

197.

SEDUTA DI LUNEDÌ 10 DICEMBRE 1973

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **BOLDRINI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	11647	D'ALEMA	11668
Disegni di legge:		MARZOTTO CAOTORTA, <i>Relatore per la</i>	
(Annunzio)	11647	<i>maggioranza</i>	11660, 11669
(Proposta di assegnazione a Commis-		POCHETTI	11670
sione in sede legislativa)	11675	VENTURINI	11666
Disegno di legge (Discussione):		Proposta di legge (Annunzio)	11647
Autorizzazione all'esercizio provvisorio		Proposta di legge di iniziativa regionale (An-	
del bilancio per l'anno finanziario		<i>nunzio)</i>	11647
1974 (2574)	11654	Interrogazioni (Annunzio):	
PRESIDENTE	11654	PRESIDENTE	11676
FABRI, <i>Sottosegretario di Stato per</i>		BAGHINO	11676
<i>il tesoro</i>	11654, 11659	Interrogazioni sul nuovo aeroporto di Napoli	
MENICACCI	11654	(<i>Svolgimento</i>):	
MOLÈ, <i>Relatore</i>	11654, 11658	PRESIDENTE	11647
POCHETTI	11658	ALFANO	11650
Disegno di legge (Discussione):		CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per</i>	
Conversione in legge del decreto-legge		<i>i trasporti e l'aviazione civile</i>	11649
23 novembre 1973, n. 741, concer-		DI NARDO	11653
nente sanzioni per la inosservanza		GAVA	11650
di divieti di circolazione nei giorni		LEZZI	11651
festivi (2532)	11660	Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	11647
PRESIDENTE	11660, 11667	Ordine del giorno della seduta di domani	11676
BAGHINO, <i>Relatore di minoranza</i> 11660, 11669		Ritiro di un documento del sindacato ispettivo	11678
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per</i>			
<i>i trasporti e l'aviazione civile</i> 11663, 11673			

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 14,30.

D'ALESSIO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 6 dicembre 1973.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, i deputati Pedini e Pisoni sono in missione per incarico del loro ufficio.

**Annunzio
di una proposta di legge.**

PRESIDENTE. È stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge dai deputati:

IOZZELLI ed altri: « Riordinamento dell'Ente nazionale assistenza lavoratori (ENAL) » (2586).

Sarà stampata e distribuita.

**Annunzio di una proposta di legge
d'iniziativa regionale.**

PRESIDENTE. Il consiglio regionale della Lombardia ha trasmesso alla Presidenza — a norma dell'articolo 121 della Costituzione — la seguente proposta di legge:

« Ristrutturazione dell'Ente nazionale italiano per il turismo (ENIT) » (2585).

Sarà stampata e distribuita.

**Annunzio
di un disegno di legge.**

PRESIDENTE. È stato presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

dal Ministro di grazia e giustizia:

« Proroga dei contratti di locazione e di sublocazione degli immobili urbani e degli immobili destinati ad uso di albergo, pensione o locanda » (2584).

Sarà stampato e distribuito.

**Annunzio
di risposte scritte ad interrogazioni.**

PRESIDENTE. Sono pervenute alla Presidenza dai competenti ministeri risposte scritte ad interrogazioni.

Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

**Svolgimento di interrogazioni
sul nuovo aeroporto di Napoli.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

Le seguenti interrogazioni, che trattano lo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente:

Gava, ai ministri dei trasporti e aviazione civile e dei lavori pubblici, « per conoscere — premesso che: nel piano nazionale degli aeroporti fu prevista la costruzione di un nuovo aeroporto per Napoli; con legge 25 febbraio 1971, n. 111, tale piano fu approvato dal Parlamento e per il nuovo aeroscalo di Napoli venivano stanziati 8 miliardi di lire; su precise indicazioni del Ministero dei trasporti, sin dal 1969 gli enti locali, turistici ed economici napoletani si riunirono in comitato ed affidarono a progettisti di provata fama la redazione di uno studio per la localizzazione di un nuovo aeroporto; tale studio, dopo di aver verificato le possibili soluzioni alternative (fra cui quella di Grazzanise), concludeva per la indicazione del nuovo aeroscalo nella zona di lago Patria nord; tale localizzazione riportò il parere favorevole di tutti gli enti locali interessati, della soprintendenza alle antichità e belle arti nonché ai monumenti, dello stato maggiore dell'aeronautica e del Ministero dei trasporti, nonché (in base alla citata legge n. 111) della regione Campania, che ha ribadito tale scelta in una dettagliata nota dell'ottobre 1972; considerato che alla vigilia del parere definitivo da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel novembre 1971, venne alla luce una proposta alternativa dell'EAV per Grazzanise, non suffragata da alcun progetto né studio; che tale proposta pur dovendosi intendere già superata con i pareri favorevoli dati per lago Patria nord fu, comunque, esaminata dallo stato

maggiore aeronautico che, con nota del 26 aprile 1972, ritenne non valida la proposta; che, nonostante le continue sollecitazioni, da oltre un anno e mezzo viene del tutto disattesa la volontà di tutti gli enti locali interessati compresa la regione Campania e che, addirittura a fine gennaio scorso, nonostante il ribadito parere negativo dello stato maggiore dell'aeronautica sulla proposta Grazzanise, il Ministero dei trasporti, in luogo di trasmettere il suo parere al Ministero dei lavori pubblici, ha invitato l'EAV a redigere progetto compatibile con le indicazioni dello stato maggiore per la soluzione Grazzanise; che tale atteggiamento del Ministero dei trasporti, oltre che inspiegabile, è gravemente lesivo degli interessi dell'economia napoletana ed arreca danno notevolissimo allo sviluppo dei traffici aerei della intera regione Campania; — i motivi del contraddittorio atteggiamento del Ministero dei trasporti nonostante le chiare risposte, entrambe negative, dello stato maggiore aeronautico sulla ipotesi di localizzazione di Grazzanise e sui motivi che hanno indotto il Ministero dei trasporti a non trasmettere ancora al Ministero dei lavori pubblici gli atti dell'istruttoria già compiuta per consentire a quest'ultimo di esprimere il proprio parere come per legge » (3-01003);

Alfano, ai ministri dei trasporti e aviazione civile, dei lavori pubblici e del turismo e spettacolo, « per sapere se sono a conoscenza che: a) la città di Napoli è caratterizzata da un assoluto immobilismo in tutti i settori; b) la preoccupante riduzione dell'attività dell'aeroporto di Capodichino rischia di paralizzare i traffici aerei; c) le polemiche che infuriano sulla scelta dell'indicazione del nuovo aeroporto minacciano di affossare un annoso e senza dubbio importante problema del Mezzogiorno; e quali urgenti provvedimenti intendano adottare per sbloccare l'intricata situazione e per accelerare la scelta dell'ubicazione e l'inizio dei lavori per il costruendo aeroporto campano » (3-01032);

Lezzi e Caldoro, ai ministri dei trasporti e aviazione civile, dei lavori pubblici e del turismo e spettacolo, « per sapere: se nell'area di lago Patria già acquisita allo sviluppo turistico e residenziale vi sia spazio sufficiente per l'ubicazione dell'aeroporto internazionale la cui agibilità dev'essere accertata prima della decisione sulla scelta dell'area; se a tale realizzazione oltre ai motivi ecologici, turistici ed agricoli non vi siano altri ostacoli ed altri condizionamenti di natura

tecnica, altimetrica e militare; per conoscere anche le prescritte distanze dai centri abitati ed il raggio di inquinamento intorno ad un aeroporto internazionale atto a ricevere apparecchi supersonici; ed infine i motivi per cui non sia stata finora prescelta la vasta area di Grazzanise, che non presenta alcuno degli ostacoli considerati, che consente la realizzazione del più ampio ed agibile aeroporto facilmente collegabile con le autostrade e con tutte le importanti città campane, a cominciare da Napoli che avrebbe rapido collegamento anche con la tangenziale » (3-01040);

di Nardo, ai ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e aviazione civile, « per sapere se essi sono a conoscenza dei fatti relativi alla realizzazione di un nuovo aeroporto a servizio di Napoli e della regione, previsto dal piano nazionale degli aeroporti. Nel 1969, su esplicita richiesta del Ministero dei trasporti, fu affidata a tecnici specializzati la progettazione di massima, i quali stabilirono nella zona a nord del lago Patria la più conveniente ubicazione del costruendo aeroporto. Tale scelta fu dichiarata favorevole dagli enti locali interessati di Caserta e di Napoli, fu approvata dalla soprintendenza alle antichità ed alle belle arti, dal Ministero dei trasporti e dallo stato maggiore dell'aeronautica ed in ultimo dal governo regionale della Campania. Il Ministero dei trasporti omise di trasmettere la pratica relativa allo scalo di Napoli al Ministero dei lavori pubblici che allora prese in considerazione una proposta alternativa prospettata dall'EAV che prevede la ubicazione del nuovo aeroporto a Grazzanise, nonostante questa soluzione fosse stata ritenuta dagli enti locali molto meno idonea di quella da essi prescelta per motivi tecnici, urbanistici ed economici. Nonostante il parere negativo espresso dallo stato maggiore dell'aeronautica sulla scelta di Grazzanise, ove già si trova un aeroporto militare, il Ministero dei trasporti, tenendo in nessuna considerazione quanto esplicitamente richiesto dagli enti locali interessati, ha insistito nel prenderla in considerazione, richiedendo all'EAV di preparare un nuovo progetto dopo le osservazioni fatte dalle autorità militari del settore. Fratanto, in attesa della costruzione di questo nuovo aeroporto è stato del tutto abbandonato quello di Capodichino, che è l'unico in servizio a Napoli, per cui, ora, allo stato, causa le enormi carenze dei servizi e la inadeguatezza degli impianti, può verificarsi il dirottamento del traffico ad esso diretto verso altre zone del paese con un grave danno per la

città e per la regione, in un momento di grave crisi economica. L'interrogante chiede di conoscere i motivi per i quali i ministri interessati hanno disatteso la scelta fatta dagli enti locali e dalla regione e perché viene ancora accreditata una diversa proposta di ubicazione dell'aeroporto respinta dalla maggioranza della popolazione perché non vantaggiosa per la città di Napoli, che proprio ora ha urgente bisogno della ripresa dei traffici e dello sviluppo del turismo » (3-01047);

Ianniello, ai ministri dei trasporti e aviazione civile e dei lavori pubblici, « per conoscere se e quali determinazioni sono state adottate per la scelta ubicazionale del nuovo aeroporto di Napoli. La richiesta è motivata dall'urgenza di arrestare la progressiva emarginazione dell'attuale aeroporto di Capodichino che per le sue insufficienze rischia di far tagliare fuori dalle rotte dei principali traffici aerei la più importante città del Mezzogiorno con ripercussioni preoccupanti anche sullo stesso sviluppo economico e sociale dell'intera regione campana. L'interrogante chiede altresì di sapere quale ruolo viene riservato all'ente regione in merito ai criteri per la individuazione della localizzazione del nuovo scalo aereo » (3-01108).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile ha facoltà di rispondere.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La legge 25 febbraio 1971, n. 111, stabilisce, tra l'altro, la costruzione del nuovo aeroporto di Napoli attribuendo la competenza a decidere, circa l'ubicazione delle aree da destinare all'esecuzione delle opere, al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il ministro dei lavori pubblici.

L'aeroporto di Napoli, ovviamente di concezione moderna, dovrà fronteggiare le nuove e prevedibili esigenze del traffico aereo nazionale ed internazionale, interessanti la regione Campania.

Per la localizzazione dell'aeroporto sono stati presentati due progetti, rispettivamente da parte della provincia di Napoli, che prevede l'insediamento in località lago Patria nord-est, e da parte dell'Ente autonomo Volturno, che prevede l'insediamento nella zona di Grazzanise, in un'area che comprende anche la base militare esistente. Allo scopo pertanto di acquisire completi elementi per la valutazione del problema della lo-

calizzazione del nuovo aeroporto, il Ministero dei trasporti ha chiesto alla regione Campania il piano riguardante l'assetto territoriale urbanistico della regione stessa.

Il predetto piano era necessario per approfondire gli aspetti ubicazionali del nuovo aeroporto non solo sotto il profilo aeronautico ma anche nei riguardi degli altri insediamenti industriali, commerciali e turistici, previsti nel territorio regionale, nonché delle infrastrutture stradali e ferroviarie di collegamento.

Nel settembre 1972 la regione Campania ha inviato una risoluzione di massima del consiglio regionale recante criteri generali per la redazione di una definitiva proposta di assetto territoriale da parte della giunta. Nel frattempo, l'aeronautica militare - all'uopo interessata - si è espressa favorevolmente tanto per il progetto del lago Patria, come per quello di Grazzanise, con la precisazione tuttavia che circa la soluzione del lago Patria occorre provvedere allo spostamento di alcune infrastrutture militari, mentre per la soluzione Grazzanise necessitava perfezionare il progetto preliminare.

Dopo l'avvenuto aggiornamento del progetto relativo alla soluzione Grazzanise, è stato deciso di approfondire ulteriormente alcuni aspetti del problema, per poi esaminare congiuntamente le due proposte in contesto. Vi è infatti da notare che nel gennaio scorso, il Ministero dei trasporti aveva avuto notizia che nella zona di lago Patria era prevista la costruzione di un porto industriale e di una idrovia, il cui tracciato si identificava con quello dei canali detti « Regi Lagni ».

Dopo la formale presa di posizione degli enti locali, ed in particolare della regione Campania, che hanno escluso l'eventualità della costruzione di un porto industriale nel lago Patria, si è proceduto, nel marzo scorso, all'esame comparativo dei due progetti, affinché la scelta ricadesse su quella delle due zone che fosse più funzionale dal punto di vista delle molteplici esigenze in gioco e, prima fra tutte, quella della sicurezza della navigazione aerea. Tale esame ha permesso di accertare che, pur essendo le due soluzioni, per quanto riguarda l'assistenza al volo, praticamente equivalenti, i costi totali, calcolati su termini omogenei, risultavano, invece, superiori per la soluzione Grazzanise a causa delle peculiari caratteristiche geotecniche del terreno, nonché per la necessità di ricostruire l'esistente base militare.

L'interesse della regione Campania a realizzare un porto industriale alla foce del Vol-

turno, incompatibile con la costruzione nella stessa zona di un grande aeroporto internazionale, la distanza da Napoli ed il problema del rumore, sono poi elementi che hanno contribuito a rendere non preferibile l'ubicazione dell'aeroporto a Grazzanise.

Gli enti locali hanno per altro dichiarato di essere favorevoli senza condizioni alla decisione di prevedere l'ubicazione dell'aerodromo nella zona del lago Patria, a nord di Napoli, per cui si è pervenuti alla decisione di scegliere quest'ultima soluzione. Tale decisione è stata comunicata nello stesso mese di marzo 1973 al Ministero dei lavori pubblici per il benessere, sollecitato poi con telegramma del 30 agosto 1973 e, da ultimo, con lettera del 18 ottobre scorso.

Circa poi i tempi di attuazione del nuovo aeroporto, non risulta ovviamente possibile dare precise indicazioni, in quanto, dopo che sarà intervenuto il benessere del Ministero dei lavori pubblici, si dovrà provvedere ad acquisire le aree occorrenti, ad elaborare i progetti relativi alle opere da realizzare, a compilare i rispettivi capitolati di appalto, ad ottenere le varie approvazioni degli organici tecnici ed amministrativi per poter quindi esperire le gare. L'espletamento di tutti gli adempimenti procedurali richiede necessariamente un congruo periodo di tempo.

Per ovviare a tali inconvenienti e per consentire all'aeroporto di Napoli di far fronte alle accresciute esigenze del traffico aereo, il Ministero dei trasporti ha previsto una serie di interventi nel quadro del programma di cui alla legge 12 febbraio 1971, n. 111.

Infatti, per quanto riguarda la situazione dell'aeroporto di Napoli Capodichino, di cui alle interrogazioni degli onorevoli Ianniello e Alfano, sono lieto di comunicare che sono in corso di progettazione lavori per un importo di lire 800 milioni per la ristrutturazione dell'aerostazione civile, l'ampliamento dei piazzali per la sosta degli aerei e la sistemazione della viabilità interna.

Sarà cura del Ministero dei trasporti, sensibile ai problemi economici e sociali della città di Napoli, quale maggiore città del Mezzogiorno, sollecitare al massimo l'iter della pratica, tenendo conto che il problema è di urgente soluzione.

PRESIDENTE. L'onorevole Gava ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

GAVA. Nel dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario, che in

sostanza accoglie le richieste avanzate dagli enti locali e dalla regione Campania fin dal 1970 per la costruzione del nuovo aeroporto in località lago Patria, desidero sottolineare l'esigenza che il ministro dei lavori pubblici (ricordo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è già espresso nel senso di ritenere entrambe le soluzioni possibili dal punto di vista tecnico) esprima sollecitamente il proprio parere, affinché il ministro dei trasporti, competente per materia, possa emettere la relativa deliberazione.

Non posso, tuttavia, non sottolineare come, pur essendo state le relative richieste presentate agli inizi del 1971 dagli enti locali e dalla regione Campania, siano stati impiegati oltre due anni in disquisizioni sulla località da prescegliere, rendendo in tal modo inoperante il relativo finanziamento. Poiché è facile costume addebitare agli enti locali del Mezzogiorno, ed in particolare della provincia di Napoli, l'incapacità di portare a soluzione i problemi, desidero far presente che, se non si vuole che si svaluti ancora di più il finanziamento concesso per la costruzione dell'aeroporto internazionale, è urgente che il ministro dei lavori pubblici (fra l'altro, abbiamo notizia di un parere diverso da quello espresso in questo momento dall'onorevole rappresentante del Ministero dei trasporti) esprima ufficialmente il proprio parere, che — stando alle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario — non risulta allo stato pervenuto al Ministero dei trasporti, in modo che il ministro competente — trattandosi di un parere non vincolante — assuma, a norma della citata legge n. 111, le relative e definitive determinazioni. Mentre mi dichiaro soddisfatto per le dichiarazioni rese in aula dall'onorevole sottosegretario, non posso che riservarmi di esprimere il mio giudizio in ordine alla determinazione definitiva che sarà assunta — mi auguro — coerentemente dal ministro dei trasporti.

