzature di cui all'articolo 3 della legge medesima in ragione di lire 1,5 miliardi da ripartire fra le Regioni e lire 1,5 miliardi a disposizione dello Stato;

c) lire 3 miliardi per il funzionamento del servizio antincendi boschivi di cui all'articolo 5 e dell'ufficio di cui all'articolo 6 della stessa legge;

d) lire 0,5 miliardi per le spese di manodopera di cui al quinto comma dell'articolo 7 della legge medesima e per l'indennità di rischio di cui al sesto comma dell'articolo stesso;

e) lire 1 miliardo per gli interventi previsti nell'articolo 8 della citata legge, da ripartirsi fra le Regioni.

Art. 10-septies.

Fermi restando i finanziamenti ordinari previsti per il 1976, è stanziata per i parchi nazionali la somma di lire 450 milioni così ripartita:

lire 150 milioni al parco nazionale del Gran Paradiso;

lire 130 milioni al parco nazionale dello Stelvio;

lire 120 milioni al parco nazionale dell'Abruzzo;

lire 50 milioni al parco nazionale del Circeo.

All'articolo 12, il titolo è sostituito dal seguente: « Agevolazioni fiscali »;

al primo comma le parole: del 3 per cento, sono sostituite con le parole: dell'1 per cento;

è aggiunto il seguente comma:

Le riduzioni all'1 per cento, al 3 per cento e al 6 per cento dell'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto previste, rispettivamente, nel primo, nel secondo e nel terzo comma dell'articolo 78 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, come modificato con la legge 23 dicembre 1972, numero 821, e con il decreto-legge 6 luglio 1974, n. 254, convertito con modificazioni nella legge 17 agosto 1974, n. 383, sono ulteriormente prorogate al 31 dicembre 1976.

Dopo l'articolo 12, è aggiunto il seguente:

Art. 12-bis.

Per le misure previste dal presente Titolo si applica il principio fondamentale stabilito dall'ultimo comma dell'articolo 11 della legge 9 maggio 1975, n. 153.

All'articolo 13, dopo il primo comma, sono aggiunti i seguenti:

Dello stanziamento medesimo saranno riservate per il settore agricolo le seguenti somme:

a) lire 200 miliardi per l'esecuzione di opere di irrigazione;

b) lire 50 miliardi per la concessione di contributi e di anticipazioni finanziarie a favore di cooperative agricole e loro consorzi, enti di sviluppo ed associazioni di produttori agricoli, per la promozione ed il potenziamento delle strutture di trasformazione, conservazione e commercializzazione dei prodotti agricoli, purchè in ogni caso negli organi deliberanti la maggioranza sia riservata ai produttori agricoli;

c) lire 50 miliardi per interventi straordinari finalizzati alla protezione del suolo con particolare riguardo alla forestazione.

La individuazione delle spese e degli interventi di cui al precedente comma sarà effettuata dalla Cassa per il mezzogiorno d'intesa con le Regioni meridionali.

In ogni caso una quota non inferiore alla metà dell'intero stanziamento di cui al primo comma dovrà essere destinata alla realizzazione di interventi previsti nei progetti speciali.

Dopo l'articolo 13 è aggiunto il seguente:

Art. 13-bis.

Gli Istituti speciali meridionali di credito a medio termine sono autorizzati ad utilizzare i fondi rivenienti dai prestiti obbligazionari emessi successivamente ed alle condizioni di cui al decreto del Ministro del tesoro in data 16 settembre 1974, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 21 ottobre 1974, n. 274, anche per le operazioni di credito industriale stipulate antecedentemente all'entrata in vigore del decreto medesimo e comunque in data non anteriore al 1° gennaio 1974.

L'articolo 14 è sostituito dal seguente:

(Contributi per attuazione di sistemi di trasporti metropolitani).

Per la concessione di contributi statali nei comuni prescelti dal CIPE con delibera del 28 gennaio 1971, ai sensi dell'articolo 3 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042, sono autorizzati, in aggiunta ai limiti di impegno di cui all'articolo 9 della legge stessa, i seguenti limiti di impegno:

lire 3 miliardi per ciascuno degli anni dal 1976 al 1978;

lire 2 miliardi per l'anno 1979.

Qualora i comuni sopraindicati non inizino i lavori di costruzione della linea metropolitana entro il 1976, il CIPE destinerà le somme ad altri comuni.

La utilizzazione dei contributi di cui al presente articolo nonché di quelli di cui alla legge 29 dicembre 1969, n. 1042, può

avvenire per l'attuazione di sistemi di trasporti metropolitani in galleria o in sopraelevata o parzialmente in superficie, purché in sede propria opportunamente protetta.

All'articolo 15, al primo comma, le parole: a lire 351 miliardi, sono sostituite con le seguenti: a lire 325 miliardi;

al secondo comma, le parole: lire 151 miliardi, sono sostituite con le seguenti: lire 125 miliardi, e le parole: per lire 126 miliardi, con le seguenti: per lire 100 miliardi.

All'articolo 16, al primo comma, la cifra: 30 è sostituita dalla seguente: 29;

il secondo comma è sostituito dal seguente:

Il maggiore importo di lire 9 miliardi sarà iscritto in ragione di lire 5 miliardi per l'anno 1975 e 4 miliardi per l'anno 1976.

All'articolo 17, al secondo comma, le parole: misura del 30 per cento, sono sostituite con le seguenti: misura del 50 per cento;

è aggiunto, in fine, il seguente comma:

I veicoli di cui al primo comma dovranno uniformarsi alle caratteristiche funzionali indicate dal Ministero dei trasporti — Direzione generale MCTC —, il quale ne approverà, in relazione all'uso cui essi sono destinati, i corrispondenti tipi unificati, sentite le associazioni delle aziende sia di costruzione dei veicoli sia di esercizio delle linee.

L'articolo 18 è soppresso.

All'articolo 19, al primo comma, la cifra: 2129, è sostituita dalla seguente: 2408;

al secondo comma sono aggiunte, in fine, le parole: Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 2, commi dal secondo al nono, della legge 4 agosto 1975, n. 394.

All'articolo 20, al primo comma, sono aggiunte, in fine, le parole: in relazione alle autorizzazioni di spesa di cui agli articoli precedenti;

dopo il primo comma, sono aggiunti i seguenti:

Le regioni iscrivono le somme risultanti dai piani di riparto in appositi capitoli di entrata e di spesa dei propri bilanci riferiti ai singoli programmi di intervento previsti dal presente decreto.

Le somme destinate alle singole regioni in base ai vari piani di riparto delle autorizzazioni di spesa destinate dal presente decreto alle regioni stesse saranno versate dal Ministero del tesoro in appositi conti correnti infruttiferi aperti presso la Tesoreria centrale, dai quali le Regioni effettueranno i prelevamenti bimestralmente su richiesta di accredito a favore del tesoriere regionale effettuata sulla base di relazioni indicative dei fabbisogni di pagamento connessi con lo stato di realizzazione dei programmi di intervento.

Dopo l'articolo 20 è aggiunto il seguente:

Art. 20-bis.

Alle provincie autonome di Trento e Bolzano, in relazione alle competenze ad esse spettanti ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1972, n. 670, vengono attribuite direttamente quote degli stanziamenti di cui agli articoli 6, 7, 9, 10, 10-*quinques* e 17 del presente decreto-legge, da determinarsi secondo i parametri indicati all'articolo 78 del testo unico approvato col predetto decreto presidenziale. Tali quote verranno iscritte nei rispettivi bilanci ed utilizzate dalle provincie per le finalità previste dal presente decreto.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame degli emendamenti presentati, che si riferiscono agli articoli del decreto-legge da convertire, nel testo proposto dalla Commissione.

Sull'articolo 1 è stato presentato un emendamento. Se ne dia lettura.

A L B A R E L L O , Segretario:

Sostituire il secondo comma col seguente:

« Lo stanziamento previsto dall'articolo 9, primo comma della legge 30 luglio 1959, n. 623, e successive modificazioni ed integrazioni è ulteriormente aumentato di lire 75 miliardi per ciascuno degli anni dal 1981 al 1983 ».

1. 1

BROSIO, BERGAMASCO

P R E S I D E N T E . Questo emendamento è stato ritirato. Seguono due articoli aggiuntivi. Se ne dia lettura.

A L B A R E L L O , Segretario:

Dopo l'articolo 3, inserire il seguente:

Art. ...

« Sugli utili attribuiti alle azioni di risparmio, istituite con legge 7 giugno 1974, numero 216, la ritenuta di cui all'articolo 27 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600, è applicata a titolo d'imposta nella misura del 10 per cento anche nelle ipotesi previste dal terzo comma dello stesso articolo ».

3. 0. 1

BROSIO, BERGAMASCO

Dopo l'articolo 3, inserire il seguente:

Art. ...

« L'aliquota della ritenuta per le obbligazioni e titoli similari emessi da privati, di cui all'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, numero 600, è stabilita nel 20 per cento ».

3. 0. 2

BROSIO, BERGAMASCO

BROSIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BROSIO. Illustrerò soltanto l'emendamento 3.0.1. Si tratta di un emendamento che prende lo spunto dalla legge di conversione 7 giugno 1974, n. 216, la quale ha reintrodotto nell'ambito del trattamento fiscale dei titoli azionari la cosiddetta cedolare secca e in parallelo ha anche portato alla creazione delle azioni di risparmio, che come lato positivo presentano una adeguata rispondenza alle esigenze dei risparmiatori. Tali azioni di risparmio usufruiscono di un trattamento preferenziale nella distribuzione dei dividendi, potendo oltretutto essere al portatore.

Il nostro emendamento ha la portata, rispetto sia alle azioni ordinarie sia alle azioni di risparmio, di ridurre ancora la quota fissa di imposta, che attualmente è del 15 per cento, al 10 per cento. I nostri emendamenti (questo e quello che illustrerò successivamente in relazione agli altri articoli) sono tutti ispirati dal principio che ho spiegato largamente nella discussione generale stamane, nel senso che sia preferibile — dove è possibile — ricorrere all'alleviamento fiscale, alla riduzione delle imposte a favore delle imprese, anzichè ricorrere al sistema indiretto, complicato, spesso macchinoso ed anche non perfettamente equo dei finanziamenti attraverso cui lo Stato preleva da una parte e poi ridà dall'altra, a suo criterio, un criterio che si sforza di essere giusto, ma che spesso non lo è e che in ogni caso è macchinoso e produce dei ritardi nelle erogazioni.