PRESIDENTE. L'onorevole Alfano ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

ALFANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, come è noto, il comune di Napoli e gli altri comuni interessati sono retti da giunte di centro-sinistra le quali si sono espresse, attraverso un comitato appositamente nominato, a favore del lago Patria come sede per la localizzazione del nuovo aeroporto. Anche la regione e gli enti locali interessati si sono espressi in tal senso. Il rappresentante del Governo a tal proposito ci ha fatto una fiduciosa esposizione

ne, che non sembra per altro rispondere ai quesiti contenuti nella interrogazione dell'onorevole Lezzi, e che appare anche contraddittoria e di parere diverso da quello dell'onorevole Antonio Gava. Dimenticano, l'onorevole Lezzi e l'onorevole Gava, di essere entrambi i responsabili della crisi politica di Napoli e dello stato di miseria e di abbandono di un'intera regione. Da parte nostra dobbiamo dichiararci altresì preoccupati ed insoddisfatti per la situazione relativa all'aeroporto di Capodichino: desidero ricordare, al riguardo, che il 25 febbraio 1972 con la legge n. 111 il Parlamento stanziava 220 miliardi per la sistemazione e per l'ammodernamento degli aeroporti. Di questa somma, per l'aeroporto di Capodichino è stata stanziata la quota minima di appena 800 milioni, del tutto insufficiente sol che si ponga mente allo stato di completo abbandono di questo aeroporto. Si deve considerare poi che l'aeroporto di Capodichino, nonostante le tentazioni di alcuni uomini politici del centro-sinistra di Napoli di eliminare tale servizio, dovrà comunque rimanere in funzione al fine di assicurare i servizi locali e regionali, dal momento che l'aeroporto che dovrà realizzarsi avrà carattere internazionale. Solo così realizzeremo nella regione Campania gli obiettivi indispensabili per una definizione delle categorie degli aeroporti, i quali dovranno essere: a) a prevalente interesse locale e regionale, destinati ad apportare vantaggi di elevato contenuto sociale; b) a carattere europeo, per i collegamenti all'interno del vecchio continente; c) a carattere intercontinentale, provvisti di efficienti sistemi di comunicazioni. E allora, quali dovranno essere le conclusioni: sì, per la realizzazione del nuovo aeroporto a lago Patria nord-est; sì, da parte del Ministero dei lavori pubblici per l'avvio — non certamente per la posa della prima pietra — dell'impianto, cioè per la sua realizzazione. Noi richiamiamo l'attenzione del Governo sulla necessità di intraprendere un'azione immediata. Altro che congruo tempo, onorevole sottosegretario; gli strumenti vi sono e i pareri sono favorevoli, gli 8 miliardi per il nuovo aeroporto sono stanziati. Non vi è pertanto motivo di indugiare ulteriormente per la realizzazione di questo grande servizio, che certamente costituirà un giusto riconoscimento alle esigenze dell'intera collettività campana.

PRESIDENTE. L'onorevole Lezzi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

LEZZI. Non sono in condizioni di precisare se sono soddisfatto o no della risposta del sottosegretario, perché, se è vero che il rappresentante del Governo ha affermato che il ministro dei trasporti ha espresso il suo orientamento in favore dell'ubicazione dell'aeroporto al lago Patria, è anche vero che la legge prevede il parere del ministro dei lavori pubblici che, come ha giustamente rilevato l'onorevole Gava, non risulta essere pervenuto o comunque essere stato preso in considerazione.

In ogni caso, l'orientamento già trasparente dagli organi di stampa, e in particolare dalla stampa napoletana (anche se forse si tratta di illazioni, in quanto sappiamo bene come sia preciso e corretto il ministro dei trasporti, onorevole Preti, il quale prima di pronunciarsi avrà vagliato, come ha fatto per gli enti locali, il parere che il ministro dei lavori pubblici è tenuto per legge ad esprimere). Questa è una delle tante gravi e spinose questioni che assillano ancora Napoli e il suo territorio, e non certamente per responsabilità dei politici, ma anche per il modo in cui vengono strutturati alcuni provvedimenti legislativi. Neppure il ministro è in grado di dare una risposta, se prima non esprimono il parere sull'ubicazione dell'aeroporto gli organi indicati dalla legge.

Certo, il problema sarebbe stato risolto se la soluzione dell'ubicazione del nuovo aeroporto fosse stata individuata tenendo presente che uno scalo di importanza internazionale, qual è appunto quello napoletano, è una infrastruttura al servizio della regione, e pertanto la sua localizzazione deve essere inserita nell'armonica visione dell'assetto territoriale della stessa.

Del resto, il piano regolatore generale della città di Napoli mostra di recepire questa impostazione; in esso è scritto infatti: « Nell'affrontare il tema aeroportuale, il piano regolatore di Napoli non poteva non riferire le analisi e le scelte ubicazionali relative a tali infrastrutture di base alle necessità e agli interessi della regione campana ». Insieme con le strutture portuali, infatti, quelle aeroportuali svolgono funzioni estremamente complesse, rappresentano cioè il nodo di scambio delle relazioni interne al sistema regionale e metropolitano con le relazioni esterne di tutta l'area, con le altre zone del paese e con il resto del mondo.

Purtroppo, in tal senso niente è stato fatto. Desidero aprire qui una brevissima parentesi per ricordare come la questione dell'aeroporto

intercontinentale si aggiunga a quella della ubicazione del superbacino di carenaggio. Non comprendo per quale ragione, di fronte a presunte o reali carenze nell'elaborazione, da parte degli enti locali, degli studi necessari, le partecipazioni statali, che dispongono di centri studi e di elaborazione, come ad esempio l'Italstat, non possano compiere il loro dovere nei confronti di una comunità come quella napoletana, affrontando seriamente quegli studi che, commissionati a privati, costano rilevanti cifre, per esaminare il complesso della questione urbanistica e territoriale e consentire poi agli enti locali, che si trovano (anche per loro responsabilità) nell'impossibilità di addivenire rapidamente alla definizione dell'assetto territoriale, di disporre di un terreno su cui muoversi per l'ubicazione di infrastrutture di così rilevante importanza. Tutti sanno che la battaglia condotta affinché la regione Campania adottasse l'ipotesi di assetto territoriale elaborata dalla commissione presieduta dall'attuale presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, professor Travaglini, è stata una battaglia difficile e dura, terminata con l'adozione di quell'elaborato da parte della regione. La quale, dal canto suo, deve comportarsi, nei contatti con il ministro dei trasporti, coerentemente con le decisioni che, sia pure in linea di massima, ha assunto in tema di assetto territoriale. In coerenza con gli studi a suo tempo compiuti e con le decisioni in base ad essi adottate dalla regione Campania, la scelta della zona di Grazzanise-sud, sostenuta dall'Ente autonomo Volturno, presieduto dall'onorevole Schiano, del partito socialista italiano, risulta più rispondente all'obiettivo di un più equilibrato rapporto tra la zona costiera, il lago Patria e le zone interne, afflitte da fenomeni sempre più gravi di esodo e di depauperamento.

È evidente che un grande impianto aeroportuale non può essere considerato soltanto come un complesso infrastrutturale, ma va visto anche come un insediamento produttivo, con una forte capacità occupazionale diretta e indotta in particolare sulle attività commerciali e sui settori ricettivi e residenziali, oltre che un elemento generatore di consistenti flussi di traffico. L'area di Grazzanise-sud è in prossimità di direttrici interne di sviluppo, che assicurano collegamenti direzionali continui e funzioni propulsive.

L'altra soluzione, quella di lago Patria, comporterebbe un incremento di traffico lungo l'arco costiero, con la conseguenza di far gravare su Napoli tutto il traffico generato

dall'aeroporto intercontinentale. Aggraverebbe la congestione e la degradazione del territorio flegreo, distruggerebbe caratteristiche ambientali, risorse agricole (quella della zona di lago Patria è una delle agricolture più ricche della regione), zone destinate allo sviluppo del turismo e del tempo libero; distruggerebbe un'area da considerare parte integrante del sistema archeologico e paesaggistico dei campi flegrei. Nella zona esistono testimonianze archeologiche - necropoli sannitiche del quarto e del terzo secolo avanti Cristo - e un patrimonio naturalistico.

PRESIDENTE. Onorevole Lezzi, la prego di concludere essendo scaduto il tempo a sua disposizione.

LEZZI. Senz'altro, signor Presidente.

Si è parlato in questa sede di costi e di tempi tecnici. Ebbene, su tale questione noi socialisti, e credo i napoletani in genere, non possiamo adagiarci sul ragionamento che in merito viene fatto. La ubicazione di Grazzanise costerebbe qualcosa in più (si è accertato cinque miliardi). Ella sa bene, onorevole sottosegretario, come sa bene anche l'onorevole ministro, che per attuare un aeroporto intercontinentale non sono sufficienti 8 miliardi, ma ne occorrono da 50 a 70. Cinque miliardi, dunque, sono ben poca cosa. Non avrete, poi, la possibilità di accusare la classe politica napoletana, la città di Napoli e i suoi abitanti, se per una differenza di 5 miliardi farete adottare una soluzione che è certamente precaria, almeno in considerazione delle valutazioni che sono state fatte dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, che è al di sopra delle parti. Detto Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso il suo convincimento...

GAVA. Le ha ritenute entrambe idonee.

LEZZI. È quanto sto affermando. Dicevo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso il suo convincimento quando il PSI non faceva parte del Governo. Tutto ciò per stroncare vergognose dicerie, non nei riguardi del partito socialista italiano, ma di un alto consesso, come il Consiglio dei lavori pubblici, che è per legge chiamato ad esprimere un suo parere, e che in molti casi costituisce garanzia in relazione ad intemperanze - per non dire altro - che possano essere compiute da enti locali.

Anche in tema di tempi, mi permetto di far presente che per la realizzazione dell'ope-

ra è ormai acquisito che la direzione generale delle belle arti si è riservata di esprimere un parere dopo che avrà avuto la possibilità di accertare i tempi tecnici occorrenti per salvaguardare il patrimonio archeologico della zona.

Conseguentemente, credo che le forze politiche napoletane non faranno il braccio di ferro riguardo alla questione cui facciamo riferimento; affronteranno il problema con estremo senso di responsabilità, così come hanno fatto fino a questo momento, senza una fretta che potrebbe essere sospetta, ma soprattutto nella consapevolezza di dover operare nell'interesse delle generazioni future.

PRESIDENTE. L'onorevole di Nardo ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

DI NARDO. Più che dichiararmi soddisfatto o insoddisfatto della risposta del Governo, mi dichiaro insoddisfatto di questa stessa discussione. Chiedo alla sua cortesia — e non ho bisogno di attendere la risposta, perché posso darmela da solo — se chi mi ha risposto sia il Governo o un sottosegretario « a passeggio », per così dire, che ha ritenuto di darmi una risposta. Come parlamentare ritengo che mi sia stato risposto dal Governo, indipendentemente dal fatto che a rappresentarlo sia stato il sottosegretario per i trasporti o il sottosegretario per i lavori pubblici. Il Governo, dunque, mi ha risposto di ritenere che la zona del lago Patria è la più opportuna ubicazione.

Ebbene, dall'intervento del collega Lezzi mi sembra di aver capito che noi oggi non avremmo ricevuto una risposta dal Governo, perché questo avrebbe dovuto rispondere, nella specie, di quel parere — che è obbligatorio richiedere, ma non è obbligatorio seguire — del Ministero dei lavori pubblici, onde competente sarebbe stato il Ministero dei lavori pubblici. Quindi, l'onorevole sottosegretario, secondo il collega Lezzi, non ha rappresentato il Governo. A mio avviso, e non vi è dubbio, lo rappresenta invece, e pertanto considero che a rispondermi sia stato il Governo.

LEZZI. Non ha sentito l'onorevole Gava.

DI NARDO. Non è vero, ho sentito anche l'onorevole Gava. Ebbene, che il Governo sia trino e uno, è questione relativa. Comunque, nel caso presente esso ha risposto.

E dunque, sono soddisfatto per l'ubicazione prescelta del lago Patria. Tuttavia faccio

presente che l'interrogazione di un parlamentare ha diversi fondamenti: il venire a conoscenza dello stato di una determinata procedura riguardante l'attività di Governo; il dare stimolo al Governo affinché faccia; il criticare, infine, il mal fatto.

Per quanto riguarda il primo, sono pervenuto a conoscere ciò che desideravo; per quanto riguarda la critica, debbo sottolineare che questa vicenda si « palleggia » da diverso tempo. Ci sono degli interessi? Certamente, e li considereremo.

LEZZI. Interessi culturali!

DI NARDO. Anche quelli sono interessi, onorevole Lezzi; comunque, nei vari « palleggi », la spesa prevista è aumentata vertiginosamente. Inoltre, anche in questo caso, va sottolineato che, mentre tutto era avviato nelle forme e nei modi dovuti, mentre i pareri erano stati dati dallo stato maggiore dell'aeronautica e da tutti gli altri organi competenti, al solo farsi avanti di un privato cittadino, sia pure presidente dell'Ente Volturmo, l'ex sottosegretario socialista Schiano, che ha portato privatamente un anonimo progetto al Ministero, tutto si è arenato.

Siete mai stati a Grazzanise? È improprio parlare di Grazzanise, perché si tratta invece della zona di Castel Volturmo; in secondo luogo si tratta della zona intersecata dai « Regi Lagni », che sono diventati veicoli di tutti i materiali di rifiuto, di tutte le possibili immondizie, in terzo luogo, è la zona, dal punto di vista agricolo, più prestigiosa (non vorrei che si ripetesse la situazione di Gioia Tauro) onde siffattamente smantellarla sarebbe un errore. Quando l'onorevole Lezzi parla di lago Patria, forse non sa che trattasi della zona dove i « mazzonari » pascolavano le bufale, la zona delle bellissime — e pericolose per il navigante — spiagge romane, infestate e malsane fino al tempo della prestigiosa bonifica. Si tratta di una zona che può ben avere quella destinazione, in riferimento a Napoli.

E non va dimenticata in proposito che, mentre gli organi di Governo dormivano, taluni enti hanno funzionato (provincia, regione, ecc.). Allora, per quale motivo si vorrebbe ubicare l'aeroporto a Grazzanise, in un retroterra prestigioso per le colture e certamente non per lo sviluppo turistico e non in quella zona dove i romani intravedevano lo sviluppo della città (ormai si sta sviluppando verso il Vesuvio, secondo il piano Piccinato, mentre la vecchia destinazione di sviluppo era,

per l'appunto, verso il lago Patria)? La zona in parola è stata collegata a Napoli con il futuro porto di Mondragone, vi si installerà l'Italsider, così come altri impianti industriali; è collegata a Napoli con i mezzi della Cumana e della metropolitana e sue tangenziali e con un futuro percorso di aliscafi; è collegata, insomma, nel migliore dei modi. Qual è il motivo di tanta opposizione?

Forse, dà fastidio alle piccole installazioni, esistenti e che si andranno a fare, nella pineta di Castel Volturno, tanto che, per evitare un piccolo ronzio a coloro che andranno a sistemarsi in quella zona, da un lato si rovinano le colture, dall'altro si crea un aeroporto che non potrà funzionare, e, nel frattempo, — ed è qui la mia profonda critica all'attività del Governo — le decisioni e le responsabilità in tutta questa faccenda vengono rimbalzate da anni e anni, dagli uni agli altri; Napoli rimane così senza un aeroporto, con notevoli danni per le comunicazioni, gli interessi della cittadinanza e gli interessi, in sostanza, di tutti i lavoratori italiani.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Ianniello non è presente, s'intende che abbia rinunciato alla replica.

È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione all'esercizio provvisorio del bilancio per l'anno finanziario 1974 (2574).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione all'esercizio provvisorio del bilancio per l'anno finanziario 1974.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che il gruppo parlamentare del Movimento sociale italiano-destra nazionale ne ha chiesto l'ampliamento limitatamente ad un oratore per gruppo, ai sensi dell'articolo 83, secondo comma, del regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Molè.

MOLÈ, Relatore. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro.

FABBRI, Sottosegretario di Stato per il tesoro. Mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Menicacci. Ne ha facoltà.

MENICACCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, nel silenzio di tutti i colleghi, compreso il relatore — non vorrei sbagliare, ma mi pare che anche il gruppo comunista abbia rinunciato ad intervenire in questo dibattito — solo il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale prende parte alla discussione del disegno di legge per l'autorizzazione all'esercizio provvisorio del bilancio per l'anno finanziario 1974.

La cosa non ci sorprende, attesa l'innegabile compiacenza verso l'attuale Governo di centro-sinistra da parte del partito comunista italiano, che in passato, sullo stesso argomento, mobilità in Parlamento i suoi migliori e più decisi rappresentanti. Quest'anno il partito comunista diserta la discussione su un rilevante disegno di legge; e la sua diserzione conferma il *placet* per quanto in passato dallo stesso gruppo fu definito come abusivo, illegale, contrario agli interessi della nazione. Ecco confermata, pertanto, la nostra peculiare funzione di unica opposizione contro una maggioranza il cui operare sempre più contraddice le legittime ansie del popolo italiano.

Invero, la rilevanza del disegno di legge in esame — legge in senso formale e non sostanziale — va molto al di là dei limiti imposti da un puro e semplice documento funzionale. La sua discussione, o più esattamente il monotono ripetersi di questo rito, consente di rilevare ancora una volta come il potere esecutivo, pronubo il potere legislativo, ignori o aggiri sistematicamente le leggi vigenti in materia di contabilità, di bilancio dello Stato, e cioè del massimo strumento contabile nel quale — è risaputo — debbono essere previste le forme di entrata e di spesa dello Stato e dal quale si desumono anche l'avanzo e il disavanzo ad esso connessi.