Questo è il principio che ispira l'emendamento, per cui insistiamo e speriamo che il Senato voglia approvare la riduzione della aliquota dell'imposta cedolare, in riferimento alla legge 7 giugno 1974, n. 216, dal 15 al 10 per cento.

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

COLELLA, *relatore*. Signor Presidente, il parere è contrario perchè gli emendamenti sconvolgerebbero la logica del disegno di legge.

MAZZARRINO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Sono contrario, signor Presidente.

PRESIDENTE. Metto ai voti lo emendamento 3.0.1, presentato dai senatori Brosio e Bergamasco. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.0.2, presentato dai senatori Brosio e Bergamasco. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti presentati all'articolo 4. Se ne dia lettura.

ALBARELLO, *Segretario*:

Sopprimere l'articolo.

4.3

LA COMMISSIONE

Sostituire l'articolo con il seguente:

« A decorrere dal periodo di paga in corso alla data del 1° settembre 1975, l'obbligo del versamento del contributo dovuto alla Cassa unica per gli assegni familiari è soppresso relativamente a tutto il personale femminile occupato ».

4.2

BROSIO, BERGAMASCO

Sopprimere le parole: « è sospeso », *e aggiungere, in fine, le altre:* « è a carico dello Stato, che provvederà al versamento degli importi dovuti alla CUAF in rate bimestrali posticipate a partire dal 1° novembre 1975 ».

4.1

BACICCHI, BOLLINI, COLAJANNI,
CORBA, SGHERRI

BROSIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BROSIO. L'emendamento 4.2 si riferisce ad un articolo che è stato oggetto di larga discussione nell'altro ramo del Parlamento e che riguarda gli assegni familiari per il personale femminile occupato. Come si sa questo articolo ha subito un'alternativa

di accettazione e di rifiuti. Noi insistiamo non soltanto perchè questa fiscalizzazione degli assegni familiari per il personale femminile sia mantenuta, ma sia estesa, come a noi pare logico, non soltanto alle aziende di carattere industriale e al personale femminile dipendente, ma a tutto il personale femminile occupato. Questa è la portata dell'emendamento, che a nostro avviso è più estesa e più equa di quella prevista in altri emendamenti più ristretti in tal senso.

C A R O N . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A R O N . Onorevoli colleghi, sentita la pregevolissima relazione del senatore Collella, la Commissione che ho l'onore di presiedere, a grande maggioranza, con l'astensione dell'opposizione, aveva approvato un emendamento che ripristinava il testo governativo del decreto-legge la cui conversione stiamo discutendo. Senonchè la Commissione si è fatta carico, specialmente oggi, della situazione procedurale, del rischio che si corre di non vedere approvati nel tempo debito i decreti. Per questi ed altri motivi la Commissione ha creduto opportuno di farmi portavoce dell'emendamento che sopprime l'articolo 4. Però la 5ª Commissione invita il Governo a presentare, in termini assai brevi, un disegno di legge o un decreto che accolga nei termini del decreto originario n. 377 la fiscalizzazione degli oneri sociali per il lavoro femminile. Ripeto, negli esatti termini del decreto originale n. 377. Io spero che tutto il Senato sarà d'accordo per la soppressione dell'articolo 4.

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

C O L L E L L A , *relatore*. Onorevoli colleghi, sull'emendamento 4.2 dei senatori Brosio e Bergamasco esprimo parere contrario per l'estensione dei benefici; ne verrebbe fuori anche una questione di copertura e quindi non posso che essere contrario. Per quanto riguarda l'emendamento della Commissione mi rendo conto delle difficoltà con-

nesse ai tempi tecnici e mi rendo conto del fatto che è in pericolo la decadenza del decreto; pertanto mi rimetto alla decisione dell'Aula e, a titolo personale, anche per una questione di coerenza, mi astengo dal voto.

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

* M A Z Z A R R I N O , *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Il Governo, che aveva già espresso alla Camera il suo rammarico per la non accettazione dell'articolo 4 pur adeguandosi a tale decisione, aveva accolto con favore la proposta della Commissione bilancio del reinserimento di questo articolo perchè ritiene validi i motivi che avevano giustificato la sua introduzione nel decreto al momento della stesura.

Al punto in cui siamo e per le motivazioni qui chiaramente espresse dal presidente Caron, che rispondono alla verità, di fronte all'ipotesi di una ripresa di discussione in Aula alla Camera, con tutte le alee che ciò può comportare circa l'approvazione dello stesso articolo 4 e con il rischio ancora maggiore della decadenza dei decreti, il Governo ritiene saggia la decisione della Commissione, vi si adegua e assume con piacere l'impegno richiesto dal presidente Caron di presentare al Parlamento un disegno di legge in un testo che riproponga l'ex articolo 4 del decreto, così come era stato presentato alla Camera.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento 4.3 presentato dalla Commissione. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Gli emendamenti 4.2 e 4.1 sono preclusi.

Sull'articolo 5 è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Brosio e Bergamasco. Se ne dia lettura.

A L B A R E L L O , *Segretario*:

Al primo comma, sostituire le parole: « lire 17 miliardi e lire 3 miliardi », con le altre: « lire 3 miliardi e lire 17 miliardi ».

5.1

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI

BROSIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BROSIO. Signor Presidente, l'emendamento non suggerisce un aumento di stanziamenti, ma semplicemente un'inversione. Nella tabella vi è una colonna riguardante i finanziamenti per i nuovi impianti portuali e un'altra colonna relativa ai finanziamenti per le costruzioni navali. Secondo il testo attuale dell'articolo sono attribuiti alla prima colonna 3 miliardi e alla seconda 17 miliardi. Noi proponiamo l'inversione dello stanziamento di queste due somme in modo che agli impianti portuali vadano 17 miliardi e alle costruzioni navali vadano 3 miliardi. Questa inversione trova la sua giustificazione nel fatto che l'impiantistica portuale, specialmente in vista della riapertura del canale di Suez, potrebbe tornare a livelli competitivi e soddisfare le esigenze di operazioni sempre più vaste e complicate. Si tratta di un'industria in potenziale sviluppo. Viceversa vi è una caduta netta della domanda di naviglio, specialmente da parte dei paesi esteri. Quindi secondo noi è preferibile favorire lo sviluppo degli impianti portuali piuttosto che lo sviluppo dei cantieri che costruiscono naviglio. In questo senso si giustifica il nostro emendamento e in questo senso lo sosteniamo.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

COLELLA, *relatore*. Sono contrario.

* MAZZARRINO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Senatore Brosio, il parere del Governo è contrario perchè il provvedimento non intendeva affrontare il problema della cantieristica italiana. Come lei

si renderà conto, non basta invertire le due tabelle e trasferire all'impiantistica i 17 miliardi previsti come contributo alle costruzioni navali non dico per risolvere, ma neanche per affrontare il problema dell'adeguamento dei nostri impianti. Il provvedimento contiene questi interventi per la cantieristica perchè, essendo un provvedimento di spesa, intende mettere a disposizione delle esigenze in atto, dei progetti in corso di attuazione e di esecuzione le somme necessarie; e queste somme sono appunto 17 miliardi in conto contributi per il completamento di alcune costruzioni navali e 3 miliardi per il settore dell'impiantistica. Esprimo quindi parere contrario al suo emendamento solo alla luce di queste considerazioni e non già perchè non mi renda conto che le osservazioni relative al discorso sulla cantieristica italiana che lei ha fatto meritano un apprezzamento non certamente sfavorevole. Il voto contrario è soltanto perchè risponde a questa esigenza dei decreti.

PRESIDENTE. Metto ai voti lo emendamento 5.1, presentato dai senatori Brosio e Bergamasco. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

All'articolo 12 è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Brosio e Bergamasco. Se ne dia lettura.

ALBARELLO, *Segretario*:

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

« Alla tabella A allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, istitutivo dell'imposta sul valore aggiunto è inclusa la voce "macchinari e attrezzature agricole" ».

12.1

BROSIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BROSIO. Questo è un altro dei nostri emendamenti che rientra nella logica degli alleviamenti fiscali che riteniamo sia il metodo preferibile, prioritario per venire incontro alle esigenze delle imprese in un momento di crisi come questo. Si tratta dell'IVA. Come è noto, il decreto istitutivo dell'IVA 26 ottobre 1972, n. 633, all'articolo 16 stabilisce l'aliquota dell'imposta nella misura del 12 per cento della base imponibile dell'operazione. L'aliquota varia poi (da una parte discende fino al 6 per cento, dall'altra sale fino al 30 per cento) in relazione ad alcuni tipi di beni e servizi di cui alle tabelle allegate al decreto del Presidente della Repubblica suddetto.

Con il presente emendamento si intende assoggettare e i macchinari e le attrezzature agricole alla aliquota ridotta della tabella A (6 per cento) sottraendoli alla normale aliquota del 12 per cento. Tale operazione si rende necessaria in considerazione dell'incidenza che attualmente presenta la voce suddetta nell'ambito della moderna agricoltura.

A questo si aggiunge la considerazione della necessità di un rilancio della produzione, che è tra l'altro uno dei motivi di fondo sostenuti nelle misure legislative in esame.

È quindi un provvedimento di alleggerimento fiscale che giova da una parte all'industria e dall'altra all'agricoltura. Per questo insistiamo per il suo accoglimento.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

COLELLA, *relatore*. Sono contrario.

* MAZZARRINO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Il Governo è contrario — come è contrario a tutti gli emendamenti che comportino modifiche dell'attuale legislazione fiscale — giacché non ritiene opportuno inserire in un decreto anticongiunturale argomenti che vanno trattati in un più ampio contesto.

PRESIDENTE. Metto ai voti lo emendamento 12.1, presentato dai senatori Brosio e Bergamasco. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

All'articolo 14 è stato presentato un emendamento. Se ne dia lettura.

ALBARELLO, *Segretario*:

Sostituire le parole: « lire 3 miliardi per ciascuno degli anni dal 1976 al 1978; lire 2 miliardi per l'anno 1979 », *con le altre*: « lire 5 miliardi per ciascuno degli anni dal 1976 al 1979 ».

14.1

BROSIO, BERGAMASCO

PRESIDENTE. Avverto che questo emendamento è stato ritirato.

All'articolo 16 è stato presentato un emendamento. Se ne dia lettura.

ALBARELLO, *Segretario*:

Sopprimere l'articolo.

16.1

SGHERRI, BACICCHI, CORBA, MADERCHI

SGHERRI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SGHERRI. Signor Presidente, presentando questo emendamento soppressivo dell'articolo 16 che stanziava 9 miliardi, cioè eleva da 20 a 29 miliardi l'autorizzazione di spesa da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per il completamento delle opere in corso di attuazione nell'aeroporto intercontinentale Leonardo da Vinci (aeroporto meglio conosciuto come Torre di Babele), proponendo la soppressione di questo articolo, dicevo, ci richiamiamo ad una legge approvata nel 1973 e precisamente la legge n. 755: questo articolo 16, come abbiamo avuto occasione di illustrare in Commissione, a nostro avviso è in netto, aperto contrasto con l'articolo 2 della legge 755. Infatti l'articolo 2 nell'ultimo ca-

povero recita: « La società concessionaria provvederà alla progettazione, costruzione ed esecuzione delle infrastrutture di tutte le opere di ammodernamento richieste dal sistema aeroportuale della capitale ». Non solo, ma sempre nella legge 755 il punto 2 all'articolo 5 sancisce l'assunzione da parte della società concessionaria di tutti i costi di manutenzione del complesso aeroportuale da essa gestito. E non basta: anche l'articolo 8 al primo capoverso stabilisce che la progettazione e la costruzione della nuova aerostazione sono realizzate a cura e spese della società concessionaria. Quindi è evidente che se non vogliamo violare l'articolo 8 della legge 755 questi 9 miliardi non possono essere spesi nella costruzione dell'aerostazione (né d'altra parte sappiamo in quale direzione questi 9 miliardi dovranno essere spesi; non si sa se per completare la terza pista, ed il Ministero dei trasporti asserisce che è già costruita) né per altri servizi che sono a carico e di competenza della società concessionaria che è una società a prevalenza di capitale dell'IRI. Ma c'è di più: l'articolo 5 della legge 755 stabilisce che venga garantito alla società concessionaria, che è una società dell'IRI, l'accantonamento di fondi per innovazioni, ammodernamenti e completamenti, accantonamento che non deve superare il 10 per cento degli introiti lordi annuali. Inoltre si garantisce alla società un utile non superiore all'8 per cento del capitale stesso e all'articolo 12 si autorizza la società concessionaria a emettere obbligazioni e a contrarre mutui garantiti dallo Stato.

A noi sembra che senza possibilità di equivoco possa essere dimostrata l'assurdità di questo stanziamento di 9 miliardi previsto all'articolo 16 e che detto stanziamento sia in aperto contrasto con quanto stabilito dalla legge 755.

Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi, rapidamente, considerata l'ora, sulla realtà economica che stiamo vivendo. In una situazione economica come l'attuale, che tanto giustamente ci preoccupa, meno che mai si possono fare regali o assurde concessioni di miliardi a una società dell'IRI stanziando 9 miliardi per l'aeroporto Leonardo da Vinci per opere che, come stabilisce una legge vo-

tata in precedenza, sono di esclusiva competenza della società concessionaria.

Per questo, a voler essere maliziosi, ci viene in mente che con questi 9 miliardi non si è pensato al completamento delle opere in corso di attuazione nell'aeroporto di Fiumicino, ma forse si è pensato al mantenimento dell'ufficio speciale del Genio civile, creato nel 1967 per le opere di completamento e ampliamento dell'aeroporto di Fiumicino e soppresso con l'articolo 16 della legge 755.

Mi auguro che per giustificare questo stanziamento il relatore e il Governo non facciano ricorso a un articolo della legge 755 che dà facoltà di stanziare un eventuale contributo dello Stato in ordine al piano finanziario che la società concessionaria deve predisporre relativamente alla gestione dell'intero sistema aeroportuale. Non è possibile fare ricorso a questo articolo sia perchè si parla di 9 miliardi per opere di costruzione e non di gestione sia perchè il piano finanziario non è stato presentato dalla società concessionaria e quindi non ha avuto la necessaria approvazione dai competenti Ministeri.

Credo di non esagerare sottolineando la mostruosità di un simile stanziamento, di un regalo — mi permetto di dire — ad esclusivo vantaggio della società concessionaria. Si dice, da parte del Governo e non solo di esso, che se non stanziiamo questi 9 miliardi la società concessionaria non porterà avanti i lavori in corso. Ma bisogna riconoscere che questo è un ricatto vero e proprio e che è inammissibile che da parte di una società concessionaria si pretendano stanziamenti di miliardi, per portare avanti i lavori in aperta violazione di leggi approvate in precedenza dal Parlamento.

Questi stanziamenti vanno sempre a finire nel pozzo di San Patrizio che, come tutti sappiamo, non ha fondo perchè ci sono questi 9 miliardi, ma c'è anche la realtà degli aeroporti in generale, dove si vive alla giornata, con misure contingenti, senza scelte prioritarie, senza nemmeno applicare leggi come la 825 che stanziava dei fondi per gli aeroporti che invece vengono dispersi in milioni di rivoli, attraverso mille sollecitazioni, pressioni e interventi di notabili. E voi

sapete che i notabili sono sempre socialdemocratici o democratici cristiani.

Per questo siamo contro questo stanziamento e segnaliamo questo come un fatto incredibile, come un regalo assurdo, come una cosa che viola le leggi. Invitiamo quindi il Governo a prendere le opportune misure e a farsi carico della necessità che tutto ciò non avvenga.

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

C O L E L L A , *relatore.* Mi rimetto al Governo.

D E G A N , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Non mi dilungherò nella risposta poichè posso assicurare al senatore Sgherri che lo stanziamento corrisponde esattamente a quanto è prevedibile sia necessario spendere per concludere la terza pista di Fiumicino, che fu voluta con legge del Parlamento prima ancora che venisse formata la società aeroporti di Roma e che è stata finanziata prima ed anche successivamente alla formazione di questa società con la 825.

Non vi è quindi alcuna segreta intenzione di favorire chissà quali disegni: si tratta di corrispondere a delle esigenze reali per completare e rendere attiva la terza pista nell'arco dell'intera giornata.

Per quanto riguarda gli stanziamenti della 825 faccio presente che non vengono così diffusi sul territorio come immagina il senatore Sgherri, dal momento che tali stanziamenti sono stati indirizzati secondo un programma noto al Parlamento, approvato dal CIPE e che ha già dato luogo alla aggiudicazione in base a cinque appalti concorso.

P R E S I D E N T E . Senatore Sgherri, insiste per la votazione dell'emendamento 16.1?

S G H E R R I . Onorevole Presidente, la risposta non è convincente e conferma quanto abbiamo detto. Comunque data la situazione che tutti conosciamo e l'esigenza che questi decreti vengano approvati in tempo

utile, pur non essendo soddisfatti della risposta del Governo, ritiriamo l'emendamento.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo 1 del disegno di legge di conversione. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 2. Se ne dia lettura.

A L B A R E L L O , *Segretario:*

Art. 2.

Per l'effettuazione di interventi per l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea il Ministro dei trasporti è autorizzato ad assumere impegni in ragione di:

- lire 5 miliardi per il 1975;
- lire 15 miliardi per il 1976;
- lire 25 miliardi per il 1977;
- lire 40 miliardi per il 1978;
- lire 50 miliardi per il 1979;
- lire 50 miliardi per il 1980;
- lire 15 miliardi per il 1981.

Gli interventi saranno destinati:

- per lire 90 miliardi alle ferrovie Nord Milano;

- per lire 50 miliardi alla ferrovia Circumvesuviana;

- per lire 53,9 miliardi alla ferrovia Cumana;

- per lire 6,1 miliardi alla ferrovia Circumflegrea.

Sui provvedimenti, che saranno adottati nelle forme previste dall'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, e che potranno comportare la proroga delle rispettive concessioni fino a un massimo di venticinque anni a partire dalla data di ultimazione dei lavori, sarà preventivamente sentita la Regione interessata che farà conoscere

le proprie eventuali osservazioni entro 30 giorni.

Le opere e il materiale mobile delle ferrovie resteranno acquisiti in proprietà dello Stato in relazione all'incremento di valore ed in proporzione alla misura dell'intervento finanziario erogato in esecuzione della presente disposizione e lasciati in uso gratuito ai concessionari che ne cureranno la perfetta conservazione ed il ripristino in caso di distruzione o danneggiamento non dovuto a causa di forza maggiore.

All'onere di lire 5 miliardi e lire 15 miliardi derivante dall'attuazione del presente articolo negli anni 1975 e 1976 si provvede mediante riduzione del fondo di cui al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro rispettivamente per l'anno 1975 e per l'anno 1976.

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

P R E S I D E N T E . Si dia lettura degli emendamenti presentati a questo articolo.

A L B A R E L L O , Segretario:

Sostituire i primi due commi col seguente:

Per l'effettuazione di interventi per l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea ed Alifana il Ministro dei trasporti è autorizzato ad assumere impegni in ragione di:

- L. 5 miliardi per il 1975;
- L. 15 miliardi per il 1976;
- L. 25 miliardi per il 1977;
- L. 40 miliardi per il 1978;
- L. 50 miliardi per il 1979;
- L. 50 miliardi per il 1980;
- L. 50 miliardi per il 1981;
- L. 28 miliardi per il 1982.

Gli interventi saranno destinati:

per lire 90 miliardi alle Ferrovie Nord Milano;

per lire 50 miliardi alla Ferrovia Circumvesuviana;

per lire 53,9 miliardi alla Ferrovia Cumana;

per lire 6,1 miliardi alla Ferrovia Circumflegrea;

per lire 63 miliardi alla Ferrovia Alifana.

Conseguentemente, all'articolo 19 del decreto-legge sostituire la cifra: « 2.408 miliardi » con l'altra: « 2.471 miliardi ».