Ci occupiamo oggi dell'esercizio provvisorio; ed è, se non erro, la ventitreesima volta in questo dopoguerra. La legislazione che vi si riferisce è contenuta nel regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, nel regio decreto 10 maggio 1925, n. 596, e nel regio decreto 9 dicembre 1928, n. 2783, tutte leggi che risalgono al periodo fascista, non essendo state apportate innovazioni qualificanti sul piano legislativo da parte della classe dirigente postfascista, fatta eccezione per le disposizioni generali della Carta costituzionale e per la cosiddetta legge Curti, di cui tutte le parti politiche hanno evidenziato il fallimento e che

non ci si induce, nonostante tutto, a modificare. Non appaia fuori luogo il fatto che io ricordi agli onorevoli colleghi il regolamento per l'amministrazione e la contabilità generale dello Stato. Sappiamo tutti — meglio di me lo sa il rappresentante del Governo — che la legge ha fissato per la presentazione al Parlamento un termine che precede di cinque mesi quello in cui il bilancio entra in esecuzione. Ciò al fine di dare al Parlamento il tempo necessario per esaminare, discutere e votare il bilancio in modo che esso possa entrare in esecuzione per l'epoca fissata.

Ma come si giunge — sistematicamente in Italia — all'approvazione del bilancio? Il primo ad ignorare o, per meglio dire, a forzare le leggi è il ministro del tesoro, che solitamente presenta il bilancio in Parlamento l'ultimo giorno utile (se non erro, il bilancio preventivo di quest'anno è stato presentato il 31 luglio 1973). Questo termine dovrebbe invece essere anticipato, per consentire tempestivamente l'esame preliminare da parte delle Commissioni competenti per materia, e poi la discussione dei singoli stati di previsione innanzi a ciascuna delle Camere, secondo le modalità fissate dai rispettivi regolamenti interni; discussione che invece si rimanda per più mesi e poi si inizia e si conclude sempre affrettatamente. Questa discussione, invero, dev'essere seria, approfondita, proprio perché l'approvazione del bilancio non può risultare che da una legge, che è una legge di primaria importanza.

Saremmo indotti, accademicamente, a questo punto, a domandarci se il bilancio dello Stato sia veramente una legge come tutte le altre, che può essere anche respinta, ovvero se sia legge soltanto dal punto di vista formale. Per i più si tratta non di un atto meramente contabile-amministrativo, ma di una legge anche in senso sostanziale, e precisamente di una legge di organizzazione, in quanto la sua funzione è quella di integrare le leggi finanziarie esistenti, sarebbe strumento giuridico necessario per l'attuazione delle leggi che stabiliscono entrate e di quelle che autorizzano spese. Vi sono altri giuristi che sono di parere contrario, ritenendo il bilancio una legge soltanto formale, in quanto emanata da un organo legislativo ma sprovvista di contenuto normativo. A tal proposito desidero ricordare l'articolo 81, comma terzo, della Costituzione, in base al quale con la legge di approvazione del bilancio non si possono stabilire nuovi tributi e nuove spese: atto dunque formalmente legislativo, ma sostanzialmente amministrativo.

In ogni caso, si tratta di uno strumento di fondamentale importanza, che interessa tutta l'amministrazione dello Stato ed anche la funzione legislativa e la funzione giurisdizionale. Di tutte le leggi è lo strumento giuridico indispensabile: infatti esso le mette in moto tutte quante. E una legge, quindi, che dovrebbe avere priorità rispetto alle altre e verso la quale deve esistere la vigile disponibilità dei governi.

Questa considerazione mi fa appropriatamente valutare l'istituto dell'esercizio provvisorio alla stregua delle norme che lo contengono e che noi legislatori abbiamo il dovere di rispettare. Certamente non è ammissibile, in modo assoluto, nel caso di mancata approvazione del bilancio — perché non votato in tempo utile, o fatto rarissimo, perché respinto — che si possa fermare la grande e complessa macchina dello Stato: occorre comunque riscuotere le entrate ed erogare le spese, sulla base delle cifre del progetto di bilancio. Vi è necessità, dunque, — e non è questa parte politica a negarlo — che entri in vigore in tale data la legge che autorizza l'esercizio provvisorio, che però è legge eccezionale; ripeto: eccezionale. D'altronde ciò si evince dal secondo comma dell'articolo 81 della Costituzione, richiamato nella brevissima relazione della maggioranza: «L'esercizio provvisorio del bilancio non può essere concesso se non per legge e per periodi non superiori complessivamente a quattro mesi». Orbene, questo Governo, anche quest'anno, si è avvalso di questa disposizione ed ha chiesto l'autorizzazione all'esercizio provvisorio. Quando gli compete tale iniziativa? Solo nel caso che, essendo stato presentato nei tempi stabiliti il progetto di bilancio, si possa prevedere, secondo l'andamento dei lavori parlamentari, che per l'epoca prescritta il bilancio non sarà approvato. Noi solo in tal caso gli riconosciamo questo diritto, e glielo riconosciamo in quanto il Governo, essendo il gestore del bilancio, può avere l'interesse ed il dovere di munirsi dei poteri necessari; ma respingiamo il metodo di ricorrere sempre e sistematicamente all'esercizio provvisorio, che è e deve restare una legge eccezionale. Invece si abusa del ricorso all'esercizio provvisorio, sicché la normalità, onorevole relatore per la maggioranza, è rappresentata dall'esercizio provvisorio e l'anormalità, l'eccezione è l'approvazione del bilancio nei termini fissati dalla legge.

Le cause di questo abuso, a nostro parere, possono essere tre: o è inadempiente il Governo, che non ha una ferma volontà politica;

o è inadempiente il Parlamento, che non è messo in condizione di approvare tempestivamente il bilancio entro il 31 dicembre di ogni anno; oppure è inadeguata e superata la legislazione vigente. E si tratta di cause che tra loro possono anche convergere. È inadempiente il Governo, che presenta il bilancio l'ultimo giorno utile, il 31 luglio di ogni anno, il che prova, onorevoli colleghi, la sua inefficienza, la scarsa considerazione in cui tiene il Parlamento, emergente anche dal ricorso sistematico allo strumento del decreto-legge; il Governo presentando con ritardo il bilancio, ricorrendo all'esercizio provvisorio, persegue fini politici, quale quello di evitare la crisi con la scusa che la mancata approvazione del bilancio farebbe correre il rischio di inceppare tutti i meccanismi dello Stato. È inadempiente il Parlamento, che consente molti vuoti nel suo lavoro annuale, o antepone alla discussione del bilancio proposte di legge che hanno bisogno di un lunghissimo iter, atto a far saltare i tempi programmati per la discussione stessa; ed a ben poco è servito, tra l'altro, signor Presidente, il nuovo regolamento entrato in vigore circa due anni or sono, che stabilisce una procedura ben determinata per il dibattito sul bilancio. È inadeguata la legislazione vigente: l'esercizio provvisorio mette in risalto il fallimento della legge Curti che risale, se non erro, al 1964, e che quindi ha avuto un'applicazione decennale, legge che va rivista, come la mia parte politica ha sempre invocato, così da rimeditare i vari aspetti del bilancio e della contabilità dello Stato. E la modifica deve attenere proprio ai tempi tecnici ed alle modalità di presentazione, discussione ed approvazione del bilancio di previsione, nonché dei rendiconti generali. L'anno passato, onorevole rappresentante del Governo, ella, in qualità di sottosegretario per il tesoro in assenza del ministro Malagodi (il quale — come ella ricorderà — in precedenza aveva tuonato contro l'esercizio provvisorio per poi avvalersene subito quando entrò a far parte del Governo), convenne sulla inadeguatezza della cosiddetta legge Curti; rinviò però ogni suo parere definitivo all'ultimazione dei lavori del comitato di indagine sulla spesa e sulla contabilità pubblica, costituito nel corso della V legislatura. Siamo qui ad attendere ancora, ad un anno di distanza, questi risultati, mentre le carenze permangono, e con le carenze gli abusi. Parlo di abusi: perché? Perché nella pratica non esistono limitazioni alla facoltà del Governo, fino a che dura l'esercizio provvisorio, e nel nostro caso fino al 28 febbraio 1974, di disporre degli stanziamenti pre-

visti dal bilancio, specie per le riforme organiche e per le spese dilazionabili, che in sede di esercizio provvisorio sarebbe opportuno non effettuare. Infatti, tenendo presente che gli stati di previsione della spesa sono tanti quanti sono i ministeri, mentre quello dell'entrata è uno, ed uno solo, l'esercizio provvisorio non riguarda questo o quello stato di previsione che al 31 dicembre non risulti ancora approvato, ma l'intero bilancio dello Stato; non c'è dunque un limite alla spesa durante l'esercizio provvisorio. Ricordo alla Camera che circa un secolo fa, nel 1886, l'onorevole Luzzatti, allora presidente della Giunta del bilancio, stabilì che le spese consentite durante l'esercizio provvisorio dovevano essere quelle che non ammettevano dilazioni, e solo quelle dipendenti da leggi anteriori. Ma da parte di questo Governo, come dai precedenti governi post-fascisti, non vengono fatte distinzioni; fermo l'antico principio dell'onorevole Luzzatti, sorgerebbe l'importante questione di chi sia giudice della indilazionabilità della spesa. Trattandosi, in sede di esercizio provvisorio, di un giudizio esclusivamente amministrativo, noi vediamo l'amministrazione giudice di se stessa. Ed ecco l'odierna amministrazione, priva com'è di scrupoli, che ritiene ogni spesa indilazionabile, e le spese in quanto tali tutte rientranti nell'esercizio provvisorio, senza distinzioni e senza ritegni, anche se limitate soltanto a due dodicesimi. Le violazioni delle norme che regolano l'amministrazione e la contabilità generale dello Stato sono ben altre; potremmo parlare dei consuntivi di esercizio, che dopo essere parificati devono essere trasmessi dal ministro del tesoro al Parlamento unitamente ai bilanci preventivi. Ma quando mai, in Italia, si offre la possibilità di compiere un adeguato raffronto tra il passato e l'avvenire, rappresentati, rispettivamente, dai rendiconti consuntivi e dai bilanci preventivi? Si porta avanti una situazione che è anormale e che la Corte dei conti, inascoltata, rileva sempre criticamente.

La mia parte politica denuncia questo stato di cose, in quanto ciò determina una situazione di innegabile disagio, giacché le norme giuridiche sono strutturate in modo tale da permettere una maggiore aderenza alla realtà, attraverso i rendiconti consuntivi, nella preparazione dei bilanci preventivi.

Vi è dell'altro. Il relatore ha richiamato la nota di variazioni, e l'ha richiamata proprio per giustificare il ricorso all'esercizio provvisorio, sulla base di un emendamento al bilancio preventivo che il Parlamento deve ancora approvare.

MOLE, *Relatore*. L'ho richiamata, ma non per questo.

MENICACCI. È lo stesso metodo — l'onorevole relatore lo ricorderà — adoperato lo scorso anno. Nella seduta del 14 dicembre 1972 si addusse la nota di variazioni allo stato di previsione del Ministero del tesoro in connessione con l'attuazione della riforma tributaria; quest'anno, invece, si apportano variazioni al bilancio in conseguenza della revisione della legge 16 maggio 1970, n. 281, sulla finanza regionale, o più esattamente sui criteri di formazione e di ripartizione del cosiddetto fondo comune, di cui all'articolo 8 della stessa legge.

In sostanza, si pretende e si reclama l'esercizio provvisorio su un bilancio non ancora approvato, ma nei confronti del quale si annuncia, da parte dello stesso presentatore e quindi da parte del Governo, un sostanziale emendamento.

Il gruppo della destra nazionale non può avallare questo tipo di gestione del potere. Noi, in sostanza, chiediamo che si rientri nella normalità contabile, fonte indubbia di benefici effetti.

Le disposizioni vigenti in materia sono brevi, ma sufficientemente esatte e comprensive dei principali e fondamentali problemi connessi al bilancio dello Stato, il quale per noi ha una grande importanza costituzionale. Se è vero che il bilancio dello Stato ha rilevanza costituzionale — è noto che lo Statuto albertino ebbe ad interessarsi soltanto scarsamente della disciplina del bilancio, e vi si richiamava genericamente solo l'articolo 10 — di esso va rafforzata, con strumenti giuridici validi, la tutela che, in definitiva, riposa sempre sul costume politico e sulla volontà energica di osservare le scadenze e le formalità relative.

La mia parte politica, in mancanza di questa tutela, è costretta a denunciare il costume politico che ormai porta a richiedere sempre l'esercizio provvisorio, senza che ricorrano quegli eventi straordinari che la legge richiede. Per nostro conto, sosteniamo che siffatto metodo costituisce un espediente che per un verso è pericoloso, ma soprattutto non conforme ai sani principi a cui dovrebbe ispirarsi una retta amministrazione.

Non valgono le scuse che il Parlamento, a causa delle sue molteplici incombenze, non è obiettivamente in grado di esaurire l'esame del bilancio entro il termine normale per giustificare nella pratica l'abitudine dell'esercizio provvisorio, che, ripeto, deve essere ec-

cezionale. Ci sono fin troppi vuoti nell'attività della Camera e del Senato perché realisticamente ci sia il tempo necessario. E quest'anno non sono sopravvenuti né troppe crisi di Governo, né « decreti », né ostruzionismi particolari.

Mai, in ogni caso, e da nessun Governo, si fa cenno di volere, per una volta tanto, rispettare i termini legali o rientrare nella normalità.

Un principio fermo è questo: dell'esercizio provvisorio non si può abusare. Voi invece state abusando. Il nostro « no » alla legge che lo autorizza per il 1974 è contro tale abuso sistematico, contro un andazzo, contro un lassismo cui, se non a parole, non si cerca di porre rimedio.

Il nostro « no » ha altre motivazioni: la sfiducia nei confronti di questo Governo, senza riserve: una sfiducia che si richiama anche alla valutazione negativa del bilancio per il quale si invoca l'esercizio provvisorio. Avremo modo di esprimere più ampiamente tale valutazione quando la discussione sul bilancio sarà posta all'ordine del giorno di questa Assemblea.

Ci è facile concludere che noi riteniamo l'attuale classe dirigente, o più esattamente il presente regime, poco serio. Poco serio per come fa le leggi; e noi osserviamo — ed è ormai un convincimento generale — che da anni qui dentro non si votano leggi secondo giustizia, ma secondo quello che conviene. L'Italia è culla del diritto, è vero, ma il diritto dorme troppo a lungo. Poco serio per come nascono e hanno fine i governi: deboli, di breve durata, mai caratterizzati da un serio lavoro legislativo, alla mercé dei gruppi, delle correnti, delle conventicole, senza che i partiti che li sostengono mantengano gli impegni assunti avanti il corpo elettorale e senza che vi sia un solo Presidente del Consiglio di tale forza e di tale coerenza morale e politica da imporre una crisi parlamentare. È questo un regime poco serio per come tratta la materia economica. Volevate 100 giorni per risanare l'economia italiana: i risultati sono davanti agli occhi di tutti. È infine un regime poco serio per come è tenuta la contabilità dello Stato.

Un esempio, tra i tanti che si possono fare, è il seguente: da parte del Governo si proclama che esistono miliardi di residui passivi per opere finanziate e non realizzate, ma quando i consigli regionali reclamano questi miliardi ad integrazione del proprio fondo, statuito dalla legge finanziaria regionale, di

cui si prevede la modifica, si precisa che i residui passivi sono ridotti per la verità a poche decine di miliardi. E nessuno viene qui a spiegarci l'arcano.

Fu il Cavour a dire che il polso e la situazione di una nazione si possono misurare con assoluta certezza esaminando e meditando il documento del bilancio, che dovrebbe racchiudere, con inequivocabile esattezza, non solo gli elementi collegati di un processo superiore nella conseguenza logica dei vari momenti della gestione complessiva, bensì e soprattutto il senso di una funzione amministrativa dello Stato che sia svolgimento, nella pratica attuazione, di quella volontà e di quelle necessità del popolo, che esso è chiamato ad interpretare.

La permanente richiesta dell'esercizio provvisorio — e lo dico senza voler drammatizzare — ci consente di misurare il polso e la situazione della nazione e di trovarla febbricitante, proprio per il modo con cui si persiste nell'esercitare scolasticamente la funzione amministrativa dello Stato, di cui, sviscerando i più profondi anfratti della nostra politica, intravediamo una progressiva debolezza. Lo scandalo è tutto nell'incapacità di affrontare e risolvere i problemi di fondo della società e nell'incapacità di organizzarsi con un minimo di decisione.

Ecco spiegate le preoccupazioni gravissime sull'economia, sulla lira, sul nostro credito nel mondo da parte degli economisti seri ed avveduti. E non è in grado certo di fugarle il balletto con i personaggi della *troika* finanziaria, che si vedono, si fanno intervistare, tornano poi a vedersi, poi fanno un vertice, mentre i « paggi » della TV annunciano, civettuoli, che al termine del balletto vi sarà un altro giro di consultazioni tra le stesse persone. Si ripeteranno le stesse cose, mentre i mali si aggravano. Sentiamo il governatore della Banca d'Italia, il presidente dell'IRI, i più seri operatori economici, i quali ci fanno sentire gli scricchiolii della baracca, ma ecco l'orchestra introdurre il solito balletto che si svolge in un clima assolutamente astratto.

A Bruxelles nessuno ci prende sul serio, ma in Italia tutti giocherellano agli statisti, come se ci fosse ancora lo Stato. E così avanti per tirare la stagione. Ma ormai le stagioni future ci appaiono oscurate dalle ombre e le occasioni per divertirsi diminuiscono per tutti, anche per chi presume di avere permanentemente una scrittura per siffatti tristi spettacoli. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Pochetti. Ne ha facoltà.

POCHETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, il nostro gruppo formulerà osservazioni più estese, anche relative al ricorso all'esercizio provvisorio, allorché in aula si discuterà sul bilancio di previsione del 1974.

Non possiamo tuttavia non sottolineare che non siamo d'accordo con il continuo ricorso all'esercizio provvisorio. Noi non possiamo condividere il modo di procedere del Governo in questa materia. Non crediamo, signor Presidente, che — com'è scritto nella relazione — la nota di variazioni al bilancio di previsione per il 1974 sia la causa che ha fatto ritardare l'approvazione del bilancio di previsione al Senato. Non riteniamo ancora di dover condividere le considerazioni formulate dal relatore secondo il quale non sarebbero sufficienti — è detto testualmente nella relazione — cinque mesi di tempo, cioè dal 31 luglio al 31 dicembre, per arrivare all'approvazione del bilancio dello Stato.