2.2 **SICA, COLELLA, CORRETTO, MANENTE
COMUNALE, DE CAROLIS, SANTO-
NASTASO, COPPOLA, OLIVA**

Al primo comma, sostituire le parole: « e Circumflegrea » con le altre: « Circumflegrea ed Alifana ».

Al secondo comma aggiungere: « per lire 63 miliardi alla ferrovia Alifana ».

2.1 **FERMARIELLO, PAPA, ABENANTE, BACCICCHI, BOLLINI, SGHERRI, CORBA**

S I C A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* **S I C A .** L'emendamento 2.2 è molto lungo, ma la mia illustrazione non lo sarà altrettanto. Mi basteranno poche parole per chiarire il senso dell'emendamento in esame che prende spunto dal disegno di legge n. 2086 già approvato nell'altro ramo del Parlamento, che è attualmente all'esame della Commissione trasporti di questo ramo del Parlamento.

In questo disegno di legge era previsto che lo stanziamento per l'ammodernamento e il potenziamento delle linee suburbane metropolitane si riferisse in particolare all'area milanese e all'area napoletana. Per l'area milanese gli interventi erano concentrati per le ferrovie Nord-Milano, per l'area metropolitana napoletana venivano distinti per la ferrovia circumvesuviana, per la ferrovia cumana, per la ferrovia circumflegrea e per la ferrovia alifana.

Nell'approvare il disegno di legge di conversione del decreto-legge 377 la Camera dei deputati ha inserito un emendamento con

cui ha previsto lo stanziamento di 200 miliardi, sempre per le aree metropolitane milanesi e napoletane, ma per l'area napoletana ha ommesso di inserire la ferrovia Alifana riducendo così lo stanziamento, originariamente previsto in 273 miliardi, a 260 miliardi.

È evidente che se c'è un intervento da fare per le ferrovie dell'area suburbana napoletana non può restare esclusa la ferrovia Alifana che costituisce l'anello di una catena unica che deve inquadrare organicamente tutto il piano di assestamento di queste ferrovie dell'area napoletana. Oltretutto la ferrovia Alifana ha già predisposto il progetto di massima delle opere, che è stato trasmesso al Ministero dei trasporti già dal 1974 e da quella epoca si aspetta l'approvazione di questi provvedimenti.

Pare strano — ed è per questo che il Consiglio comunale di Napoli proprio nella seduta di ieri ha alla unanimità espresso un voto in cui si augura che il Parlamento, nell'esame di questo provvedimento, voglia inserire anche la ferrovia Alifana tra le ferrovie comprese nelle agevolazioni di cui alle disposizioni del provvedimento al nostro esame — che resti escluso proprio questo anello, compromettendo così una armonica visione di tutto il piano di potenziamento e di ammodernamento delle ferrovie suburbane di Napoli.

È per questi motivi che mi auguro che il Senato voglia approvare l'emendamento che abbiamo proposto.

P A P A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P A P A . Nel testo in discussione l'articolo 2 corrisponde a un emendamento, presentato alla Camera, che riprende, solo in parte, il disegno di legge n. 2086, che si trova qui al Senato fin dal 14 maggio, dopo essere stato approvato dalla Camera nella seduta del 6 maggio 1975 della 10ª Commissione (portava il numero 3175).

Ho detto che riprende solo in parte il testo del n. 2086, perchè nel testo, approvato dalla Camera, era stata introdotta, per quanto si riferisce alle ferrovie della Campania (la Cir-

cumvesuviana, la Cumana, la Circumflegrea), anche l'Alifana.

La discussione nella 10ª Commissione della Camera era stata lunga, attenta, ampia ed approfondita. La proposta di aggiungere anche l'Alifana, modificando così il testo del Governo, era stata accolta nella prospettiva non solo e non tanto di ammodernare e potenziare tali ferrovie, e quindi anche l'Alifana, ma principalmente nella prospettiva di realizzare un piano unitario dei trasporti nell'ambito regionale della Campania attraverso il coordinamento organico dei servizi ferroviari dell'area metropolitana di Napoli.

E ciò allo scopo di assicurare la più ampia e rapida mobilità su tutto il territorio, sia nell'ambito della provincia napoletana, sia tra la zona costiera e le zone interne della regione, sia principalmente per fare dell'organizzazione unitaria della rete dei trasporti un momento e uno strumento di un diverso sviluppo economico, di un diverso uso delle possibilità produttive, di uno sviluppo moderno di tutte le risorse umane e naturali della regione.

Tale principio era chiaramente affermato nell'articolo 4 della legge che si trova ora al Senato e che voglio ricordare: « I programmi di ammodernamento e di potenziamento delle ferrovie Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea ed Alifana saranno approvati previa presentazione di un piano unitario ». Ed ancora, al terzo comma: « Il Ministro dei trasporti può far luogo al raggruppamento organico dei servizi ferroviari in concessione nell'area metropolitana di Napoli ».

Onorevole Presidente, tale principio è stato ribadito più volte dalla regione, è stato ribadito ieri sera, nel corso della seduta del Consiglio comunale, in un ordine del giorno, approvato da tutti i capigruppo, in cui si sollecita il Senato a ripristinare lo stanziamento di 63 miliardi per l'ammodernamento e il potenziamento della ferrovia Alifana. Ora nel testo in discussione — e non si capisce bene perchè — manca proprio l'Alifana. La questione non è solo che manchi proprio quella modifica che è stata introdotta dalla Camera in base ad un criterio che è stato lungamente discusso, ma la sorpresa e, direi anche, la nostra indignazione è che manchi una parte del-

la legge approvata dalla Camera, ora in discussione in questo ramo del Parlamento. Il fatto grave è che è stato vulnerato un principio, una decisione già adottata dalla Camera: l'omissione dell'Alifana costituisce un passo indietro, perchè si ignora tutto il discorso di un assetto organico dei trasporti della Campania; si rifiuta la visione di un riordinamento a dimensione regionale che rappresenta la parte più importante del discorso affrontato dalla Camera; si tende a mantenere e a consolidare situazioni aziendali che vanno in una direzione opposta ai criteri di unificazione e di democratizzazione della gestione della rete dei trasporti di Napoli e della regione. Se l'inserimento nel decreto-legge di una questione già così ampiamente discussa si vuole giustificare con il proposito di rendere più spediti i tempi di attuazione, non si vede però perchè è stata omessa l'Alifana.

È stata una distrazione, una disattenzione? Perchè si è tenuto presente il testo 3175 presentato dal Governo, così ampiamente modificato alla Camera? Io direi che c'è stato il proposito di far saltare quanto di nuovo la Camera vi aveva introdotto. E non ci si dica che i proponenti si sono mossi inserendo tale emendamento per dar subito possibilità di lavoro, altri stanziamenti e cose del genere a Napoli. In realtà, per il fatto stesso che sia stata omessa l'Alifana hanno dimostrato di muoversi in una direzione completamente opposta; in realtà hanno tolto a Napoli e alla regione 13 miliardi. Questa è la verità e per questo col nostro emendamento proponiamo che siano stanziati i 63 miliardi per l'Alifana, sia per rispettare una decisione già presa dalla Camera, sia per rispettare il disegno di legge che è in discussione al Senato, sia principalmente perchè possa andare avanti quel piano unitario ed organico dei trasporti possibile solo attraverso la ristrutturazione e la unificazione, anche con un'unica moderna gestione, delle quattro ferrovie napoletane. Il Sottosegretario si accingeva a dare una risposta; io vorrei attendere questa risposta prima di decidere definitivamente sull'emendamento che ho presentato.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere sugli emendamenti in esame.

C O L E L L A , relatore. Mi rimetto al parere del Governo.

D E G A N , Sottosegretario di Stato per i trasporti. La storia del disegno di legge n. 2086 è abbastanza lunga ed è stata sufficientemente svolta dagli onorevoli senatori intervenuti nel dibattito. Il Governo aveva stanziato 200 miliardi per l'area milanese, cioè per le ferrovie Nord-Milano e per alcune ferrovie dell'area napoletana, non includendo fra queste l'Alifana.

Dopo un lungo dibattito alla Camera, è stata introdotta l'Alifana procedendo anche ad alcune modificazioni e, come è stato già messo in luce, tale provvedimento è all'esame del Senato; il Governo si è sempre dichiarato disponibile a collaborare ed a prestare la sua opera per una celere approvazione di questi stanziamenti, che sono utili per avviare a soluzione i problemi di traffico in due aree metropolitane di grande rilievo nel nostro paese così travagliato dai problemi del traffico, particolarmente da quello dei pendolari.

Alla Camera è stato presentato un emendamento al provvedimento oggi in esame che, anche nell'intenzione di non prevaricare nei confronti del Senato che aveva ancora all'esame il disegno di legge, riprendeva il testo del Governo e il Governo a tale emendamento ha aderito ma qui dichiara la sua disponibilità a proseguire l'esame per completare il quadro costruito alla Camera dopo un lungo dibattito tra le forze politiche.

Pertanto, tenendo conto anche del fatto che altrimenti il decreto dovrebbe tornare alla Camera solo per questo articolo, invito a ritirare gli emendamenti e a prendere atto di questa disponibilità del Governo ad affiancare l'operato della 8ª Commissione per completare l'iter legislativo del disegno di legge n. 2086.

P R E S I D E N T E . Senatore Sica, insiste per la votazione del suo emendamento 2.2?

* S I C A . Credo che questo ramo del Parlamento, nella sua assoluta sovranità, potrebbe tener conto fino ad un certo punto degli inviti del Governo per evitare che siano portate modificazioni ad un provvedimento di legge per tema di scadenza di termini perchè non è raro il caso di disegni di legge che ci sono pervenuti dall'altro ramo del Parlamento di conversione in legge di decreti-legge che il Senato ha approvato nel breve lasso di tempo di 24 ore proprio per evitarne la scadenza.

Mi rendo conto d'altro canto che forse un disegno di legge come questo che ha un più ampio respiro non può ritornare all'altro ramo del Parlamento solo per un emendamento che ha invece un ristretto campo di applicazione, come quello della ferrovia Alifana, anche se lo stanziamento di 63 miliardi sottratto alla regione Campania e alla città di Napoli in particolare può destare motivo di ulteriore perplessità per l'economia della città partenopea. È vero che c'è l'altro disegno di legge all'esame del Senato, il 2086, che riguarda appunto l'intervento organico per l'area metropolitana milanese e napoletana e lì è inserita la ferrovia Alifana per cui, al lume delle considerazioni fatte dal Sottosegretario, nell'auspicio che l'8ª Commissione del Senato, cui è deferito l'esame del disegno di legge 2086, voglia accelerare l'esame di questo provvedimento — che non è privato del suo contenuto, anche se in grande parte viene mutilato, perchè prevede alcune discipline per la presentazione di progetti e per l'esecuzione delle opere — e per aderire all'invito fatto dal Sottosegretario a nome del Governo, nella fiducia appunto che il Parlamento voglia esaminare e concludere al più presto l'esame del disegno di legge n. 2086, aderisco all'invito e ritiro l'emendamento presentato.

P R E S I D E N T E . Senatore Papa, insiste per la votazione dell'emendamento 2.1?

P A P A . Ritiro l'emendamento, ma vorrei motivare questa mia decisione. Ho ascoltato le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario e mi riferisco in modo particolare a quella parte delle sue dichiarazioni in cui

ha detto che in realtà alla Camera sarebbe stato introdotto quell'emendamento, che omette la ferrovia Alifana e richiama il testo del Governo, solo per consentire a questo ramo del Parlamento di portare avanti la discussione sul testo che la Camera ci ha affidato, cioè il disegno di legge n. 2086. Prendo atto di queste dichiarazioni; ma proprio perchè ne prendo atto e prendo atto di questa disponibilità del Governo a richiamarsi ai principi fondamentali che sono contenuti nel disegno di legge n. 2086, presento il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

premesso che nel decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, sono previsti stanziamenti per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea in misura pari a quella indicata per tali ferrovie nel disegno di legge n. 2086, articolo 2, trasmesso al Senato fin dal 14 maggio 1975 dalla Camera, ove era stato approvato nella seduta del 6 maggio 1975 dalla 10ª Commissione permanente;

considerato, tuttavia, che tali stanziamenti si riferiscono solo ad una parte degli interventi di cui all'articolo 2 del citato disegno di legge n. 2086, essendo stato omissivo nel decreto-legge in discussione lo stanziamento per la ristrutturazione della ferrovia Alifana indicato nella misura di 63 miliardi;

rilevato che nel testo discusso e approvato dalla Camera sull'ammodernamento, oltre che delle ferrovie Nord-Milano, delle ferrovie Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea, Alifana, prevalse l'orientamento di ristrutturare e di coordinare le ferrovie secondarie della Campania in una visione unitaria regionale dei trasporti, capace di assicurare la massima mobilità e rapidità nel territorio, come è, d'altra parte, chiaramente affermato al secondo comma dell'articolo 4 del disegno di legge n. 2086;

mentre afferma il proprio impegno a discutere immediatamente il disegno di legge n. 2086, e cioè tutta la parte che non risulta trasferita nel decreto-legge in discussione e in particolare modo sui criteri generali

riguardanti l'organizzazione e il coordinamento coerenti con lo sviluppo programmato dei trasporti nell'ambito regionale,

chiede al Governo:

a) che tali criteri siano fin d'ora tenuti presenti per la parte trasferita nel decreto-legge, nella prospettiva della definitiva approvazione e delle linee programmatiche di sviluppo e di quella parte del disegno di legge n. 2086 per ora non raccolta nel decreto;

b) che nella esecuzione delle opere si tenga presente l'articolo 6 del disegno di legge n. 2086 che prevede l'assegnazione del 40 per cento dell'ammontare delle forniture e delle lavorazioni agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale e insulare.

PRESIDENTE. Invito la Commissione e il Governo ad esprimere il parere su questo ordine del giorno.

COLELLA, *relatore*. Il parere è favorevole.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 2 del disegno di legge di conversione. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Variazione al calendario dei lavori dell'Assemblea

PRESIDENTE. Comunico che la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi questo pomeriggio, con la presenza dei Vice Presidenti del Senato, ha adottato, all'unanimità, ai sensi dell'articolo 55, quarto comma, del Regolamento, una modifica al calendario dei lavori della corrente settimana, stabilendo di tenere una seduta antimeridiana domani, mercoledì 15 ottobre 1975, alle ore 11.

Essendo stata adottata all'unanimità, la suddetta modifica ha carattere definitivo.

Ripresa della discussione

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dei due disegni di legge nel loro complesso.

È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Bacicchi. Ne ha facoltà.

BACICCHI. Signor Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, il nostro Gruppo ribadisce il giudizio già espresso alla Camera dei deputati su questi decreti. Essi giungono alla nostra approvazione notevolmente modificati a seguito di un confronto — per molti aspetti nuovo — tra le forze politiche, tra maggioranza e opposizione. Questo nuovo modo di confrontarsi ha permesso di risolvere positivamente diverse questioni e noi ribadiamo il nostro apprezzamento per tali risultati. Fra questi, malgrado certo scetticismo dimostrato stamane dal ministro Colombo, e prima e più ancora di lui dal senatore Mazzei, consideriamo la soluzione data al problema istituzionale che poteva insorgere nei confronti delle regioni.

Certamente le regioni sono chiamate ad una prova importante ma, diversamente da altri, la nostra parte esprime fiducia sulle possibilità e sulle capacità delle regioni di assolvere agli impegni che, prima del Parlamento, la Costituzione loro assegna.

Un lavoro proficuo, dunque, quello svolto dalla Camera, certo sempre perfezionabile. Abbiamo indicato concretamente i punti di tale perfezionamento negli emendamenti illustrati dai colleghi Sgherri, Papa e Maderchi. Abbiamo indicato solo alcuni punti, altri potevano essere ancora indicati.

La Commissione aveva presentato un altro emendamento all'articolo 4 del disegno di legge n. 2267, poi ritirato per le responsabili considerazioni politiche svolte dal senatore Caron. Anche su questo argomento avevamo espresso chiaramente la nostra posizione. Se ad una modifica si doveva andare rispetto al testo inviatoci dalla Camera, essa doveva riguardare anche e necessariamente la copertura dell'onere derivante dalla sospensione dei

versamenti per assegni familiari per il personale femminile.

Riteniamo tuttavia che il problema della fiscalizzazione degli oneri sociali, non certo generalizzato ma finalizzato secondo principi selettivi a precisi obiettivi di un diverso tipo di sviluppo economico, esista (penso ad esempio al Mezzogiorno) e richieda un confronto tra le forze politiche; un confronto urgente e certamente più approfondito di quello che in questa occasione si poteva fare. A questo confronto dichiariamo la nostra disponibilità e più ancora ci dichiariamo disponibili ad un confronto che affronti i nodi della crisi economica che travaglia il paese. Si tratta di affrontare finalmente quei problemi del cosiddetto secondo tempo, della seconda fase di cui ha parlato l'onorevole La Malfa presentando questi decreti.

Auspichiamo quindi che la discussione sul bilancio di previsione non sia quest'anno una discussione formale, su un documento che diventa sempre più dubbio quale momento di confronto sulla politica economica, ma investa i problemi di fondo e sappia delineare quel programma di medio periodo da più parti e da noi stessi invocato.

In ogni caso l'impegno del nostro Gruppo andrà in questa direzione e vogliamo sperare che quest'Aula diventi sede di confronto su tale programma; confronto necessario anche alla luce della replica al dibattito generale svolta stamane dall'onorevole Colombo.

Dal contesto di quella replica appariva, infatti, una difesa della linea di politica economica seguita nel passato, linea — vorrei sottolineare — contestata non solo da noi se è vero che l'onorevole Ferrari-Aggradi alla Camera riferendosi ad essa ha parlato di frenata troppo brusca, andata oltre il necessario. Ma ciò che ci è apparso ancora più serio è che non appare dal contesto di quel discorso una indicazione diversa per l'avvenire.

Ribadiamo quindi, accanto agli apprezzamenti positivi per il lavoro svolto dal Parlamento, anche i limiti che i decreti ancora mantengono e primo fra tutti, come giustamente ha affermato il senatore Li Vigni nel suo intervento e diversamente da quanto ha affermato il Ministro questa mattina, il ritardo con il quale essi sono stati adottati nei

confronti dell'aggravarsi della situazione economica e dei gravi problemi che essa crea per l'occupazione.

Per questi motivi il nostro sarà un voto di astensione che vuole essere anche di stimolo per una spesa rapida e per una rapida attuazione di quanto di valido i provvedimenti dispongono. (*Applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Bonazzi. Ne ha facoltà.

B O N A Z Z I . Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, il gruppo della Sinistra indipendente con l'intervento di ieri del collega Samonà e con il mio intervento di questa mattina ha espresso con sufficiente chiarezza — io credo — la propria posizione nei confronti dei decreti-legge nn. 376 e 377.

Pertanto da parte nostra non vi è molto da aggiungere a quanto già detto, anche perchè la replica del ministro Colombo è stata sì, come sempre, interessante, ma da essa non abbiamo appreso cose nuove o diverse per quanto riguarda il pacchetto anticongiunturale.

Non vi è stata nelle nostre parole una esplicita dichiarazione sull'atteggiamento del nostro Gruppo al momento del voto, tuttavia mi pare che si possa bene intendere, se si sono ascoltate le nostre considerazioni, che non avremmo potuto esprimere un voto favorevole, ma che avremmo altresì considerato ingiusto un « no ». Dunque il Gruppo della Sinistra indipendente si asterrà dal voto. Così facendo, intendiamo da un lato sottolineare quanto di nuovo e di positivo, attraverso il dibattito ed il confronto tra le forze politiche, si è potuto inserire nel pacchetto dei provvedimenti.

Non intendiamo creare difficoltà alla più sollecita attuazione delle misure previste nel pacchetto medesimo. Ripeto quanto ho detto questa mattina: non è ciò che sarebbe stato necessario, ma almeno si faccia presto. Occorre che i tempi per l'effettivo impiego dei fondi stanziati siano i più brevi possibili.