Pensiamo che il problema sia un altro; sia cioè quello del ritardo con cui il bilancio dello Stato è presentato da parte del Governo; del ritardo con cui sono compilati gli altri documenti complementari e del ritardo con cui si provvede agli adempimenti relativi alla presentazione del bilancio che sono ricordati nella relazione di maggioranza.

Avendo fatto queste osservazioni in questa sede, invitiamo il Governo a provvedere molto più tempestivamente alla elaborazione del bilancio di previsione in modo da mettere le due Camere in condizioni di approvare in tempo utile i bilanci di previsione. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Molè.

MOLE, Relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, sento di dover ringraziare gli onorevoli Menicacci e Pochetti per aver ripreso, anche se distorcendola in parte, in misura maggiore l'onorevole Menicacci, in misura minore l'onorevole Pochetti, una osservazione che purtuttavia è contenuta nella mia breve relazione scritta.

Nella relazione scritta, sottolineavo come il ricorso all'istituto dell'esercizio provvisorio

non possa più considerarsi un fatto eccezionale, ma rappresenti invece lo strumento normale attraverso il quale, nell'impossibilità di approvare il bilancio di previsione prima dell'inizio dell'anno finanziario cui il bilancio stesso si riferisce, si evita la paralisi di tutta l'attività della pubblica amministrazione. Cioè, ho voluto sottolineare come, in effetti, l'esercizio provvisorio non sia più ormai un fatto patologico, bensì una caratteristica fisiologica del sistema di contabilità generale dello Stato. Le osservazioni, in parte fondate, che sono state svolte, nei loro interventi, dall'onorevole Menicacci e dall'onorevole Pochetti, non possono non essere raccolte dal relatore. Credo che sia ormai improrogabile una ulteriore revisione dei meccanismi che regolano la presentazione, l'esame e la discussione del bilancio in Parlamento. I termini che la Costituzione prevede per l'approvazione del bilancio sono fissati per garantire il controllo del Parlamento sull'atto legislativo più importante che l'esecutivo predispone. Un tempo il bilancio dello Stato veniva giustamente definito la legge delle leggi, data la sua importanza per la vita economico-sociale del paese, e altissimo ne era il valore e il significato politico. Oggi, si sente sempre più spesso dire che l'approvazione del bilancio di previsione costituisce un rituale prosoché inutile o comunque superato. A questo punto mi permetto di correggere l'onorevole Menicacci — portando, del resto, ulteriore acqua al suo mulino, che poi è il mulino di tutti noi, perché vogliamo che le cose vadano meglio in Parlamento — precisando che non sono 23 gli anni finanziari nei quali si è fatto ricorso all'esercizio provvisorio, bensì 27. Cioè, una sola volta, da che è in vigore la Costituzione repubblicana, il bilancio fu approvato nei termini da essa previsti, mentre le altre volte si è sempre fatto ricorso all'esercizio provvisorio.

Questa non è certo una constatazione edificante e deve convincerci che è assolutamente necessario rivedere nel complesso tutta la relativa normativa. Va aggiunto però — ed intendo sottolinearlo — che per quanto riguarda questo ricorso all'esercizio provvisorio, esso viene richiesto (l'onorevole Menicacci dice che è la seconda volta che ciò avviene, mentre io ritengo che si tratti della prima) non sul documento originario presentato dal Governo alle Assemblee legislative, bensì sul progetto di bilancio approvato dal Senato e sulla nota di variazioni, anch'essa approvata dall'altro ramo del Parlamento, che aumenta il fondo per il finanziamento dei programmi regionali di sviluppo, il cui ammontare è stato portato a 460

miliardi di lire per il prossimo esercizio finanziario, senza che ciò comporti anche un aumento del disavanzo complessivo previsto dal testo originario. Intendiamo sottolineare con soddisfazione questo aspetto, perché costituisce un principio la cui osservanza è stata più volte sollecitata dalla Commissione bilancio della Camera. Ciò è consolante, anche se siamo costretti a constatare il ripetersi del ricorso all'esercizio provvisorio. Il relatore si associa pertanto agli inviti che sono stati rivolti al Governo, affinché voglia studiare nuove procedure che consentano di eliminare per il prossimo anno l'inconveniente lamentato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare l'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro.

FABBRI, Sottosegretario di Stato per il tesoro. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero rivolgere un ringraziamento all'onorevole relatore per la relazione scritta che ha presentato all'Assemblea e per le risposte che ha fornito agli onorevoli Pochetti e Menicacci ai quali rivolgo altresì un mio ringraziamento per il loro intervento in questo dibattito, che è diventato una consuetudine, essendo di fatto diventata una consuetudine, in questo dopoguerra, il ricorso all'esercizio provvisorio del bilancio.

Non so se, a questo proposito, possa essere mosso qualche appunto al Governo: quest'ultimo ha rispettato le scadenze stabilite dalla Costituzione e dalle leggi. Il Governo ha presentato il bilancio di previsione dello Stato entro il 31 luglio; ha presentato la relazione previsionale e programmatica entro il mese di settembre; ha svolto la relazione relativa al bilancio, da parte del ministro del bilancio, e l'esposizione economica e finanziaria da parte del ministro del tesoro, entro i termini stabiliti, con un ritardo massimo di un paio di giorni, essendo previsto dalla legge che tale esposizione avvenga presso quel ramo del Parlamento ove, in prima lettura, è stato presentato il bilancio di previsione, entro il primo giorno non festivo del mese di ottobre.

Più che lamentare presunte inadempienze del Governo, opportuno sarebbe da parte di tutti, del Parlamento e del Governo stesso, ricercare correttivi idonei per evitare questo ricorso, ormai abituale, all'esercizio provvisorio. Vi sono situazioni che non possono non essere valutate: l'esposizione economico-finanziaria ha luogo entro il 30 settembre, mentre la presentazione del bilancio di previsione entro il 31 luglio; una data più ravvicinata tra

le due scadenze, ovvero una data comune che comprendesse le due scadenze, potrebbe risultare opportuna. Considerato il rapido susseguirsi di mutamenti che intervengono in tutti i fenomeni sociali, segnatamente in quelli economici, un'esposizione previsionale che si riferisca all'anno successivo e che tenga conto delle tendenze evolutive dell'economia non può essere effettuata con notevole anticipo.

Senza addentrarmi in questa materia, che ha costituito oggetto di esame molto approfondito da parte del Parlamento e, in particolare, della Commissione bilancio della Camera, vorrei rispondere all'onorevole Menicacci in merito al suo rilievo circa una osservazione che ebbi modo di formulare in occasione del dibattito relativo al precedente esercizio finanziario. In quella sede mi sono limitato — non avrei potuto fare altro, appartenendo allora come ora al Governo — a formulare un auspicio perché quel Comitato d'indagine sulla spesa e la contabilità pubblica, che aveva lavorato attentamente, proficuamente ed assiduamente nel corso della precedente legislatura, potesse riprendere e concludere con rapidità i propri lavori. Non vi è dubbio che esiste la necessità di rivedere tutta la materia relativa alla presentazione, discussione ed approvazione del bilancio dello Stato, in ordine alla mutata (nel senso che i fenomeni economici, come ho detto dianzi, si susseguono con una rapidità maggiore di quanto non avveniva, per esempio, cinquanta o anche trent'anni fa) situazione economica.

Non mi resta, quindi, che ripetere l'auspicio formulato lo scorso anno (relatore di questo provvedimento è il vicepresidente della Commissione bilancio e programmazione, quindi mi permetto di rivolgermi anche a lui personalmente), cioè che i lavori di questo Comitato si concludano con risultati idonei ad impedire il ricorso all'esercizio provvisorio e ad evitare altresì molte altre carenze che si verificano, oltre che a proposito delle leggi di bilancio, anche per ciò che concerne la legge sulla contabilità generale dello Stato, che deve essere senza dubbio rapidamente aggiornata.

Fatte queste considerazioni, signor Presidente, chiedo che la Camera voglia onorare della propria approvazione il disegno di legge che autorizza il ricorso all'esercizio provvisorio del bilancio di previsione per l'anno finanziario 1974.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 23 novembre 1973, n. 741, concernente sanzioni per la inosservanza di divieti di circolazione nei giorni festivi (2532).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 23 novembre 1973, n. 741, concernente sanzioni per l'inosservanza di divieti di circolazione nei giorni festivi.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che il gruppo parlamentare del partito comunista italiano ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare, ai sensi dell'articolo 83, terzo comma, del regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore per la maggioranza, onorevole Marzotto Caotorta.

MARZOTTO CAOTORTA, Relatore per la maggioranza. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore di minoranza, onorevole Baghino.

BAGHINO, Relatore di minoranza: Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, per ragioni tecniche non è stata possibile la diffusione del testo della relazione di minoranza che ho preparato insieme con l'onorevole Galasso. Pertanto sono costretto ad intervenire in questa sede, se non altro per impostare il problema. È soltanto questo, quindi, il significato del mio intervento, anche se dovuto in parte ad una lettura attenta della relazione della maggioranza.

Già avevamo compreso di essere in un certo senso di fronte ad un provvedimento anomalo, poiché abbiamo dovuto constatare, come parlamentari, di non conoscere le disposizioni relative al divieto di circolazione, pur essendo di fronte ad un provvedimento recante sanzioni contro i trasgressori di tale divieto. E ciò è tanto vero che, in seno alla Commissione giustizia, riunita in sede consultiva, si è svolta un'ampia discussione, con pareri contrastanti e con la conseguente ricerca di una nuova formulazione del testo (al fine di dare parere favorevole al decreto), che muta completamente il significato giuridico di questo provvedimento, esaminato dalla Commissione trasporti in sede referente ed ora all'esame dell'Assemblea.

Il mutamento verificatosi non può naturalmente esimerci dal fare riferimento ai motivi per i quali è stato stabilito questo divieto di

circolazione, cioè ai motivi che hanno ispirato questa iniziativa del Governo, che, di fronte alla carenza di carburante, di combustibile e di gasolio, si è concretizzata in un atto meramente negativo (com'è consuetudine, del resto, per tutti gli interventi che questo ed altri Governi studiano e hanno studiato, dicono, profondamente), anziché in un atto positivo.

Manca la benzina? Non circolate, così se ne consuma di meno. Manca il combustibile? Riducete il lavoro delle aziende, così se ne consuma meno. Manca il gasolio? Riscaldare in misura minore le scuole e le case, così se ne consuma meno. Poi, se nel mese di gennaio i detentori del petrolio decideranno per una ulteriore riduzione di estrazione del 5 per cento, avremo un'altra disposizione per un ulteriore minor consumo. Le conseguenze negative si faranno maggiormente sentire. Per evitare, infatti, il freddo, le nostre famiglie faranno ricorso ad un maggior uso di energia elettrica. Anche per quest'ultima fonte d'energia c'è un invito a ridurre i consumi, però è evidente che non rientra nelle possibilità, nei poteri, del Governo di controllare casa per casa l'eventuale abuso che se ne fa. Del resto, proprio in base all'esperienza fatta in queste due prime domeniche di austerità, è possibile rilevare che a fronte di un consumo minore di combustibile, di benzina, vi è un consumo maggiore di energia elettrica. Le cose andrebbero meno male se ciò consentisse un equilibrio, ma questo viene invece a mancare, dal momento che l'energia elettrica consumata è di gran lunga superiore a quella risparmiata; per quest'ultima, era possibile prevedere quanta ne sarebbe stata consumata in meno con il divieto di circolazione, per quella elettrica invece né previsioni, né controllo sono possibili. Il relatore per la maggioranza ci dice che questo provvedimento è determinato dalla scarsità di combustibile e di carburante a nostra disposizione, ma riconosce che non era imprevedibile. E ciò che non è imprevedibile, come scrive il relatore per la maggioranza, significa che è prevedibile. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, quando in una famiglia il genitore non prevede ciò che è prevedibile, cioè ciò che non è imprevedibile, si dice che non è un buon genitore. Se un Governo, nelle cui mani è la sorte di oltre 50 milioni di cittadini, non prevede ciò che non è imprevedibile, vuol dire che non sa agire, vuol dire che non sa quali sono i suoi compiti, vuol dire che non sa guardare in prospettiva e che si preoccupa semplicemente

di intervenire per parare il colpo che gli è stato inferto, da certi avvenimenti internazionali, come ad esempio, la ripresa dei combattimenti in medio oriente, non sapendo fare altro.

Come è possibile che il legislatore abbia la preoccupazione di ritenere giusto comminare pene quando esse derivano da una disposizione sbagliata, che avrà solo conseguenze negative? Se ci fosse stato presentato il provvedimento di base, data la situazione dell'energia, avremmo fatto queste osservazioni su quel provvedimento; ma ciò non è avvenuto, per cui dobbiamo cogliere l'occasione di questo dibattito per parlare di ciò che il Governo non ha saputo fare, né pensare.

Per rendere il decreto-legge in esame non dico sufficientemente, ma abbastanza costituzionale e legittimo, la Commissione giustizia e la Commissione trasporti hanno dovuto modificarlo. Chi si è preoccupato di redigere il decreto-legge o non usa da tempo l'automobile, o da tempo non legge o da tempo non ha dimestichezza con le leggi. Certo, non conosce il codice della strada: infatti, non ha tenuto minimamente presenti le sue norme e non si è preoccupato di controllare che il decreto-legge fosse coerente con esse, e di poterlo quindi onestamente e, direi, onorevolmente, presentare al Parlamento.

E se non vi è stata tale preoccupazione, come possiamo pretendere che tale classe dirigente si preoccupi di risolvere a distanza il problema della mancanza delle fonti di energia? Attraverso la discussione di questo provvedimento, dovremmo investire tutta la politica del Governo, in tutti i suoi particolari, perché non può comprendere le esigenze di una politica sociale chi presenta un provvedimento che incide profondamente e fatalmente proprio in senso sociale sulla collettività nazionale. Infatti, accertato che le nostre aziende dovranno ridurre la loro attività, sapendo che la preoccupazione per la carenza di energia riguarda l'intera Europa, è fatale che si rischi di vedere entro breve termine rientrare i lavoratori italiani dall'estero. Essi, però, non potranno trovar il lavoro in Italia che già non trovavano prima né potrebbero certo trovare ora, con la riduzione di attività delle industrie nostrane.

Il Governo non si preoccupa di ciò. Non si è preoccupato neppure che i provvedimenti odierni, se non vengono seguiti immediatamente da altri in senso positivo, arresteranno gli investimenti, fermeranno la produzione e daranno luogo fatalmente a conseguenze

negative. Considero questi particolari come aggiuntivi alla relazione preparata insieme con l'onorevole Galasso. Sono, per altro, particolari che potevano benissimo costituire apertura ad una relazione di maggioranza. Non posso, infatti, pensare che vi sia alcuno a pensarla diversamente in quest'aula (tra i pochi presenti ed i molti assenti). Non posso non far riferimento anche agli assenti, che sono troppi. Siamo pochi ma buoni; gli altri spero che buoni lo diventino, almeno leggendo il resoconto della nostra discussione, della nostra relazione.

Un provvedimento del genere avrebbe dovuto assumere un puro e semplice carattere di necessità. Invece, purtroppo anche con l'aiuto della stampa ed attraverso la televisione, ci siamo visti subissati da aggettivazioni, da considerazioni intorno al mutamento del costume degli italiani conseguente al divieto di circolazione domenicale. Addirittura! Dovrebbe essere già in atto, da due domeniche, un mutamento dell'impiego del tempo libero da parte dei cittadini della nostra nazione.

Certo, un mutamento vi è stato. Indubbiamente, invece che andare in giro per la riviera ligure, o nell'entroterra appenninico, o lungo il resto delle spiagge italiane, si resterà a casa o si procederà a piccole passeggiate. Ma che fine faranno gli esercenti, le trattorie, quell'insieme di attività che risultano collaterali alla nostra vita di ogni giorno? Ci bastava uscire un attimo di casa, prima, vedere un negozio, vedere una vetrina, osservare un arredamento, perché ciò provocasse in noi idee, interessamento, perché tutto ciò promuovesse acquisti. Acquisti non se ne effettueranno più. Certamente non sarà possibile farli con l'aiuto delle corriere che, malgrado il provvedimento recentemente approvato, non hanno subito alcun assestamento e non hanno un buon funzionamento. D'altronde, nessuna corriera potrà portarci a tutti quei ritrovi di aperta campagna, prima abitualmente frequentati, poiché non esistono linee di trasporto in direzione degli stessi. Ed allora tali ritrovi, tali trattorie, quel gioco di bocce che era prima elemento di distrazione domenicale, non potranno più essere raggiunti. Non sarà più possibile quell'allontanamento dalla città che tutti riconoscono essere soffocata da uno strato irrespirabile; voi ci impedito questo correre verso la campagna. Ci dite di stare chiusi in casa, di non circolare o di rimanere in città, tutt'al più effettuando passeggiate lungo le strade cittadine, quelle strade che continuano ad essere

circondate dalla cappa cui ho fatto riferimento e che, anzi, si appesantisce ulteriormente.

Fino a quando non avremo la possibilità di discutere le mozioni e le interpellanze presentate da tutti i gruppi, perché con estrema urgenza si dibatta in Parlamento l'argomento al centro di questa discussione, dobbiamo dire che nessuno si interessa del tema centrale, che il Governo soprattutto non si preoccupa dei numerosi problemi che derivano dalla sua errata azione. Vuole solo che non si consumi. A parte il fatto che il risparmio di benzina non significa risparmio di gasolio, non significa risparmio di combustibile.

Quando il petrolio entra nelle raffinerie, viene raffinato ed ha una sua percentuale di oli, di carburante, di combustibile, di gasolio. Questa percentuale non ha niente a che fare con il non consumo della benzina. Quindi, il problema permane, per gli altri settori.

Inoltre, vorremmo sottolineare un'altra carenza governativa. Se facciamo un conto — sia pure modesto e semplicistico — vediamo che alle petroliere, per giungere dal golfo Persico in un porto italiano, occorrono 40 giorni; inoltre, di massima, le compagnie petrolifere calcolano di mantenere scorte per 75 giorni, in modo da poter alimentare sia la raffineria sia la distribuzione; come mai, dunque, improvvisamente, non abbiamo più nulla? Come mai, improvvisamente, non bastano più gli immagazzinamenti di gasolio che ogni casa ha certamente fatto, dal settembre scorso, per l'inverno? Nessuno ha pensato — neppure questo Governo — che una semplice guardia di finanza al cancello di ogni raffineria sarebbe bastata per affermare: questa raffineria, che ha fatto uscire costantemente ogni giorno tanti litri di benzina, di gasolio, eccetera, deve ridurre la sua uscita del 5-10-15 per cento, ossia di quanto è necessario per il risparmio resosi indispensabile. Sarebbe bastato questo per ottenere naturalmente una diminuzione dei consumi, senza le limitazioni, le conseguenze, i danni che abbiamo potuto constatare. Stabilito ciò per ogni raffineria, ci sarebbe stato il tempo di far sì che il Poligrafico dello Stato provvedesse al suo lavoro. Da giornalista, non dico da studioso, ma certamente da conoscitore di tipografie, ho sempre ritenuto che il Poligrafico dello Stato fosse lo stabilimento più attrezzato, disponendo di macchine moderne e velocissime. Ebbene, improvvisamente mi dicono che ci vogliono sei mesi per preparare i cartoncini o le tessere, per un eventuale razionamento! Molti dicono sia giusto che non si ricorra a tipo-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 DICEMBRE 1973

grafie private, perché — ahimé — sarebbe fatale che i 20 milioni di tessere da distribuire alle macchine circolanti, diventassero 40 o 50 milioni. Alla faccia dell'onestà!

D'altro canto, sempre richiamandomi alla relazione di minoranza, desidero porre in evidenza un altro particolare. Il Governo, disponendo il divieto di circolazione nei giorni festivi, ha dichiarato che i trasporti pubblici sarebbero stati messi sufficientemente a disposizione degli italiani e che, soprattutto, gli italiani sarebbero riusciti a capire che hanno bisogno dei trasporti pubblici, per la loro grande utilità e la maggiore comodità (non voglio fare dell'umorismo, ho proprio letto « maggiore comodità »: e sono ancora anchilosato, io, per le strette ricevute viaggiando in autobus in questi ultimi giorni festivi!). Invece, cosa abbiamo scoperto, ancora una volta? Che i trasporti pubblici sono inadeguati, sono insufficienti, che quantitativamente le macchine a disposizione non sono neppure in numero sufficiente per svolgere il normale servizio. Abbiamo dovuto, dunque, constatare ancora una volta che un altro settore non funziona e che alla classe dirigente non interessa affatto che esso non funzioni.

Ancora una considerazione vorrei fare prima di concludere questa illustrazione della relazione di minoranza preparata assieme all'onorevole Galasso. Per 27-28 anni tutti i governi succedutisi nella nostra nazione, nessuno escluso dalla fine della guerra ad oggi, hanno incoraggiato il consumismo. La legge di vita della nostra Italia è stata il consumismo. Nella sua relazione su questo decreto-legge, relazione peraltro pregevole, l'onorevole Marzotto Caotorta (tra le crepe della legge sbagliata, egli ha cercato di trovare qualcosa di valido che potesse giustificarla e dare su di essa un parere favorevole, ciò che dimostra nel collega Marzotto Caotorta preparazione e intelligenza, mentre io, avendone meno, ho avuto più facilità a trovarvi i difetti, al fine di poter redigere la relazione di minoranza assieme al collega Galasso) ha denunciato la fine della corsa al consumismo. Come conseguenza la classe dirigente avrebbe dovuto riconoscere di avere sbagliato nell'incitare a questa gara al consumismo, avrebbe dovuto riconoscere che la gara al consumismo non è segno di civiltà.

No, la gara al consumismo non è civiltà; è forse progresso meccanico, ma con il consumismo non portiamo nell'animo dell'uomo alcuna nota di miglioramento, di completamento; nessuna nota morale aggiungiamo. Non indichiamo alla popolazione l'aspetto più

importante dell'esistenza, che è un fatto morale e ideale, comportante altruismo e sacrificio, ma diamo solo il reclamo dei diritti, facendo dimenticare l'esigenza del dovere, tra l'altro alterando la verità. Sarebbe stato sufficiente dire agli italiani che quando ciascuno compie il suo dovere, automaticamente riconosce i diritti degli altri, perché i doveri di ognuno diventano diritti degli altri; e se ciò tutti fanno in ogni settore, col compimento dei propri doveri si riconoscono i diritti di tutti.

Per concludere, la nostra opposizione a questo provvedimento può essere riassunta nelle ultime righe della relazione: « dietro la pretesa austerità, dietro la maschera di una pseudo riconversione della società al nuovo modello di vita, vi è l'arrogante desiderio di soffocare le legittime istanze del popolo per la sua elevazione sociale contro la conservazione accanita del potere da parte della maggioranza governativa attraverso la germinazione di nuovi sbocchi politici nella formulà del compromesso storico. La battaglia del Movimento sociale italiano-destra nazionale avrà dunque lo scopo precipuo, nel combattere il provvedimento in esame, di sensibilizzare l'opinione pubblica sulla reale, drammatica situazione in cui versa la nazione per colpa della politica sociale ed economica di questo centro-sinistra che, almeno fino a questo momento, è tanto gradito alla parte comunista ». (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.

CENGARLE, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole D'Alema. Ne ha facoltà.

D'ALEMA. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, è nota la nostra opposizione alle misure restrittive cui fa riferimento il decreto in discussione, assunte dal Governo e riguardanti il divieto di circolazione dei veicoli a motore nei giorni festivi.

I motivi di essa sono stati largamente diffusi e ripetuti in tutti questi giorni, e sono di sostanza, in quanto si riferiscono al merito (e quindi anche al merito del decreto in discussione) nonché alle legittimità delle misure restrittive.

Per quanto riguarda il merito, rimandiamo l'esposizione delle nostre osservazioni alla discussione che avverrà tra non molti giorni sulle mozioni che tutti i gruppi hanno presentato alla Camera. Tuttavia, non posso esimermi dal ricordare la gravità di quei provvedimenti, dal ripetere che essi hanno una forte carica deflattiva. E non lo diciamo solo noi: mi pare che la nostra opinione, che fu espressa dopo l'emanazione dei provvedimenti, sia oggi ripresa largamente non soltanto dall'opinione pubblica, ma dalle assemblee regionali, dagli enti locali, per non parlare dei sindacati, e da una gran parte della stampa, quotidiani e settimanali. Le critiche, quindi, non provengono solo dall'opposizione, ma anche, per esempio, dal senatore Saragat, che le ha avanzate nel suo noto articolo, apparso sul *Corriere della Sera*; le critiche, quindi, vengono da vasti settori della maggioranza, da interi settori politici che non sono dell'opposizione; e sono critiche che nella sostanza ribadiscono il concetto che voglio qui esprimere: che si tratta del più grave provvedimento deflattivo dopo le misure di stretta creditizia prese da Einaudi per raddrizzare la lira nel dopoguerra. E guardate che quanto ho detto è oggi confermato, come osservavo prima, dal giudizio che si va diffondendo in tutto il paese.

Ma vorrei qui ricordare l'agghiacciante affermazione fatta in quest'aula dal ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, onorevole Donat-Cattin, mentre l'onorevole Reichlin stava illustrando la mozione presentata dal mio gruppo sulla situazione del Mezzogiorno e sui provvedimenti necessari per la sua ripresa. Quando l'onorevole Reichlin disse che queste misure restrittive avrebbero provocato un danno, e indicò la cifra approssimativa di 1.500 miliardi, l'onorevole Donat-Cattin lo interruppe dicendo: « 1.500 miliardi per cominciare, senza quello che verrà ! ». Quindi l'opposizione nasce anche dal seno del Governo, venendo espressa in termini drammatici da un ministro di questo Governo. Non vi è dubbio che queste misure restrittive stanno colpendo intere regioni, intere zone del nostro paese; stanno colpendo duramente il turismo, interi settori dei servizi e tutte le attività da essi indotte. Queste misure colpiscono duramente le campagne: i contadini, poiché non possono usare le macchine agricole, hanno, per esempio, una estrema difficoltà per la cura del bestiame, dovendosi recare dai centri dove abitano alle località dove, appunto, devono accudire al bestiame.

Ma voglio qui ricordare che non si tratta soltanto di un duro colpo al reddito nazionale, non si tratta soltanto di una ferita nuova alla bilancia dei pagamenti, ma si mette in pericolo la stessa industria automobilistica, dato che non si può offrire come immediata alternativa un altro indirizzo produttivo.

Cosa voglio dire? Voglio dire — e questa volta lo possiamo dire finalmente noi — che vale il detto che non si cambia la locomotiva quando il treno è in corsa; ma ciò non vuol dire che la locomotiva non si debba cambiare. Il problema sta nel modo in cui effettuare tale cambiamento, nella gradualità del cambiamento, cui deve corrispondere una gradualità di mutamento nelle condizioni di vita dei cittadini. Noi avanziamo delle proposte in merito alle misure restrittive, che vanno nella direzione di un mutamento graduale, senza lacerazione, offrendo un'alternativa a determinati settori produttivi per garantire una diversa offerta ad una diversa domanda. Si tratta — ed in questo senso vanno le nostre indicazioni — di un mutamento per quanto riguarda la politica dei consumi; e nessuno più di noi è lieto di aver letto su *Paese Sera* le dichiarazioni dell'onorevole Fanfani, che ha detto che o si cambia, o sarà il mondo a finire male: o si cambia la politica dei consumi, e si guarda quindi ai bisogni della collettività, ai bisogni della vita umana, oppure questa società ci porterà al disastro. Le nostre indicazioni sono nel senso di un mutamento della politica dei consumi, di un mutamento della strategia industriale, di un mutamento generale, quindi, della nostra politica economica, per una politica di riforme.

In questo momento si fa strada l'idea del razionamento, idea che noi non abbiamo scartato; siamo anzi dell'avviso che si debba giungere ad un razionamento, e che si debba giungere ad una graduale chiusura alla motorizzazione privata dei centri storici e di tutti i centri urbani. A noi fa piacere che questa opinione oggi si vada diffondendo, e che venga accolta da molti settori della stampa, dagli enti locali, oltre che da forze sociali e politiche le più disparate. Ma, onorevoli colleghi, dobbiamo giungere, in una diversa direzione, alla correzione dei provvedimenti governativi, a nuove misure, ed urgentemente, perché urge, davvero, ridurre lo spreco, non solo dei carburanti, ma anche della salute dei cittadini, come occorre ridurre la perdita che subisce l'apparato amministrativo ed economico del paese a causa della congestione. Ma quando ci si trova dinanzi a provvedimenti quali quelli assunti dal Governo, viene il dubbio che si vo-

glia davvero cambiare la locomotiva, e che, piuttosto, si pensi che, finita la congiuntura politico-militare nel medio oriente, tutto debba ritornare come prima. Non siamo d'accordo con quanto ha scritto un settimanale, e cioè che i provvedimenti di *austerità* del Governo rappresentino una svolta storica: la svolta storica deriva dalla permanente crisi energetica nel mondo, e, per questo, i provvedimenti sono urgenti, dovranno essere permanenti e non potranno non incidere sull'intero indirizzo di politica economica, sull'intero modo di vivere dei cittadini. Viene, davvero, il dubbio che si voglia giungere a tali modificazioni, che si voglia davvero seguire la strada indicata dallo stesso onorevole Fanfani.

Si tratta, anche, di non limitare la libertà del cittadino, di porre in essere misure restrittive che non ne limitano la libertà, ma gli consentano di decidere in autonomo in quale misura fare uso, oggi o domani, della limitata disponibilità di carburante. Anche questo è un tema importante, perché la decisione del Governo ferisce la coscienza dei cittadini, di quei cittadini di cui, in questi giorni, la televisione e molti organi di stampa hanno esaltato il senso civico, nel prendere atto della necessità di certe misure, e della necessità quindi di subire una limitazione ed un sacrificio.

Il fatto ecologico — badate — è stato evidentemente assunto a pretesto; nel momento in cui i danni crescono, questo pretesto ecologico perde di valore, si scopre, cioè, la corda. La festa, la gioia di ritrovarsi nelle piazze, per le vie, all'aria pura, senza pericolo, in bicicletta, sui pattini e così via, questa gioia sta per finire; a questa gioia si sostituisce oggi la protesta per la mancanza di trasporto, la protesta degli esercenti, il senso della limitazione della libertà.

Non ci si facciano illusioni. Appunto perché gli italiani hanno un alto senso civile, hanno, anche, però un alto senso dei propri diritti: hanno la capacità di giudicare questi provvedimenti come del tutto sbagliati, come provvedimenti che non possono essere se non provvisori, mentre invece debbono essere permanenti, e lo debbono essere per spingere tutta la politica dei trasporti e l'intera politica economica nazionale in una nuova direzione.

Urgono, quindi, provvedimenti diversi che non si possono rinviare. Ecco perché siamo contro la sostanza delle misure adottate dal Governo, e perciò contro la conversione in legge del decreto n. 741.

Siamo avversi a tali misure anche per ragioni di legittimità. Condividiamo il giudizio della Commissione giustizia. È indubbio, onorevoli colleghi, che l'articolo 16 della Costituzione afferma che ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sicurezza e di sanità.

Solo ad una norma legislativa, quindi, e non a semplici provvedimenti amministrativi, si sarebbe dovuto fare riferimento a proposito delle sanzioni di cui al decreto in discussione.

D'altra parte, si è fatto un uso illegittimo dell'articolo 3 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale. Non faccio altro che riprendere le motivazioni della Commissione giustizia, che già erano nei nostri pensieri: si è dimenticata, da parte del Governo, la sentenza della Corte costituzionale che riguarda appunto l'interpretazione del citato articolo 3, che consente le limitazioni alla circolazione solo in quanto attengono al buon regime della cosa pubblica, alla sua conservazione e così via: pertanto le ordinanze relative sono legittime, solo se volte a realizzare il buon uso della strada e se hanno carattere temporalmente limitato. È evidente che non è questo il caso delle misure restrittive cui si riferisce il decreto in discussione. Tali misure, inoltre, riguardando l'intero territorio nazionale ed avendo, perciò, un carattere di generalità e di astrattezza, contrastano con i principi costituzionali che regolano la produzione delle leggi.

Non vi è dubbio quindi che si tratta di misure illegittime, e non vi è dubbio che il decreto n. 741 è illegittimo, laddove fa riferimento a provvedimenti amministrativi. È stato quindi un errore del Governo l'aver fatto riferimento, per elevare le sanzioni amministrative, ai propri provvedimenti intesi a ridurre il consumo dei carburanti, provvedimenti che, oltre ai motivi di legittimità indicati, comportano un esproprio dei poteri comunali la cui autonomia è costituzionalmente garantita.

Queste sono le ragioni di legittimità per cui noi siamo contro anche il testo presentato dalla Commissione trasporti.

Ci si permetta addirittura di suggerire che sarebbe stato più semplice e corretto, da parte del Governo, limitarsi a modificare gli ultimi commi degli articoli 3 e 4 del codice della strada, elevando le sanzioni ivi prescritte in riferimento ai giorni festivi.

Il testo di legge presentato dalla Commissione trasporti trasforma, invece, in legge il divieto permanente di circolazione nei giorni festivi, e tende, in altri termini, a legittimare i posteriori provvedimenti contro cui siamo apertamente schierati. Pensate forse che vogliamo avere la legittimazione di provvedimenti, di cui chiediamo una modifica rapida ed urgente? È evidente quindi che noi siamo soltanto contrari al decreto-legge n. 741, ma siamo anche contrari al testo della Commissione trasporti. Non vogliamo certo legittimare ciò che chiediamo venga cambiato al più presto.

Pensiamo che nel prossimo dibattito sulle mozioni, che i vari gruppi hanno presentato in ordine alle misure restrittive e alla situazione energetica nel paese, si potrà giungere ad una prima modifica dei provvedimenti, i cui effetti sono stati denunciati e la cui natura anticostituzionale è stata sottolineata.

Nel testo della Commissione è stata aggiunta un'altra illegittimità, con la prevista autorizzazione all'esecutivo di modificare con misure amministrative una legge, qual è quella proposta dalla Commissione trasporti, ciò che solo il potere legislativo può fare. Dubitiamo che ciò sia costituzionalmente corretto. Agli errori si sono aggiunte le illegittimità, le imprudenze e le ingenuità. Non possiamo che votare quindi contro il testo di legge in esame.

Infine auguriamo che nel prossimo dibattito sulle mozioni si possa giungere ad una modifica delle misure restrittive introdotte. *(Applausi all'estrema sinistra)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Venturini. Ne ha facoltà.

VENTURINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero sottrarmi alla tentazione, in cui è caduto l'onorevole Baghino, di ampliare il discorso sui provvedimenti che il Governo ha adottato per moderare il consumo di carburanti e di energia elettrica.

È vero che il decreto in esame è legato a problemi più vasti e ha connessioni di carattere internazionale, che richiamerebbero approfondimenti su un certo tipo di sviluppo economico. Ma vorrei evitare di uscire dal tema, tanto più che sono state presentate mozioni e, in quella sede, il discorso potrà divenire più pertinente e più completo. Mi limiterò pertanto, condividendo la relazione scritta dell'onorevole Marzotto Caotorta, ad alcune osservazioni nel merito del provvedimento, anche perché parlare di grandi problemi, oggi,

nella situazione in cui siamo, è agitare una tempesta in un bicchier d'acqua.