Non aggiungiamo delusioni a delusioni. E non dico ciò a caso; lo dico perchè mi sembra che due siano le logiche dei decreti. Gli interventi destinati a sostenere i meccanismi attuali, senza selezione alcuna e senza scelte prioritarie, sono abbastanza rapidi. Mi riferisco al sostegno alle esportazioni, ai finanziamenti alle industrie e alla Cassa per il Mezzogiorno. È fuor di dubbio, invece, che intralci centralisti, insidie ai poteri regionali e macchinose procedure esistono ancora per quanto riguarda gli altri investimenti, cioè l'edilizia abitativa, quella ospedaliera, le opere regionali, la zootecnia, l'irrigazione ed i trasporti.

Astenendoci dal voto intendiamo riconfermare le critiche che abbiamo avanzato nel corso della discussione generale; critiche, per quanto riguarda il decreto-legge n. 376, mosse alla limitatezza degli stanziamenti per l'edilizia e a talune dispersioni degli interventi per determinate opere. Si è trattato di osservazioni su funzioni attribuite alla Cassa per il Mezzogiorno, ma che molto meglio potrebbero svolgere le regioni.

Consideriamo inoltre insufficienti le misure adottate con il decreto-legge n. 377 a favore delle piccole e medie imprese, tenuto conto anche, come ho ricordato questa mattina, del fatto che le nuove auspicabili linee di politica economica imporranno anche a tale tipo di aziende la necessità di riconvertire la produzione, di operare con livelli tecnologici e professionali più elevati.

Non continuo, perchè l'ora tarda non lo consente, in un discorso dettagliato sugli altri settori previsti dal decreto-legge n. 377, anche perchè, se così facessi, ripeterei a poche ore di distanza cose dette da me e dal collega Samonà. È quindi alla valutazione globale degli interventi previsti nel pacchetto anti-congiunturale che mi riferisco; interventi che riteniamo tardivi sia sotto il profilo qualitativo che quantitativo, tenuto conto della grave situazione economica esistente nel paese.

Queste sono dunque le ragioni, onorevole rappresentante del Governo, che portano il Gruppo a nome del quale parlo ad astenersi dal voto.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Cucinelli. Ne ha facoltà.

C U C I N E L L I . Parlerò molto brevemente, signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, enunciando soltanto quello che per deformazione professionale avevo fissato come « scaletta » per la conclusione di questa discussione.

Il giudizio che il mio Gruppo, il Partito socialista italiano, dà sui due decreti in sede di dichiarazione di voto non è basato solo sull'esame critico analitico già svolto in maniera egregia dai colleghi che mi hanno preceduto, Catellani e Buccini, ma soprattutto sullo spirito che informa nel complesso i provvedimenti in esame.

Trattasi, cioè, in pratica, di valutare se vi sia un pur minimo tentativo di abbandonare la linea economica fino ad oggi seguita per imboccarne un'altra, sempre sostenuta per la verità dal Partito socialista italiano, che diriga e propugni una politica di investimenti a breve, come in questo caso, o a medio termine, capace di incentivare altri interventi e quindi maggiore occupazione. Si tratta quindi di mettere in moto non il meccanismo di incentivazione dei consumi individuali o di reperire il denaro per turare questa o quella falla, ma di incentivare investimenti sociali ed infrastrutturali.

In questo modo ciò che si realizza non si esaurisce nel provvisorio e nell'immediato ma deve rimanere come fattore di stabilità economica anche per il futuro.

Certo avrei e ho dei rilievi da muovere. Circa l'articolo 4 debbo — è obbligatorio questo « debbo » — nutrire fiducia nell'impegno del Governo di affrontare nel suo complesso il problema gravissimo della fiscalizzazione degli oneri sociali. In quanto all'articolo 18-bis, sulle autostrade, se l'ora fosse più decente racconterei di una denuncia a mio carico avuta proprio in questa materia, ma vi risparmio questo ricordo purtroppo di gioventù. Ma è inevitabile che quando da una politica dissennata di costruzioni di autostrade si passa poi all'applicazione di un principio, anche giusto, se volete, in se stesso, si

giunge agli assurdi che abbiamo esaminato, onorevole Sottosegretario, in Commissione e anche in Aula. È infatti semplicemente pazzesco aver buttato centinaia e alle volte migliaia di miliardi e non fare più « tratte » e addirittura « bretelle ». Qui ne va di mezzo proprio la sorte dei pantaloni dei contribuenti italiani se continuiamo in questo modo. È quindi necessario che il Governo mantenga l'impegno di sottoporre al Parlamento un disegno di legge che veramente veda, esamini e giudichi le situazioni da normalizzare, i tratti da fare, le bretelle da cucire o da scucire. Credo infatti che quel senso di diffidenza, non dovuto a nulla o forse all'aria che respiriamo, che prende o che ha preso ognuno di noi quando si poteva procedere all'abrogazione *sic et simpliciter* del nome « tratta » era la paura, forse immotivata, forse giustificata, che anche da Reggio Calabria a Milano si potesse fare una tratta autostradale chiamandola tratta perchè univa i due punti.

Debbo però qui rilevare — mi fa piacere o dispiacere che non sia presente il senatore Carullo — che non è generoso accusare i socialisti di essere stati contro la soluzione di questo problema, perchè, se non sbaglio, proprio il sottoscritto umilmente in Commissione fece tra l'altro rilevare, oltre all'assurdità in fatto, sopra denunciata, anche la possibilità di un'assurdità in diritto intervenendo lo Stato su fondi stanziati dalla regione e quindi la possibile insorgenza anche di un conflitto che acuisce quelli già esistenti specialmente tra Stato e regioni a statuto speciale, come la Sicilia, che ha provveduto al finanziamento dell'ultima tratta della Messina-Palermo.

Il relatore Rebecchini mi permetterà di aggiungere, con riferimento al suo accenno alla giungla retributiva e alla necessità di intervenire non solo sui casi denunciati a scopo scandalistico, ma dovunque, nel settore privato e nel settore pubblico, vi siano casi di enorme sperequazione che il tono scandalistico potrebbe — o dovrebbe, nelle intenzioni di qualcuno — servire a far vestire abito bianco chi di abiti bianchi non ne può più portare per vecchie, numerose e frequenti manomissioni del bianco, se « bianco » vuole significare qualche cosa.

Valutati sotto l'aspetto sopra cennato i due decreti all'esame di questo ramo del Parlamento, il Gruppo del partito socialista italiano dà parere favorevole alla loro conversione in legge. Lo dà soprattutto con la certezza che non saranno questi provvedimenti congiunturali a potere smuovere decisamente la linea politica, ma che prendendo spunto da essi si può dare spazio a quello spirito innovatore, che secondo noi esiste, perchè si avvii finalmente l'Italia a quella svolta socio-economica, che trovi i grandi enti, il Parlamento, i cittadini tutti pronti a fare quello che si deve fare per la costruzione di beni duraturi e non di effimere vanaglorie personali. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Crollanza. Ne ha facoltà.

CROLLANZA. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, il Gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale non ha mancato, attraverso il mio purtroppo lungo intervento di ieri e quello del nostro capogruppo senatore Nencioni, di esprimere chiaramente il proprio pensiero e i propri orientamenti sugli aspetti dei due disegni di legge per la conversione in legge dei decreti che sono stati sottoposti all'approvazione della nostra Assemblea.

Pur riconoscendo la notevole portata finanziaria che è stata messa a base dei due decreti cosiddetti anticongiunturali e pur dichiarando che per alcuni aspetti i due disegni di legge contengono alcune norme migliorative per l'attività di alcuni settori particolari, non posso comunque non far rilevare che i due disegni di legge risentono, dopo un lungo periodo di gestazione da parte del Governo, della tardività con cui sono stati sottoposti al Parlamento e del tempo stretto che è stato riservato a quest'Assemblea per potere svolgere un dibattito di adeguata ampiezza per cercare di migliorare alcune delle norme dei due disegni di legge e consentire all'altro ramo del Parlamento il tempo necessario per completarne nel miglior modo l'iter. Il nostro Gruppo ha anche fatto presente che il

ritardo con cui i due provvedimenti sono stati elaborati e sottoposti al Parlamento non consente di perseguire agevolmente le finalità alle quali essi si ispiravano, cioè quelle di una rapida spesa e quindi la possibilità di incidere sollecitamente per un rilancio della nostra economia e per assicurare notevoli possibilità di occupazione alle classi lavoratrici.

Purtroppo questa tardività, risentendo della fretteolosità con cui i disegni di legge, dopo lunga gestazione, sono stati imbastiti e quindi della frammentarietà di tutto il loro complesso e della disorganicità delle norme che vi sono contenute, non può non portare a conseguenze negative e quindi a frustrare in gran parte le finalità che in esse erano state proposte.

Non abbiamo mancato inoltre di far presente che la situazione di debolezza di questo Governo, le lotte di lacerazione interna dei partiti, i vertici fra Governo e sindacati, la conflittualità che permane e che è in pieno contrasto con la difficile situazione che il Paese attraversa, pongono il nostro Gruppo nella condizione di dover far presente che non potrà dare voto favorevole ai due disegni di legge.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Mazzei. Ne ha facoltà.

M A Z Z E I . Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, vedo che il voto di astensione annunciato dal Partito comunista, essendo una astensione favorevole, ha come conseguenza, per il Regolamento del Senato, la non presenza dei colleghi. E volevo dire non in polemica ai colleghi comunisti e in particolare al collega Bacicchi che siamo ben lieti dell'apprezzamento che loro fanno del confronto che è avvenuto su questi provvedimenti nell'altro ramo del Parlamento; e in fatto di confronto avrei voluto ricordare che siamo un po' degli antesignani avendolo sollecitato nel 1964 e non su singoli provvedimenti ma sui nodi che bisognava affrontare per un'ipotesi di sviluppo della nostra società. Nonostante questo apprezzamento questa

mattina ho avuto modo di esprimere alcune perplessità sulla valutazione di almeno parte delle modificazioni apportate al provvedimento governativo dall'altro ramo del Parlamento. E questo si intende non perchè non abbiamo fiducia nelle regioni o perchè vogliamo attentare alla loro competenza istituzionale, ma perchè questa manovra congiunturale è nella responsabilità del Governo e credo che anche da un punto di vista costituzionale sia sbagliato che gli strumenti per attuare la manovra siano fuori del controllo del Governo. E mi riferisco in particolare al fondo dell'edilizia. È prevalso — e credo responsabilmente — il criterio della cautela e della prudenza, e a questo ci siamo adeguati. Ma non posso non sottolineare ancora una volta, a questo proposito, che condivido tutte le motivazioni che il collega relatore Colella aveva portato a favore della tesi del ripristino del testo governativo dell'articolo 4. La soppressione dell'articolo è, dal punto di vista della coerenza dell'azione che s'intende svolgere per raggiungere certi obiettivi, quanto di più sbagliato possa esserci.