Noi consideriamo questo decreto-legge, come del resto tutti i provvedimenti del Governo, come dovuto da uno stato di necessità, che ci auguriamo si esaurisca al più presto. Per questo non siamo molto compiacenti verso un certo spirito espiatorio ed una certa retorica manifestatisi in relazione ai primi effetti del provvedimento al nostro esame. Esempi quali quelli del Presidente del Consiglio, onorevole Rumor, che aderiscono allo spirito dei provvedimenti, sinceramente ci fanno sorridere, in quanto riteniamo che tale spirito retorico sia, per lo meno, sproporzionato e non pertinente alla situazione in cui ci troviamo. Anche se è vero che la situazione non va drammatizzata, per certi settori della vita produttiva del nostro paese i problemi sono angosciosi.

Ci troviamo in uno stato di necessità: quindi nel provvedimento non vi è nulla di espiatorio. Dobbiamo soltanto risparmiare combustibile: non è quindi che ci siamo arrogati il diritto di vietare la circolazione delle auto private, o la chiusura anticipata dei teatri, delle sale cinematografiche degli altri locali pubblici.

Non so fino a che punto il provvedimento in esame sia di competenza del Ministero dei trasporti, in quanto ritenevo che competente fosse il Ministero dei lavori pubblici; comunque il sottosegretario per i trasporti, senatore Cengarle avrà la gentilezza di riferire ai propri colleghi dei lavori pubblici. *(Cenni di assenso da parte del Sottosegretario Cengarle)*.

POCHETTI. O al ministro guardasigilli, addirittura.

VENTURINI. Forse il ministro guardasigilli sarà competente per la parte di legittimità, ma nel merito la circolazione stradale dovrebbe essere di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda le modifiche ai provvedimenti emanati, come da qualche tempo si va dicendo, vorremmo pregare le autorità competenti di vararli al più presto, senza creare stati di esasperazione o di ansiosa attesa nella pubblica opinione. Il teatro, ad esempio, che prima dei provvedimenti di emergenza emanati era allo stremo, ora, con la chiusura anticipata alle ore 23, rischia veramente il collasso. Da varie parti si sente dire che occorrerà protrarre di un'ora la chiusura dei teatri; ebbene, siamo favorevoli ad una iniziativa del genere, ritenendo però che sia urgente e

da adottare prima che le compagnie teatrali siano costrette a sciogliersi, come purtroppo sembra stia accadendo. Ho portato l'esempio del teatro per ribadire l'opportunità di non procedere oltre quelle che sono le urgenti ed impellenti necessità di risparmiare il combustibile. A questo proposito, dovrebbe essere praticamente indifferente il fatto che i teatri (per attenerci all'esempio fatto) lavorino dalle ore ventuno fino a mezzanotte, invece che dalle venti fino alle ventitre; in quelle tre ore, infatti, realizzeremmo il risparmio voluto. Mi auguro che il Governo operi i necessari calcoli per stabilire se vi è compensazione tra i sacrifici richiesti e i risparmi proposti.

Partendo dal presupposto che le misure restrittive possono essere al più presto modificate, ritengo tuttavia che si siano da apporcare degli aggiustamenti. Ove ritenessimo che il provvedimento relativo alla circolazione automobilistica dovesse essere mantenuto in vigore fino alla prossima primavera, se non oltre, il problema si porrebbe con una certa drammaticità. Come già è stato osservato, la situazione sarebbe quanto mai precaria, soprattutto per il settore turistico, come già fin d'ora dimostra lo stato delle stazioni invernali.

POCHETTI. Se ella mi consente, già fin d'ora la situazione è disastrosa per alcune categorie. Vi sono esercenti che non possono essere condotti al fallimento per decreto!

VENTURINI. Non voglio correre il rischio di farmi prendere dalla retorica in senso contrario. Per quanto concerne le stazioni invernali, convengo con lei, onorevole Pochetti. Bisogna però riconoscere che in questi mesi non vi erano enormi masse di turismo invernale.

POCHETTI. Per gran parte, le trattorie e i ristoranti della provincia di Roma, lavoravano nelle domeniche e nei giorni festivi, e ora sono costretti ad una forzata chiusura, venendo la clientela praticamente a mancare.

VENTURINI. Ne convengo: questo stato di cose dovrebbe durare il meno possibile. Onorevole Pochetti, la crisi è nel settore dei carburanti, e vi sono categorie che purtroppo ne risentono direttamente. Se la crisi si fosse verificata per altri prodotti, vi sarebbero state, a loro volta, altre categorie a farne direttamente le spese. Il Governo deve comunque tener conto del fatto che questi provvedimenti debbono comportare un sacrificio di-

tribuito, e non costituire per talune categorie semplicemente la privazione della gita per la fine della settimana, per altre una vera e propria crudeltà economico-sociale.

POCHETTI. Se si operasse il razionamento?

VENTURINI. Dalla stampa, e dalle notizie in nostro possesso, risulta che è all'esame del Governo la possibilità di modificare le misure adottate, ricorrendo al razionamento. A questo proposito, non possiamo nascondere gli immaneabili inconvenienti, il maggiore dei quali sarebbe quello della cosiddetta « borsa nera ». Le stesse compagnie petrolifere potrebbero essere tentate di ricorrere al mercato nero. Comunque, lo stesso Automobil Club Italiano ha formulato proteste relative al razionamento.

Altro sistema che potrebbe essere preso in considerazione è quello, adottato dal Lussemburgo, della circolazione a targhe alternate nei giorni festivi e in un giorno infrasettimanale, per modo che la popolazione possa pianificare le proprie possibilità di circolazione.

BAGHINO, *Relatore di minoranza*. Giacché si è fatto distrarre dalle nostre argomentazioni, onorevole Venturini, non crede che, se venisse in aula, il Governo potrebbe dare dei buoni consigli circa queste provvidenze?

VENTURINI. Il Governo è rappresentato unitariamente. Del resto, in aula è rappresentato dal sottosegretario onorevole Cengarle.

PRESIDENTE. Ella sa, onorevole Baghino, che, fra gli impegni di cui al calendario dei lavori parlamentari, vi è anche quello di discutere le mozioni presentate su questo argomento.

BAGHINO, *Relatore di minoranza*. Attendiamo allora la replica del Governo.

VENTURINI. Passando al problema del blocco della circolazione, devo dire che bisognerà pur adottare alcuni temperamenti. Ad esempio, non bisognerebbe colpire sul piano economico e sociale una categoria che — anche se non è di grande clamore la sua inclusione fra i danneggiati dal divieto di circolazione — trae il minimo delle esigenze di vita dall'attività esplicata; mi riferisco agli autonoleggiatori. A Roma in questi giorni si sono

svolte grandi manifestazioni di protesta di questi lavoratori, ed è noto che, qualora fosse loro consentita la libera circolazione nei giorni festivi, gli autisti dei taxi ricorrerebbero allo sciopero. Spetta dunque al Governo compiere un atto di giustizia a questo riguardo.

Certo, l'auto da noleggio non può assolvere ai compiti del taxi, ma è anche vero che gli autonoleggiatori in genere lavorano proprio nei giorni festivi, perché il loro servizio si risolve soprattutto nel trasporto di persone per cerimonie varie, come matrimoni, funerali, ecc. Ora, il divieto di circolazione nei giorni festivi è stato esteso anche alle auto da noleggio, per cui questa categoria di lavoratori si trova in condizioni piuttosto preoccupanti e per certi versi drammatiche. Ritengo, pertanto, che il Governo dovrebbe concedere agli autonoleggiatori dei permessi speciali onde consentire loro l'espletamento del servizio a cui sono addetti. In questo modo, non ne deriverebbe nessun pericolo, nessun danno per i tassisti, in quanto le auto da noleggio assolverebbero esclusivamente i compiti specifici loro assegnati, per i quali avrebbero un permesso *ad hoc*.

In conclusione, con questo mio breve intervento, signor Presidente, desidero spezzare una lancia a favore della soluzione di un problema, quello dei trasporti pubblici in Italia, che questo regime di austerità nel campo della circolazione potrebbe consentire di affrontare seriamente e razionalmente, e per il quale sembra che vi sia la migliore predisposizione da parte di tutti gli enti locali, degli enti regionali e dello stesso Governo. Ma per affrontarlo non sono sufficienti naturalmente le semplici affermazioni di buona volontà. Gli enti locali versano in difficoltà enormi da questo punto di vista, perché si son visti cadere sulla testa come una tegola questo provvedimento di limitazione della circolazione nei giorni festivi. Se riuscivano a far fronte con molte difficoltà alla richiesta degli utenti dei trasporti pubblici in periodo di situazione normale, si può immaginare in quali condizioni si trovano oggi. Si noti, poi, che i comuni sono quasi paralizzati dal *deficit* del bilancio, per cui, anche con la massima buona volontà, devono affrontare la resistenza (non si sa se colposa o dolosa) delle industrie costruttrici di autobus a rispondere alle richieste. Il comune di Roma da oltre un anno ha chiesto alla FIAT 400 autobus e soltanto nei prossimi giorni gliene verranno consegnati una quarantina. Non basta quindi imporre agli enti locali di essere pronti, di adeguarsi, perché vi è un esame di politica eco-

nomica che il Governo deve fare sul piano nazionale. Vi sarà naturalmente la richiesta e le necessità di provvedere ad una conversione degli impianti, soprattutto quelli della FIAT; rimane comunque la necessità che il Governo sostenga finanziariamente il *deficit* dei comuni. In caso contrario si rischia di cadere in un giro vizioso.

Già oggi, come diceva l'onorevole D'Alema, bisognerebbe vagliare l'occasione, ad esempio, per liberare i centri storici delle città, per determinare un certo avvicinamento delle popolazioni ai mezzi pubblici. In verità tale avvicinamento in questi giorni vi è stato, però poi si è giunti a una repulsa del mezzo pubblico, perché il sistema dei trasporti pubblici si è manifestato del tutto insufficiente. Mi sono chiesto come mai non si sia pensato a preparare un piano d'emergenza per far fronte alla situazione e come mai non si sia fatto ricorso ai camions dell'esercito dal momento che questi ultimi si sono dimostrati utili in numerose circostanze, quali, ad esempio, gli scioperi.

Nel dichiarare, a nome del mio gruppo, il voto favorevole per la conversione di questo decreto-legge, concludo esprimendo la speranza e l'esortazione a che *l'austerità* ci serva da insegnamento. Se tutto questo si traducesse in un maggior senso di responsabilità delle condizioni in cui si trova il nostro paese, se contribuisse alla creazione di una maggiore sensibilità per una certa inversione di tendenza che ci deve essere nel nostro sistema economico — in tale sistema per decine di anni si è detto di « mettere il tigre nel motore » poi tutto d'un tratto questi poveri automobilisti vengono trattati come una sorta di corsari della strada — se consentisse alle forze politiche e segnatamente, per quello che ci riguarda, ai partiti della maggioranza un ripensamento in profondità del sistema e del modo di condurre le questioni economiche, sociali e politiche del nostro paese, allora si potrebbe dire che non tutti i mali vengono per nuocere; se i nostri interventi servissero a rendere partecipe il Governo della necessità di non deflettere e di condurre avanti con serietà e coerenza questo tipo di provvedimenti (perché guai a scendere nel lassismo e nel particolarismo), ciò potrebbe servire anche a far comprendere al Governo come ormai la ritrovata possibilità di far a meno di quel mezzo schiavistico che è l'automobile darà luogo ad altri problemi socialmente gravi e preoccupanti. Pertanto, è necessario che la situazione sia tenuta sotto controllo e che il Governo sia pronto ad intervenire perché essa si evolva non solo in conseguenza dello stato di necessità, ma anche in

relazione alla possibilità che i cittadini continuino a vivere liberamente e dignitosamente.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Ha facoltà di replicare il relatore di minoranza, onorevole Baghino.

BAGHINO, Relatore di minoranza. Signor Presidente, non ritengo necessario aggiungere altro alla mia relazione introduttiva, augurandomi che il rappresentante del Governo fornisca le spiegazioni da me richieste.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore per la maggioranza, onorevole Marzotto Caotorta.

MARZOTTO CAOTORTA, Relatore per la maggioranza. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, i pochi intimi che ci hanno fatto l'onore di partecipare alla discussione, e che ringrazio per i loro interventi, mi consentiranno di iniziare la mia replica ricordando l'aneddoto del contadino che tornava dal mercato portando dietro di sé un piccolo ciuco. La gente lo criticava perché non approfittava per salirvi sopra ma, dopo che vi era salito, la gente si affrettava a criticarlo perché lo faceva soffrire con il suo peso.

Fino a 15 giorni fa tutta la stampa nazionale si chiedeva che cosa il Governo aspettasse per introdurre quei provvedimenti di austerità e quelle restrizioni dei consumi che già altri paesi europei avevano adottato, e accusavano il Governo di non preoccuparsi dei problemi nazionali, deplorando addirittura il fatto che le decisioni fossero state rinviate di una settimana a causa delle elezioni amministrative. Ora, invece, vediamo sia i giornali sia le opposizioni in quest'aula fare a gara nell'affermare che questo provvedimento non andava adottato.

POCHETTI. Non può dir questo. Il partito comunista e il nostro gruppo lo hanno detto fin dall'inizio. Anzi qualcuno ci ha tacciato di qualunquismo.

MARZOTTO CAOTORTA, Relatore per la maggioranza. Il fatto è che, quando vi sono dei sacrifici da compiere, qualcuno ne va indubbiamente di mezzo. Ma, di fronte alla necessità di scegliere rapidamente, con un provvedimento che assolvesse alla neces-

sità di diminuire il consumo, è evidente che la decisione più ovvia da prendere e, direi, più semplice, era la riduzione del consumo nei giorni festivi. Se questo poi provoca dei disagi a chi basa la sua attività sul tempo libero dei cittadini, come i gestori dei ristoranti fuori città, è certamente un fatto grave e di cui si potrà tenere conto, ma, qualora si dovesse consumare la poca benzina esistente per concedere ai cittadini la possibilità di andare la domenica fuori città, potrebbe venire a mancare il carburante necessario per far funzionare le nostre fabbriche che, a mio avviso, sono certamente più importanti. Già abbiamo avuto, purtroppo, in Italia, chiusure di stabilimenti con conseguente diminuzione dell'occupazione.

BAGHINO, Relatore di minoranza. Non vanno mica a benzina le fabbriche italiane!

MARZOTTO CAOTORTA, Relatore per la maggioranza. Vanno a petrolio, e come ella sa, onorevole Baghino, la benzina è un derivato del petrolio. E per fare poca benzina occorre molto petrolio. La raffinazione di benzina, quindi, potrebbe mettere in forse la possibilità di rifornire regolarmente le nostre industrie. Industrie che (ritengo che tutti consentano su tale concetto) sono molto più importanti dei problemi, sia pure rispettabili, inerenti alla occupazione del tempo libero, che esistono oggi in Italia.

In proposito vorrei un attimo soffermarmi su alcune strane considerazioni che sono apparse su certa stampa. È stato detto che l'austerità degli italiani non deve continuare ad esibire il duplice marchio dell'imprevidenza e dell'oscurantismo. Ma si è detto di più. Si è affermato che il fatto di far cessare alle ore 23 gli spettacoli conferisce un carattere « confessionale e repressivo » ai provvedimenti presi. Mi pare che, a questo punto, si cada addirittura nell'umorismo. Ritengo necessario, proprio come uomo politico, affermare che queste speculazioni sono veramente ridicole. È ridicolo questo voler presentare la necessità di risparmiare carburante non come un problema di oscurantismo, ma di oscurantismo. Un risvolto, quindi, addirittura filosofico e religioso. Diventa anacronistico, per non dire peggio.

Dei provvedimenti indubbiamente andavano presi. Il più urgente, stando all'esempio dei paesi che con noi dividono in Europa un tale destino, era quello di una restrizione immediata dei consumi voluttuari (definiamoli pure in questa maniera, senza voler dare al-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 DICEMBRE 1973

cun significato deteriore a questo termine), certamente tra i meno necessari per la vita nazionale.

Che per altro questo provvedimento possa essere mitigato in sede amministrativa mi pare indubbio. Farei senz'altro mie le osservazioni dell'onorevole Venturini. Lo spostamento, ad esempio, alle ore 24 della chiusura degli spettacoli potrebbe essere auspicabile. In tal senso potremmo, eventualmente, presentare un ordine del giorno, a chiusura della discussione. Tutto ciò collegato, naturalmente, con lo slittamento alle ore 1 della domenica mattina del divieto di circolazione, in modo da lasciare un'ora di tempo per il ritorno a casa degli spettatori, degli attori e dei gestori di locali pubblici in generale.

Più importante ed interessante, mi sembra comunque sia l'arrivare ad una diversa regolamentazione delle restrizioni dei consumi di benzina. Anche a questo proposito mi associo alle osservazioni del collega Venturini. Anch'io ritengo che potrebbe essere preferibile la sostituzione dell'attuale tipo di restrizione con il razionamento, che può anche richiedere, stante la solerzia (come accennava l'onorevole Baghino) delle possibilità di stampa del **Politico dello Stato**, un tempo inferiore ai tre mesi. Effettivamente, un razionamento (la cui attuazione si sta studiando) potrebbe modificare il consumo della benzina.

Anzi, un tesseramento potrebbe risultare favorevole al rilancio del trasporto pubblico. Gli utenti dell'automobile sarebbero spinti — come sarebbe giusto fare, stando ad una generale considerazione dell'economia del trasporto — a risparmiare benzina in ordine ai trasporti pendolari, regolari, quotidiani, di spostamento casa-lavoro, per i quali esistono mezzi pubblici (da migliorare, e di ciò parleremo), mantenendo la benzina disponibile per i percorsi estemporanei, per quelli che si devono fare all'improvviso, per le gite della domenica, per i casi nei quali non esistono mezzi di trasporto pubblico. Un tesseramento finirebbe col dare ai due sistemi cui faccio riferimento, trasporto privato e trasporto pubblico, la funzione complementare che è loro propria, consentendo al trasporto pubblico di servire gli spostamenti regolari e quotidiani ed al trasporto privato di servire gli spostamenti irregolari, estemporanei che consentono al cittadino una maggiore mobilità.

A proposito della libertà di movimento, mi sia concesso di rispondere brevemente alle osservazioni del collega D'Alema in merito alla applicazione dell'articolo 16 della Costituzione. Vi ho già fatto cenno nella mia relazione, ma

vorrei ricordare che le limitazioni di cui all'articolo 16 della Costituzione sono riferite alla libertà di circolazione e di soggiorno in generale. Orbene, non è stata stabilita che una limitazione nella scelta dei mezzi di locomozione ed è evidente che esistono numerosi altri mezzi per circolare oltre alle automobili private. Quindi, il restringere, sia pure con provvedimenti amministrativi o per legge (diremo poi quale dei due sistemi sia il più adatto), l'uso di un mezzo di locomozione è cosa ben diversa dal limitare la libertà di circolazione, ossia il diritto di circolare del cittadino. È chiaro che se non facessimo distinzione tra diritto di circolazione e uso di mezzi di trasporto per la circolazione, allora dovrebbe valere anche il principio opposto, dovremmo cioè assicurare a tutti i cittadini l'uso di tutti i mezzi per circolare. Evidentemente, questo non è possibile.

POCHETTI. Ella ha una visione ottimistica della realtà del nostro paese. Vi sono interi insediamenti, alle porte di Roma, che non hanno a disposizione alcun mezzo pubblico di trasporto e che, per recarsi lungo le linee servite, debbono fare chilometri a piedi. Questa è una restrizione bella e buona, abbia pazienza! Mi dica come altrimenti si potrebbe fare uso del mezzo pubblico! A parte il fatto, poi, che vi sono dei *pullmans* che, pur essendo predisposti per 60 persone, ne debbono raccogliere 300!

PRESIDENTE. Onorevole Pochetti, capisco che ella è deputato della zona di Roma, ma la prego di lasciar concludere il relatore per la maggioranza.

POCHETTI. La cosa scotta, signor Presidente.

PRESIDENTE. Scotta un po' dappertutto, per la verità.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore per la maggioranza*. Non voglio discutere sulla efficienza o meno dell'organizzazione di trasporto pubblico, tema sul quale molti colleghi si sono soffermati, e sul quale anch'io tornerò. Desidero fare un discorso, a questo punto, puramente giuridico, per affermare che l'articolo 16 della Costituzione non si riferisce al diritto solo per ogni cittadino, di usare tutti i mezzi di locomozione esistenti o inventabili da parte della tecnica; quella norma stabilisce il diritto per il cittadino di circolare:

con i mezzi che trova, o magari a piedi, se non trova altri mezzi. In altre parole è il diritto di spostamento, in astratto, che viene garantito al cittadino, e che comunque viene rispettato qualora, con provvedimento amministrativo o altrimenti, gli si impedisca l'uso di un determinato mezzo di trasporto, per ragioni di pubblico interesse.

Questo discorso di ordine giuridico mi porta a ribadire un principio già espresso nella mia relazione, e cioè che questo provvedimento non intacca minimamente l'articolo 16 della Costituzione.

Veniamo, comunque, ora al problema del trasporto pubblico. È un discorso su cui sono già abituato ad intrattenermi, poiché è un settore in cui sono da tempo specializzato. Comunque, più che a titolo personale, mi permetto di ricordare che l'intera Commissione trasporti, all'unanimità, fin da quando fu insediata l'anno scorso, e soprattutto nel discutere lo stato di previsione del Ministero dei trasporti, ha lungamente ribadito la necessità di una riforma generale del sistema dei trasporti nel nostro paese, così come la necessità di uno sviluppo del trasporto pubblico. Su questi punti, quindi, è inutile mettersi a piangere sul latte versato. Il problema ci vede ormai tutti d'accordo. Si potrebbe, se mai, fare una osservazione di questo tipo: mentre fino a ieri da molti settori veniva esaltata la necessità di garantire la libertà di spostamento individuale attraverso il mezzo privato, adesso gli stessi settori si lamentano perché non si è, invece, sviluppato il trasporto pubblico. Si tratta, sempre in sostanza, di considerazioni di carattere contingente. A questo proposito, debbo dire (come è già stato rilevato anche dal collega Venturini) che vi è stata una inadempienza di consegne da parte della nostra fabbrica di autobus. Occorrono per le consegne, da un minimo di 12 mesi in su. È noto le dichiarazioni rese in questi giorni dal presidente di questa società, il quale afferma che adesso si metterà a costruire più autobus e più mezzi pubblici. In sostanza, c'è voluta questa cura di *shock* per persuadere alcuni responsabili della nostra produzione industriale a cambiare indirizzo in questo settore.

Per quanto riguarda il significato e il valore di questa cura di *shock*, vorrei ricordare — in modo particolare a quanti nei loro interventi hanno rilevato che il Governo avrebbe dovuto dare una diversa impostazione al sistema dei pubblici trasporti — che, in sostanza, le abitudini dei cittadini per soddisfare le loro necessità e quindi il sistema dei pubblici trasporti — non sono regolati d'imperio dal Go-

verno. Per fortuna siamo in un paese democratico, in un paese libero in cui le abitudini e i costumi dei cittadini non sono stabiliti con decisioni del Governo. Dobbiamo ricordarci, invece, che il Governo è l'espressione delle abitudini, dei costumi e dell'opinione pubblica dei cittadini.

BAGHINO, *Relatore di minoranza*. Ma questo decreto-legge, di fatto, è un'imposizione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore per la maggioranza*. Ma oggi, in presenza di una necessità contingente si è dovuto provvedere in modo immediato. Del pari, quando si è verificata l'epidemia di colera, si è dovuto far ricorso alle decisioni governative per impedire la vendita delle cozze.

Tornando al nostro caso, non dobbiamo dimenticare che questa politica dei trasporti, che oggi facciamo a gara nel deplorare (dal momento che ognuno di noi sta mettendo avanti i propri meriti, anch'io voglio ricordare i miei diritti di primogenitura a questo proposito) è il frutto delle scelte democratiche operate dal popolo italiano. Non dimentichiamo questo fatto. In sostanza, l'opinione pubblica si è generalmente orientata verso l'uso del mezzo privato e verso il consumismo, che si è poi concretizzato in certe abitudini domenicali. E il Governo ha finora interpretato queste abitudini.

Ora, queste misure di emergenza — e l'ho adombrato nella mia relazione — rappresentano forse l'unico mezzo per obbligare l'opinione pubblica a riflettere sulla giustizia o meno di certe sue scelte e farle cambiare indirizzo. È stata cioè una cura di *shock*. Naturalmente nessuno se la sarebbe augurata, così come nessuno dice: è bene che questa situazione si sia determinata. Ma, dal momento che si è determinata, possiamo dire — non certo per consolarci ma per constatare l'esistenza di una fase di evoluzione — che non tutto il male viene per nuocere. Questo provvedimento necessario, questa necessaria presa di coscienza, questa necessaria riduzione di un certo tipo di consumi, tutto ciò costringe il popolo italiano ad un ripensamento sulla giustizia di molte delle sue scelte di fondo, di molti suoi costumi di vita, di molte sue abitudini. È stata una cura di *shock* che oggi permette più facilmente all'autorità di governo di prendere in materia di trasporti taluni provvedimenti che forse ieri non sarebbero stati tollerati dall'opinione pubblica e che ora, invece, sa-

ranno i benvenuti. Non dimentichiamoci di quanto è accaduto in campo ecologico, dove è stato necessario che alcuni eventi, anche drammatici, si producessero, affinché fosse consentito al Governo di modificare più facilmente alcune decisioni anche per quanto attiene alla destinazione d'investimenti pubblici.

Né dobbiamo dimenticare la causa di questa penuria di carburante. Troppo facilmente — e anche con l'avallo forse di certa stampa — abbiamo gettato sulle spalle, certamente assai capaci e non certamente innocenti, dei famosi sceicchi la responsabilità della nostra penuria di carburante. Non dobbiamo però dimenticare che a monte di questa situazione c'è qualche cosa di molto più pesante; e le notizie di questi giorni, gli incontri che in questi giorni stanno avvenendo a livello europeo, ci fanno riflettere sulla necessità di respingere il ricatto che ci viene fatto non tanto dai produttori di carburante quanto dai rivenditori del carburante stesso. È facile riscontrare come le fila della politica del carburante non siano tanto e soltanto in mano alle potenze arabe — che almeno dal punto di vista geografico sono i paesi produttori a noi più vicini — ma sono soprattutto nelle mani delle famose « sette sorelle », le compagnie multinazionali che forniscono questo prodotto, le quali stanno operando una notevole pressione economica sull'Europa, che certamente risponde a una strategia internazionale su cui non è il caso che io mi intrattenga ma che è intuibile da parte di tutti.

Va tenuto presente, quindi, che quanti elogiano l'Olanda perché non ha voluto cedere al ricatto dei paesi arabi, dimenticano che invece questo paese ha totalmente ceduto al ricatto di una di queste compagnie, e precisamente della Shell, che ha obbligato l'Olanda a fare certe scelte, e soprattutto l'ha obbligata a rifiutare la sua solidarietà ad una politica comune della CEE tesa ad acquistare il petrolio direttamente dai paesi produttori, scavalcando le « sette sorelle ». Questa mancanza di solidarietà europea da parte dell'Olanda in questo momento è a mio avviso assai grave, ed è inutile che da parte di chi difende l'Olanda si venga ora a rivendicare una solidarietà europea per la politica energetica. La costituzione di un'unica azienda europea per il petrolio sarebbe del tutto inutile, poiché in Europa non c'è petrolio sufficiente per tutti. L'importante è unificare gli sforzi per andare a comprare il carburante là dove c'è, cioè direttamente dai paesi produttori, i quali sono certamente più propensi a venderlo direttamente, a noi europei, senza inter-

mediari. Per questo motivo auspico anche che da parte del Governo italiano sia tenuta presente la necessità di unire gli sforzi (un auspicio formulato anche dalla Francia) perché l'Europa possa presentarsi come un unico acquirente presso i paesi produttori, in modo da garantirsi il necessario rifornimento di energia.

Venendo infine al merito del decreto-legge ed alle modifiche che sono state presentate, vorrei soffermarmi sulla necessità — emersa tanto dal parere della IV Commissione, quanto da quello della X Commissione della Camera — di contemplare nel decreto il divieto, prima della sanzione per la sua inosservanza. Su questo punto le osservazioni sono state unanime, sia da parte delle due Commissioni, sia da parte di coloro che sono intervenuti nel dibattito. Certamente, data la gravità del provvedimento, data la sua ragione di interesse pubblico, e non già di difesa di una o di un'altra strada, è necessario che il provvedimento stesso venga preso con legge, sì da avere vigore per tutto il territorio nazionale.

Possono nascere — e l'ho accennato nella mia relazione — delle perplessità quanto alla durata di tale divieto, ma direi che sono perplessità abbastanza superabili. Una volta riconosciuta ai singoli ministeri la possibilità di sospendere questo divieto (ho fatto prima cenno alla necessità per esempio di sospenderlo dalle ore zero alle una della domenica), tale provvedimento di sospensione potrebbe essere preso anche a tempo indeterminato il giorno in cui si riscontrasse non più necessaria questa misura restrittiva, e quindi vi sarebbe tutto il tempo per un eventuale secondo provvedimento — cioè per un altro decreto-legge — per la revoca definitiva.

Mi sembra importante, invece, soffermarmi sull'articolo 1-ter, che stabilisce la competenza specifica di ogni Ministero per il suo settore. Vorrei ricordare qui l'opportunità che per il Ministero dei lavori pubblici sia eventualmente previsto il concerto con il Ministero dell'interno, poiché spetta ai prefetti la definizione dei permessi e delle esenzioni e la comminazione delle sanzioni.

Quanto al concerto anche col il Ministero del bilancio e della programmazione, potremo sentire l'opinione del Governo; ritengo tuttavia che tale previsione potrebbe essere eliminata dal decreto, per ragioni di snellezza e di rapidità.

In quanto alle deroghe, oltre a quella cui ho accennato relativa a una sospensione nella prima ora della domenica, penso che sarebbe opportuno prevederne una anche per il

trasporto merci, e questo per due motivi: il primo discende dalla necessità di provvedere al trasporto delle merci, a cominciare proprio dalla merce carburante, il secondo dal fatto che, approfittando della assoluta mancanza di traffico sulle autostrade nei giorni festivi, il trasporto delle merci potrebbe essere reso in quei giorni molto più agevole. Non dimentichiamo che il trasporto merci era stato proibito nelle giornate festive per non intralciare il maggior traffico dovuto agli spostamenti domenicali; ma, una volta inibiti questi, apparirebbe molto più logico permettere l'uso delle autostrade, ora deserta nelle giornate festive, per l'autotrasporto delle merci.

Penso con questo di avere risposto a tutte le osservazioni che sono state avanzate nel corso del dibattito; nel concludere, ribadisco che sarei personalmente favorevole alla possibilità di circolazione di automezzi per il trasporto delle merci nei giorni festivi, e su questo problema ritengo che sarà opportuno sentire il parere del Governo. Ritengo poi di dover condividere le osservazioni del collega Venturini circa l'opportunità di non lasciarsi andare ad una facile retorica o ad un tono trionfalistico sulla austerità e sul senso di disciplina degli italiani, o sulla bellezza della domenica trascorsa in famiglia, anche se tutto questo ha certo un valore. Si tratta però di guardare con molta freddezza e senso di responsabilità la realtà delle cose: è avvenuto un fatto grave, importante, le cui origini e responsabilità vanno probabilmente al di là della stessa guerra tra arabi e israeliani, come ho avuto modo di accertare, e rientrano certamente in un complesso gioco delle potenze internazionali; in merito al quale gioco mi auguro che il Governo vorrà esprimere autorevolmente il proprio parere. Ma certamente, di fronte a questa situazione, occorre non perdersi d'animo, non avere paura degli inconvenienti, ma fare in modo che non venga a mancare per il normale funzionamento dell'attività produttiva del paese, e quindi per il normale livello della nostra vita economica, la possibilità di un normale rifornimento dell'energia. E per queste considerazioni ritengo sia necessario la rapida conversione in legge del decreto-legge n. 741.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare lo onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio l'onore-

vole relatore sia per la sua relazione, sia per la replica, che agevola di molto il mio compito. Com'era facilmente prevedibile, la discussione è andata ben oltre il contenuto del disegno di legge al nostro esame; senza con questo volermi sottrarre al compito di fornire alcune risposte, dico subito all'onorevole Baghino ed agli altri colleghi, che su questo argomento hanno richiamato l'attenzione del Governo, che il Governo è pronto, né si sottrae al compito di affrontare in quest'aula lo scottante argomento della crisi energetica. Non appena sarà fissata la data per la discussione delle mozioni e delle interpellanze a suo tempo presentate, il Governo si riserva di far conoscere in quella sede più compiutamente la propria posizione riguardo a questo importante problema.

Per quanto riguarda l'intervento dell'onorevole D'Alema, devo dire che concordo con la citazione che egli ha fatto relativamente alle dichiarazioni del senatore Fanfani. Sono anch'io dell'avviso che occorre operare per dare alla nostra società indirizzi ed obiettivi diversi, se non vogliamo correre altri gravi pericoli. Nessuno vuole in questo particolare e delicato momento trascurare il rifornimento del carburante ai settori produttivi, dopo averlo garantito agli ospedali ed alle scuole, e ciò perché ci si rende conto — come diceva poc'anzi l'onorevole relatore — che riducendo la produzione, sia essa industriale, agricola o artigianale e mettendo praticamente in crisi alcune stazioni climatiche invernali, si ferma quella ripresa economica e sociale che era così bene avviata. Ringrazio per la sua adesione l'onorevole Venturini, riservandomi di riferire, come egli ha chiesto, nelle sedi competenti, le particolari esigenze prospettate. Egli ha affrontato un argomento, che è stato poc'anzi ripreso dall'onorevole Marzotto Caotorta e sul quale desidero fare anche io qualche considerazione. Mi riferisco al problema del trasporto pubblico.

Questa difficile congiuntura, questi provvedimenti che doverosamente il Governo ha adottato, ci hanno fatto toccare con mano una triste realtà: la carenza dei mezzi pubblici nel nostro paese. Potremmo anche tentare di individuare le responsabilità di tale carenza, e sarebbe una ricerca forse interessante, ma non produttiva. Noi dobbiamo, proprio sulla base della realtà emersa in tutti i suoi drammi, in particolare nella nostra capitale, cogliere questo aspetto per impegnarci a porre rimedio agli errori passati.

Quando da più parti si chiede alle ferrovie dello Stato un potenziamento del sistema

ferroviario, io ricordo a me stesso e ai colleghi quante volte, per il passato, la necessità di un ammodernamento della nostra rete ferroviaria sia stata fatta presente; e comprendo benissimo come le esigenze del bilancio e la indisponibilità di somme cospicue quali richiedono gli investimenti nelle ferrovie ci hanno fatto ritardare la soluzione di un problema che oggi deve essere affrontato se vogliamo rispondere all'esigenza di dare alla nostra utenza un mezzo di trasporto adeguato alle mutate realtà sociali ed economiche del paese.

Ebbene, questo impatto con la realtà che cosa ci ha consentito di verificare? In alcune grandi città il trasporto pubblico ha retto, ha dato una risposta positiva. Cito qui — e l'onorevole Marzotto Caotorta, da buon milanese, potrà confermarlo — l'esempio della metropolitana di Milano. La scorsa settimana, e ritengo anche ieri, dinanzi ad uno stadio che conteneva dalle 80 alle 90 mila persone, i tempi per riportare queste persone al loro luogo di provenienza erano stati cautamente calcolati in un'ora e mezza. Sembra che la metropolitana milanese abbia retto, e in modo encomiabile, se è vero che addirittura in tre quarti d'ora è stato possibile realizzare tale trasporto.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore per la maggioranza*. Esatto.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ringrazio l'onorevole relatore per questo suo cordiale consenso, che viene a confermare notizie che noi abbiamo avuto modo di registrare al Ministero dei trasporti.

BAGHINO, *Relatore di minoranza*. Ma una rondine non fa primavera.