A me dispiace che il dibattito si sia invece incentrato su un altro aspetto, quello della norma che riguarda le autostrade, l'articolo 18-bis. A questo proposito, a parte le incongruenze, devo esprimere una preoccupazione: non vorrei che questa fosse una spia di quanto sia difficile, quando si abusa della espressione « nuovo modello di sviluppo », coerentemente agire nell'ambito delle conseguenze che questo nuovo modello di sviluppo comporta. Questo non significa che certe incongruenze non ci fossero e non andassero corrette ma mi è sembrata sin troppa l'attenzione su tale punto.

Un'ultima osservazione. Nel dibattito si è detto più volte che certi sacrifici forse potevano essere di portata inferiore, che un nuovo sforzo dello Stato poteva essere inferiore solo che l'amministrazione finanziaria avesse meglio funzionato. Diciamo allora una cosa di cui siamo stati testimoni negli ultimi mesi: per ben due volte (per una la manovra è ancora in corso e speriamo si possa superare) è stata negata la delega al Governo per quanto riguarda la ristrutturazione del Ministero delle finanze, così come si sono mes-

si in discussione determinati provvedimenti che ad una situazione eccezionale rispondessero con mezzi eccezionali e del tutto transitori; eravamo tutti convinti che non contraddicessero nessuna ipotesi di riforma più ampia e globale della pubblica amministrazione.

Non vorrei che tanti colleghi che sono sicuramente in buona fede nel sostenere l'ipotesi globale della riforma si trovassero obiettivi alleati di chi in questa maniera, sia pure surrettizia, vuole bloccare l'ammodernamento e la funzionalità dell'amministrazione finanziaria.

Con queste considerazioni, con l'augurio che gli obiettivi che la manovra del Governo si prefigge, cioè lottare contro la grave recessione e la disoccupazione in atto, siano raggiunti, esprimo il voto favorevole dei senatori repubblicani.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Colella. Ne ha facoltà.

C O L E L L A . Dopo le motivazioni di valore politico oltre che economico indicate da me nella relazione sui motivi alla base del ripristino al Senato dell'articolo 4 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, motivazioni ribadite nella replica, non mi pare di avere ottenuto un impegno preciso circa la volontà di affrontare a data ravvicinata il delicato problema.

Pertanto avevo in animo di presentare un ordine del giorno che, per motivi regolamentari, la Presidenza non ha potuto accettare. Con questo ordine del giorno avrei chiesto al Governo di presentare non oltre il 30 novembre corrente anno un provvedimento urgente, tale da consentire il ripristino nella sostanza dell'articolo 4 del decreto-legge n. 377, articolo non convertito dalla presente legge.

Le generiche assicurazioni non a scadenza disattendono le aspettative di numerosi settori produttivi che, tra le altre motivazioni, avevano dato per acquisita la ratifica del provvedimento con tutte le conseguenze sulla valutazione dei costi di produzione.

Pertanto mi dispiace di dissociare il mio voto da quello del Gruppo della democrazia cristiana, partito al quale mi onoro di appar-

tenere, ma annuncio che il mio sarà un voto di astensione.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Barra. Ne ha facoltà.

B A R R A . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, il Gruppo della democrazia cristiana voterà a favore dei provvedimenti cosiddetti anticongiunturali e lo farà con pienezza di convincimento e, aggiungo, anche con una speranza di più feconda prospettiva. Nella nostra vita parlamentare sono passati numerosi di questi provvedimenti che però avevano un'ottica e un obiettivo specifico e transeunte. In questi provvedimenti ci sembra di riscontrare indubbiamente una novità costituita dalla interconnessione e congruità fra misure anticongiunturali e politica di struttura, cosicché il contenuto di essi, che a nostro avviso come ho già affermato è anche una speranza e un augurio, travalica i provvedimenti specifici per inquadrarli in una visione più generale che spetta sì al Parlamento realizzare, ma che è legata al concorde sforzo del paese e di tutte le categorie produttive.

Questa valutazione ci ha portato anche al superamento di molte questioni di ordine marginale che qui abbiamo sentito esporre. Mi consentirà di dire il collega Cucinelli, che ha definito forsennata la politica nel passato fatta per le autostrade...

C U C I N E L L I . Dissennata.

B A R R Ache questa valutazione è ingiusta e comunque tardiva. Egli che è stato come me amministratore locale ricorda benissimo, anche in sede di Unione delle province, le polemiche sull'opportunità o meno di incrementare l'autostrada rispetto alla viabilità ordinaria. Mi pare che prevalse, all'epoca, per consenso delle amministrazioni locali, la necessità di creare nel nostro paese una efficiente rete autostradale.

Il problema non è questo, a mio modesto avviso. In una visione organica dei traffici resta da stabilire se questa politica — e que-

sto mi pare lo abbia preannunciato il rappresentante del Governo — vada inquadrata in una visione generale affinché non avvenga che nell'ambito delle reti autostradali si verifichi ciò che nel passato si è verificato nel settore ferroviario. Noi riteniamo cioè che non debba crearsi il fenomeno dei « rami secchi » anche nelle reti autostradali.

Con quest'auspicio e con queste considerazioni la Democrazia cristiana voterà a favore dei disegni di legge al nostro esame.

F A R A B E G O L I. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

F A R A B E G O L I. Signor Presidente, desidero solo dichiarare che condivido pienamente quanto ha detto il senatore Colella e per le stesse motivazioni mi asterrò nella votazione del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 377.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti il disegno di legge n. 2266 nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Metto ai voti il disegno di legge n. 2267 nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Annunzio di interrogazioni

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

A L B A R E L L O, Segretario:

TEDESCHI Mario. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Premesso:

che in data 11 ottobre 1975, a Roma, gruppi della sinistra extra-parlamentare si sono dati appuntamento per un comizio in piazza Verdi, al dichiarato scopo di « portare

lo sdegno dei proletari » in un quartiere ritenuto « borghese »;

che il comizio avrebbe dovuto essere seguito da un corteo destinato a svilupparsi fin nel cuore del quartiere che i manifestanti intendevano « punire » e che tale corteo non era stato autorizzato;

che, secondo quanto riferito dalla stampa, ed in particolare dai quotidiani « Il Tempo » di Roma e « Il Giornale Nuovo » di Milano, alla manifestazione hanno preso parte elementi che avevano « caschi protettivi, il volto coperto e grossi bastoni usati come aste di bandiere », in flagrante contrasto con le norme contenute nella recente legge sull'ordine pubblico;

che, a dispetto di tali violazioni della legge, la forza pubblica presente alla manifestazione in piazza Verdi non intervenne, ma, anzi, alla fine del comizio, tollerò che il corteo che era stato vietato avesse luogo ugualmente e, addirittura, si svolgesse preceduto e seguito da automezzi di scorta dei carabinieri e della polizia,

l'interrogante chiede di conoscere se e quali provvedimenti siano stati adottati contro i responsabili dell'ordine pubblico nella città di Roma, i quali, con il loro comportamento, hanno dimostrato di non voler applicare le leggi approvate dal Parlamento, dimostrazione di cattiva volontà già fornita in precedenza, in occasione di altra manifestazione indetta dall'estrema sinistra e conclusasi, proprio per la tolleranza dimostrata dai dirigenti dell'ordine pubblico, con il saccheggio di ben 57 negozi.

L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere se, in mancanza di provvedimenti disciplinari adottati dal Ministro dell'interno ed in presenza di reati perseguibili d'ufficio, la Magistratura romana abbia adottato le opportune iniziative per garantire il rispetto della legge da parte di tutti e contro tutti.

(3 - 1797)

VEDOVATO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — (Già 4 - 4669).

(3 - 1798)

SIGNORI. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e dell'industria, del commercio*

e dell'artigianato. — Considerato che il cronico stato di precarietà e di disagio in cui versano i minatori e le popolazioni del Monte Amiata si è andato ulteriormente aggravando, nonostante i ripetuti impegni assunti dall'EGAM e dai Ministeri competenti con i sindacati e con il Parlamento, l'interrogante domanda se i Ministri in indirizzo sono a conoscenza di quanto ha dichiarato, il 2 ottobre 1975, ai sindacati, presente l'onorevole Bova, un alto dirigente dell'EGAM, e cioè che l'impegno assunto dall'EGAM stesso il 20 dicembre 1974 di costruire in Val di Paglia uno stabilimento metallurgico non sarà rispettato e che per la costruzione di un eventuale altro stabilimento nel comprensorio ci si riserva di chiarire fra alcuni mesi i tempi della sua costruzione, i finanziamenti necessari e le infrastrutture occorrenti. In altre parole, si intenderebbe rinviare una realizzazione urgente a tempi lunghi ed imprecisati, mentre l'estrazione del mercurio sarà contratta sensibilmente, riducendo l'occupazione di manodopera e ricorrendo alla cassa integrazione ed alla chiusura di quasi tutte le miniere del comprensorio.

Ciò premesso, l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti concreti si intendono adottare per rimediare ad un così grave stato di cose, mantenendo gli attuali organici delle miniere, evitando la cassa integrazione e la chiusura di qualsiasi unità mineraria, nel rispetto degli accordi sottoscritti dall'EGAM e fatti propri dal Governo dinanzi al Parlamento.