ALFANO. Infatti la metropolitana di Napoli è ancora lontana.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Purtroppo è una rondine che non farà primavera, però alcune realtà nelle città del nord mi confortano sotto questo aspetto.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore per la maggioranza*. L'intera città di Milano, se mi consente, ha funzionato egregiamente anche in questi due giorni di festa; e dove vi sono state aziende funzionanti, queste hanno potuto assolvere al servizio in modo egregio, a Milano e in altre città.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Si può quindi affermare che laddove per risolvere il problema del trasporto pubblico ci si è seriamente impegnati, laddove gli enti locali hanno con lungimiranza predisposto programmi e garantito particolari infrastrutture, questa contingenza ha fatto trovare quelle realtà preparate ad affrontare l'arduo compito di garantire un servizio pubblico. Ci auguriamo — ed è un auspicio che io formulo in particolare per quel che concerne la metropolitana di Roma, per la quale i lavori proseguono, ma la cui realizzazione è ancora distante — che questo problema dei mezzi di trasporto pubblico possa essere finalmente affrontato e risolto nell'interesse della nostra utenza.

Per quanto riguarda l'argomento al nostro esame, cioè il disegno di legge n. 2532, mi sia consentito di fare alcune considerazioni.

In conseguenza della crisi verificatasi in questi ultimi tempi per le note cause, il Governo ha dovuto assumere talune misure di emergenza, che altri paesi hanno prima di noi adottato, per limitare — almeno fino a quanto tale critica situazione permane — il consumo di carburante, al fine di salvaguardare le necessità primarie della nazione.

È indubitabile che le misure adottate, impopolari ma necessarie, possono anche non trovare consenzienti i cittadini o parte di essi; ma è pur tuttavia evidente che la decisione dei paesi produttori di petrolio di ridurre le forniture impone ai consumatori una serie di sacrifici che speriamo abbiano carattere temporaneo.

Tra le misure limitative rientra il divieto di circolazione di tutti i mezzi di trasporti, nei giorni festivi. Perché la norma non fosse evasa o disapplicata è stato necessario prevedere una specifica sanzione amministrativa di una gravità proporzionata all'infrazione, connessa con l'attuale situazione di crisi.

La Commissione giustizia, nell'esprimere il suo parere, ha formulato talune osservazioni che, se pure interessano l'aspetto formale del provvedimento, hanno tuttavia riflessi sulla prassi legislativa, che normalmente prevede innanzitutto l'istituzione di un obbligo o di un divieto, e quindi la sanzione, per gli inadempimenti a tale obbligo o a tale divieto.

A sua volta la X Commissione, che ha esaminato il provvedimento per riferire in aula, si è preoccupata di prevedere nel testo la facoltà per i ministri competenti di concedere esenzioni, ovviamente per i casi di comprovata necessità e di interesse pubblico.

Al riguardo, è mio convincimento che sifatta potestà di esenzione, che in base alla legislazione vigente si ripartisce tra più Ministeri ed esige una pluralità di interventi ed una necessità quindi di coordinamento degli interventi stessi, dovrebbe essere specificatamente attribuita soltanto a quei dicasteri che istituzionalmente sono competenti in materia di trasporti. Ciò concorrerebbe a rendere più agibile e più spedito ogni tipo di intervento nel settore.

Mi preme a questo punto sottolineare come non si pretende che il decreto-legge, emanato sotto l'assillo di eventi non certo dipendenti dalla nostra volontà, sia perfetto. Potrà, infatti, essere oggetto di quelle modificazioni o di quelle integrazioni che si dimostrassero opportune (alcune sono state citate dall'onorevole Marzotto Caotorta, altre dall'onorevole Venturini). Mi pare doveroso sottolineare l'aspetto relativo alla situazione dell'autotrasporto merci alla domenica. Si possono e si devono cercare quei correttivi che meglio possono consentire al Parlamento di approvare questo provvedimento, al fine di limitare al massimo i disagi ed i sacrifici che il Governo è conscio di aver dovuto chiedere a tutti i cittadini, e ad alcune categorie in modo particolare.

Il Governo, costretto ad affrontare una situazione di emergenza ed a prendere decisioni intese a contenere i consumi di carburanti, si è preoccupato di muovere in direzioni che non incidessero, o incidessero in misura minima, sui normali cicli produttivi. Di qui la scelta — del resto sotto certi aspetti analoga a quelle adottate dagli altri paesi europei — di ricorrere ad una limitazione rivolta preferibilmente alla circolazione di mezzi privati e soltanto per quelle giornate in cui essi vengono utilizzati per scopi non produttivi.

Questa situazione, che nelle intenzioni del Governo deve avere carattere temporaneo e contenuto nei confronti del trasporto privato, finirà anche per tradursi — almeno ciò auspichiamo — in una maggiore utilizzazione ed in una rivalutazione del trasporto pubblico.

I cittadini italiani nella loro stragrande maggioranza hanno dimostrato di saper affrontare gli attuali disagi con senso di responsabilità e di grande civismo, convinti come sono che, in momenti di emergenza come questi, occorra comprensione e soprattutto una fattiva collaborazione da parte di tutti.

Il Governo, che già in queste prime giornate festive ha seguito con vivo interesse i fenomeni registrati nelle varie zone per quanto riguarda l'intensificata utilizzazione dei mezzi in servizio pubblico (alcuni positivi, altri purtroppo negativi), rimane impegnato a dedicare la massima cura per la predisposizione dei provvedimenti occorrenti non soltanto per risolvere i più gravi problemi del traffico nelle aree urbane, ma anche per conseguire un potenziamento di tutto il trasporto pubblico, come da più parti viene auspicato.

In merito alla obiezione secondo la quale questo provvedimento interferirebbe nelle competenze degli enti locali in materia di limitazione della circolare stradale, desidero richiamare la vostra cortese attenzione sul fatto che, data la natura del provvedimento che investe l'interesse generale del paese, l'adozione di tali misure non poteva che essere riservata al Governo, tenuto conto anche della necessità di assicurare una normativa immediata ed omogenea per tutto il territorio nazionale.

Il Governo, nell'atto di chiedere al Parlamento la conversione in legge di questo decreto-legge imposto dall'obiettiva situazione internazionale, auspica che il favorevole evolversi della crisi nel medio oriente e dei rapporti tra i paesi consumatori e quelli produttori di petrolio consenta non soltanto di uscire dall'attuale situazione di emergenza nel settore dei trasporti, ma di guardare, in un clima finalmente ritrovato di pacifici ed operosi intendimenti, ai problemi dei trasporti pubblici e privati in una visione generale, quale la società oggi postula.

Guardiamo con fiduciosa speranza alla prossima conferenza per la pace che si terrà a Ginevra, auspicando che dopo la tregua si trovi la via della pace, che riguarda non solo gli arabi e gli israeliani, ma interessa tutti i popoli. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Proposte di assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo alla Camera l'assegnazione in sede legislativa dei seguenti progetti di legge:

alla III Commissione (Affari esteri):

« Rivalutazione degli assegni di pensione d'invalidità e di lungo servizio agli ex mili-

tari già dipendenti dalle cessate amministrazioni italiane della Eritrea, della Libia e della Somalia » (già approvato dalla III Commissione della Camera e modificato dalla III Commissione del Senato) (1662-B) (con parere della V Commissione);

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

« Provvidenze per gli invalidi per servizio e loro congiunti » (2542) (con parere della I e della V Commissione);

alla X Commissione (Trasporti):

« Inquadramento nei ruoli ferroviari dei lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici del servizio di manipolazione, carica e manutenzione degli accumulatori per l'illuminazione dei treni » (già approvato dalla X Commissione della Camera e modificato dalla VIII Commissione del Senato) (1514-B) (con parere della V Commissione);

« Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi » (approvato dalla VIII Commissione del Senato) (2559) (con parere della V Commissione);

alla XII Commissione (Industria):

« Localizzazione degli impianti per la produzione di energia elettrica » (già approvato dalla XII Commissione della Camera e modificato dalla X Commissione del Senato) (1852-B) (con parere della I e della XIV Commissione);

Commissione speciale in materia di locazioni:

« Proroga dei contratti di locazione e di sublocazione degli immobili urbani e degli immobili destinati ad uso di albergo, pensione e locanda » (2584).

Le suddette proposte di assegnazione saranno poste all'ordine del giorno della prossima seduta.

Annunzio di interrogazioni.

D'ALESSIO, Segretario, legge le interrogazioni pervenute alla Presidenza.

BAGHINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BAGHINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, un gruppo di deputati del gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale ha presentato stamani una interrogazione in riferimento al rapimento, verificatosi a Torino, di un alto funzionario della FIAT. Poiché questi rapimenti, queste forme direi industrializzate di rapimento per procurarsi danaro, che colpiscono più direttamente l'animo umano, vanno susseguendosi in maniera preoccupante; poiché questo rapimento ha chiare radici politiche per come è avvenuto, per dichiarazioni sopravvenute, per atteggiamenti verificatisi successivamente, per fatti che sono stati registrati, noi sollecitiamo lo svolgimento di questa interrogazione, in modo che il Governo possa dare una sollecita risposta che faccia luce sull'origine di episodi di questo genere, e restituisca tranquillità alle famiglie ed a coloro che quotidianamente corrono siffatti rischi.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, la Presidenza interesserà il Governo in merito alla sua richiesta.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Martedì 11 dicembre 1973, alle 14,30:

1. — Assegnazione di progetti di legge alle Commissioni in sede legislativa.

2. — Seguito della discussione delle mozioni Almirante (1-00042); Berlinguer Enrico (1-00043); Malagodi (1-00044); Mariotti (1-00045); Cariglia (1-00047); Piccoli (1-00048); Gunnella (1-00049) sulla situazione economico-sociale del Mezzogiorno.

3. — Seguito della discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 23 novembre 1973, n. 741, concernente sanzioni per la inosservanza di divieti di circolazione nei giorni festivi (2532);

— Relatori: Marzotto Caotorta, per la maggioranza; Baghino e Galasso, di minoranza.

4. — Seguito della discussione del disegno di legge:

Autorizzazione all'esercizio provvisorio del bilancio per l'anno finanziario 1974 (2574);

— Relatore: Molè.

5. — *Domande di autorizzazione a procedere in giudizio:*

Contro il deputato Raffaelli, per il reato di cui all'articolo 113, quinto comma, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e agli articoli 2 e 4 della legge 23 gennaio 1941, n. 166 (affissione di manifesti fuori degli spazi appositamente predisposti) e per il reato di cui all'articolo 336, primo comma, del codice penale (minaccia a pubblico ufficiale) (doc. IV, n. 24);

— *Relatore:* Padula;

Contro il deputato Almirante, per i reati di cui agli articoli 283 e 303 del codice penale (pubblica istigazione ad attentato contro la Costituzione dello Stato) e agli articoli 284 e 303 del codice penale (pubblica istigazione all'insurrezione armata contro i poteri dello Stato) (doc. IV, n. 9);

— *Relatore:* Musotto;

Contro il deputato Lauro, per il reato di cui agli articoli 81, capoverso, e 314 del codice penale (peculato continuato) (doc. IV, n. 86);

— *Relatore:* Padula;

Contro il deputato Lauro, per i reati di cui agli articoli 490, 476, 635, capoverso, n. 3, e 61, n. 9, del codice penale (distruzione di atti veri, danneggiamento continuato e falsità materiale in atti pubblici) (doc. IV, n. 90);

— *Relatore:* Padula;

Contro il deputato Lospinoso Severini, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — in due reati di cui agli articoli 324 e 81, capoverso, del codice penale (interesse continuato privato in atti di ufficio) (doc. IV, n. 38);

— *Relatore:* Galloni;

Contro i deputati Cassano Michele, Ferrari Attilio, De Leonardis Donato, De Marzio Ernesto, Ferri Mauro, Giglia Luigi, La Loggia Giuseppe, Vicentini Rodolfo, per i seguenti reati: *a*) i primi due per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui agli articoli 81, capoverso, nn. 1 e 2, e 314 del codice penale (peculato continuato) e per il reato di cui agli articoli 81, capoverso, nn. 1 e 2, e 319 prima parte e capoverso, del codice penale (corruzione aggravata continuata per atti contrari ai doveri d'ufficio); *b*) gli altri per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale —

nel reato di cui all'articolo 314 del codice penale (peculato) (doc. IV, n. 93);

— *Relatore:* Galloni.

6. — *Discussione delle proposte di legge (ai sensi dell'articolo 81, comma 4, del regolamento):*

MACALUSO EMANUELE ed altri: Trasformazione dei contratti di mezzadria, di colonia ed altri in contratto di affitto (467);

SALVATORE ed altri: Norme per la trasformazione della mezzadria, colonia parziaria e dei contratti atipici di concessione di fondi rustici in contratti di affitto (40);

SALVATORE ed altri: Norme per la riforma dei contratti agrari (948);

ALMIRANTE ed altri: Inchiesta parlamentare sulle « bande armate » e sulle organizzazioni paramilitari operanti in Italia (21);

TOZZI CONDIVI: Norme di applicazione degli articoli 39 e 40 della Costituzione (243);

— *Relatore:* Mazzola;

ANDERLINI ed altri: Istituzione di una Commissione di indagine e di studio sui problemi dei codici militari, del regolamento di disciplina e sulla organizzazione della giustizia militare (473);

ANDERLINI ed altri: Norme sul commissario parlamentare alle forze armate (472);

TRIPODI ANTONINO ed altri: Istituzione della corte d'appello di Reggio Calabria (476);

RAFFAELLI ed altri: Modifiche alle norme relative all'imposta sui redditi di ricchezza mobile e all'imposta complementare progressiva sul reddito complessivo derivante da lavoro dipendente e da lavoro autonomo (1126);

— *Relatore:* Pandolfi;

RICCIO STEFANO: Disciplina giuridica delle associazioni sindacali, del contratto collettivo di lavoro, dello sciopero e della serrata (102);

— *Relatore:* Mazzola;

e delle proposte di legge costituzionali:

ALMIRANTE ed altri: Modifiche degli articoli 56 e 57 della Costituzione per l'elettorato passivo degli italiani all'estero (554);

— *Relatore:* Codacci-Pisanelli;

TRIPODI ANTONINO ed altri: Designazione con legge della Repubblica dei capoluoghi delle regioni a statuto ordinario (986);

— *Relatore:* Galloni.

7. — *Discussione delle proposte di legge (ai sensi dell'articolo 107, comma 2, del regolamento):*

BOFFARDI INES: Estensione dell'indennità forestale spettante al personale del ruolo tecnico superiore forestale a tutto il personale delle carriere di concetto ed esecutiva dell'amministrazione del Corpo forestale dello Stato (*urgenza*) (118);

— *Relatore:* De Leonardis;

BOFFARDI INES e CATTANEI: Contributo annuo dello Stato alla fondazione Nave scuola redenzione Garaventa con sede in Genova (*urgenza*) (211).

La seduta termina alle 17,35.

**Ritiro di un documento
del sindacato ispettivo.**

Il seguente documento è stato ritirato dal presentatore: interrogazione con risposta scritta Turchi n. 4-07717 del 27 novembre 1973.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MARIO BOMMEZZADRI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. MANLIO ROSSI

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 DICEMBRE 1973

INTERROGAZIONI ANNUNZIATE

INTERROGAZIONE
A RISPOSTA IN COMMISSIONE

MAGNANI NOYA MARIA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere il suo giudizio sulla comunicazione effettuata dalla direzione Zanussi alle organizzazioni sindacali avente per oggetto la costituzione di una società tra la stessa Zanussi e l'AEG tedesca.

In particolare chiede se nell'accordo realizzato non ravvisi gravissimi limiti all'autonomia della Zanussi in ordine ad importanti funzioni quali la ricerca, la politica dei prodotti eccetera e una pesante ipotesi sulla prospettiva di diversificazione produttiva nei settori dell'elettronica civile e dei grandi impianti per la collettività e quali iniziative intenda assumere per contrastare la scelta della Zanussi. (5-00619)

INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA

GUADALUPI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere l'esito o la situazione istruttoria della reversibilità della posizione pensione di guerra segnata al numero amministrativo 9026435, protocollo n. 803209, trasmessa con elenco n. 6263 del 22 settembre 1972, dalla procura generale presso la Corte dei conti, contenzioso pensioni di guerra, al Ministero del tesoro, direzione generale per le pensioni di guerra e relativa al colonnello c.s.a. riserva: Angelo D'Angelo di Antonino, nato ad Acquara (Salerno) il 19 agosto 1907, deceduto il 22 luglio 1972, in Bari - corso Sicilia 294/A, con il beneficio a favore della moglie: vedova Dora Lombardi vedova D'Angelo.

L'oggetto della posizione è: « Giudizio in materia di pensione di guerra, ricorso n. 803209, presentato il 26 maggio 1970; atto impugnato: il decreto del Ministro del tesoro, n. 002407525 del 5 febbraio 1970 - nominativo: D'Angelo Angelo, paternità fu Antonino, nato ad Acquara (Salerno) 19 agosto 1907. Ricorso con i relativi allegati afferenti il giudizio di cui all'oggetto trasmesso, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 28 luglio 1971, n. 585, e in analogia al di-

sposto dell'articolo 40 della legge 9 novembre 1961, n. 1240, e per il quale non è stata iniziata istruttoria entro il 27 agosto 1971, con l'invito di far risultare, a suo tempo, dal fascicolo, l'esito dell'avvenuta revisione ».

(4-07952)

DEGAN. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e della marina mercantile.* — Per sapere quali provvedimenti intendano assumere in favore della categoria dei pescatori, che proprio nel momento in cui stava superando la crisi determinata dalle conseguenze dell'infezione colerica in Italia meridionale minaccia di essere ulteriormente e irrimediabilmente danneggiata dalle conseguenze dell'aumento del prezzo del carburante.

(4-07953)

GARGANO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, del tesoro e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere che cosa è stato accertato e quali provvedimenti sono stati presi a seguito dei numerosi esposti denuncia presentati al Ministro dei lavori pubblici, al Capo dello Stato, alla pretura di Roma ed alla procura della Repubblica su quanto accade all'INADEP.

(4-07954)

ANDERLINI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere con quali criteri si sia provveduto alla dichiarazione di idoneità dei 7 colonnelli dei carabinieri recentemente promossi;

se sia stato scelto come criterio preferenziale quello della residenza a Roma, presso il comando generale dell'Arma;

se si sia tenuto conto