(3 - 1799)

MARIANI, NENCIONI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere:

a) se sia a conoscenza del fatto che le Sezioni penali della Suprema Corte di cassazione — dopo avere, per anni e certamente dal 1945 in poi, fatto notificare ai difensori dei ricorrenti anche l'avviso riguardante la trattazione in Camera di consiglio, sia per quanto riguarda la discussione dell'impugnazione di ordinanze, sia per i ricorsi alla stessa rimessi su richiesta del procuratore generale perchè da questi ritenuti infondati o inammissibili — da vari mesi, in-

vece, omettono la notifica di tale avviso, con indubbia violazione del diritto di difesa;

b) se non ritenga d'intervenire per richiamare l'attenzione della Corte di cassazione quanto meno sull'opportunità — se non sulla necessità — del ripristino dell'avviso al difensore anche nel caso sopra prospettato, dato che frequentemente il mancato intervento del difensore, sia pure con memorie scritte, può non far rilevare la sostanziale fondatezza del ricorso, come avvenne non infrequentemente allorquando il difensore era sempre avvertito della data dell'udienza di Camera di consiglio, ai sensi dell'articolo 534 del codice di procedura penale.

(3 - 1800)

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

DELLA PORTA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Premesso:

che la produzione del nocciolo costituisce una componente essenziale per l'economia viterbese e che quando viene a mancare mette in crisi i coltivatori ed i produttori in genere;

che i freddi intensi verificatisi nella terza decade del marzo 1975 hanno causato la distruzione di una notevolissima quantità di gemme fruttifere ed il danneggiamento delle rimanenti, riducendo in altissima percentuale le possibilità produttive degli impianti;

che a tutto ciò, nel corso delle stagioni primaverile ed estiva, si sono aggiunte le negative conseguenze di una siccità che ha compromesso, in molte zone di alcuni comuni della provincia di Viterbo, l'intero raccolto;

che molti noccioli sono avviati alla completa distruzione a causa della morte degli impianti;

che l'Ispettorato agrario provinciale di Viterbo ha già accertato, a mezzo dei suoi tecnici, la calamità denunciata,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali provvedimenti il Ministro intenda prendere in aiuto dei coltivatori colpiti dalle calamità denunciate;

se non ritenga opportuno applicare in loro favore i benefici previsti dagli articoli 5 e 7 della legge 25 maggio 1970, n. 364;

se non ritenga opportuno ed urgente impartire disposizioni per uno studio approfondito e specializzato per individuare le cause che determinano la distruzione dei nocciuleti, con gravissimi danni non solo per l'economia in generale della provincia, ma dei coltivatori in particolare che dalla coltura del nocciolo traggono i mezzi per le loro famiglie.

(4 - 4670)

DELLA PORTA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Il 12 ottobre 1975, il territorio del comune di Canino, in provincia di Viterbo, veniva investito da una tromba d'aria di eccezionale violenza che distruggeva tutto ciò che incontrava sul suo cammino: i danni provocati ad oliveti e vigneti sono risultati ingentissimi, sia alle piantagioni che ai raccolti. Il vortice ha distrutto fabbricati rurali e macchine agricole ed ha ucciso bestiame, colpendo così duramente da aggravare la già precaria situazione delle aziende agricole.

Ciò premesso, l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti il Ministro intenda adottare per aiutare le popolazioni colpite dal tornado e se, nel quadro dell'eccezionalità dell'avvenimento, non intenda dichiarare la zona colpita da calamità naturale, onde applicare i benefici di legge previsti per simili circostanze.

(4 - 4671)

GATTO Eugenio. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere come intende assolvere agli obblighi che il Governo ha assunto di fronte al Parlamento ed al Paese circa la salvaguardia delle attività produttive del complesso industriale-portuale di Porto Marghera e l'impegno di sviluppare i traffici commerciali del porto di Venezia.

Si fa presente che le suddette linee politiche discendono direttamente dalla legge speciale per Venezia n. 171 del 1973 (articolo 1) e che il Governo, proprio per bocca del Ministro, le ha solennemente formalizzate negli « indirizzi governativi » emanati

nel marzo 1975: impegni solenni, si dice, che il Governo ha assunto con il porto di Venezia e con nessun altro porto nazionale.

In particolare, si chiede di sapere come il Governo intenda operare relativamente al primo dei due strumenti espressamente indicati dagli indirizzi per sviluppare i traffici commerciali — 1) stanziamenti infrastrutturali specifici; 2) provvedimenti nel campo delle linee di navigazione sovvenzionate — strumenti che non hanno avuto finora concreta applicazione.

È, infatti, con vivo stupore che si è assistito ai recenti provvedimenti nei due settori, e cioè:

1) nella distribuzione dei fondi per opere portuali di cui alla legge n. 366 del 1974 il porto di Venezia è stato penalizzato anziché specificatamente favorito (5,9 per cento della somma disponibile contro il 16,7 per cento riconosciutogli nella legge precedente n. 1200 del 1965);

2) ben 3 delle 4 società « Finmare » hanno praticamente disertato il porto di Venezia, mentre la società « Adriatica » che opera a Venezia è rimasta la cenerentola nei recenti piani di ristrutturazione aziendale.

La presente interrogazione è tanto più giustificata ed urgente in quanto il Senato si appresta a discutere il provvedimento n. 376 del 13 agosto 1975, in cui sono previsti ulteriori stanziamenti per opere marittime (articolo 13), con cui sarebbe possibile rimediare « in limite » al mancato rispetto dei citati impegni.

L'interrogante chiede, pertanto, di conoscere come il Ministro ritenga compatibili i fatti e provvedimenti esposti con gli obblighi assunti e, ripetesi, come intenda assolvere a tali obblighi.

(4 - 4672)

GAUDIO. — *Ai Ministri delle finanze e dell'interno.* — Per sapere:

se corrisponda al vero la notizia corrente circa la soppressione della brigata della Guardia di finanza, con stanza nel comune di Aciri (Cosenza), da parte del comando generale;

se siano a conoscenza dello stato di allarme determinatosi alla diffusione di tale

disposto da parte dell'organo superiore nei comuni interessati di Acri, San Demetrio, San Cosmo Albanese, Vaccarizzo Albanese, San Giorgio Albanese, Bisignano, Luzzi, San Marco Argentano, Fagnano Castello, Malvito, Santa Caterina Albanese, Cerzeto, Cervicati e Mongrassano, che contano una popolazione di circa 80.000 abitanti;

se non ritengano opportuno, ove fosse vero tale provvedimento, di ripristinare detta brigata nel comune di Acri, al fine di mantenere un servizio a favore della popolazione dei suddetti comuni e di evitare che si creino situazioni incresciose in questo delicato momento.

(4 - 4673)

BUCCINI. — *Al Ministro senza portafoglio per l'organizzazione della pubblica amministrazione ed al Ministro senza portafoglio per i problemi relativi alle regioni.* — Premesso:

che la legge delegata 22 luglio 1975, n. 382, prevede l'emanazione di decreti delegati entro 12 mesi dalla sua approvazione per il trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative, nonchè dei relativi uffici e degli uffici periferici del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, fra cui gli Ispettorati provinciali dell'alimentazione;

che il trasferimento immediato di tali Ispettorati, come auspicato dai sindacati unitari, consentirebbe un più efficace funzionamento degli uffici periferici dell'alimentazione e la loro organica ristrutturazione, in modo da risultare più efficienti per i compiti loro assegnati in relazione alla politica agricola europea, e rappresenterebbe la fine di un'insostenibile sperequazione nelle remunerazioni,

l'interrogante chiede di conoscere se i Ministri competenti non ravvisino l'urgenza di dare applicazione alla delega, concessa al Governo con la legge sopra richiamata, specie per quanto concerne gli Ispettorati provinciali dell'alimentazione, quale sia, allo stato, l'elaborazione dei decreti delegati e quali siano i tempi di realizzazione di quanto sopra enunciato.

(4 - 4674)

PINNA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se sia a conoscenza della viva apprensione di molti risparmiatori genovesi, i quali gradirebbero che si facesse luce sul caso « Nussenblatt », una società in nome collettivo che da Genova proponeva alcuni anni fa di ancorare i risparmi a beni reali, garantendo il 20 per cento di reddito annuo, mentre, da qualche tempo a questa parte, il riscatto delle quote sottoscritte avverrebbe con notevoli ritardi, tali comunque da sollevare incertezze e seri dubbi circa una rapida possibilità di realizzo.

(4 - 4675)

PINNA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere:

se sia a conoscenza del vivo malumore esistente fra le popolazioni della provincia di Oristano, con particolare riguardo per il comune di Arborea (il più grande centro per l'allevamento bovino della Sardegna), a causa delle bollette dell'energia elettrica che hanno toccato traguardi inverosimili;

se sia a conoscenza, altresì, che taluni allevatori di quel comune hanno pagato bollette per il consumo dell'energia elettrica che superavano le 500.000 lire e che l'Enel, in assenza dei pagamenti, provvede ad interrompere l'erogazione dell'energia, con serio pregiudizio per la produzione lattiero-casearia.

(4 - 4676)

ASSIRELLI. — *Al Ministro del tesoro.* — Il controllo sui conti consuntivi dei comuni, dopo la dichiarazione di incostituzionalità dei consigli di prefettura, viene effettuato dalla Corte dei conti.

Alla Corte sono già affluiti i conti consuntivi fino al 1968 ed in questi giorni è stato richiesto ai comuni di spedire il materiale dal 1969 in avanti. Sapendo che i comuni sono oltre 8.000 e che ogni comune spedisce casse di atti, è facile arguire la paurosa entità volumetrica e di peso di tali documenti ed i problemi, anche a livello logistico ed economico, che questo fatto comporta.

Si chiede di conoscere, pertanto, se ciò è stato tenuto presente e, comunque, se non

si intendono esaminare altri sistemi di controllo non centralizzati, più pronti e meno onerosi, delegando, ad esempio, alle sezioni regionali della Corte i compiti di controllo.

(4 - 4677)

Interrogazioni da svolgere in Commissione

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

3ª Commissione permanente (Affari esteri):

n. 3 - 1791 del senatore Oliva;

5ª Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali):

n. 3 - 1784 dei senatori Signori ed altri.

Ordine del giorno per le sedute di mercoledì 15 ottobre 1975

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi domani, mercoledì 15 ottobre, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 11 e la seconda alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Discussione del disegno di legge:

COLLESELLI ed altri. — Provvedimenti urgenti per la vitivinicoltura (2255) (*Relazione orale - articolo 80 del Regolamento*).

La seduta è tolta (ore 22,15).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari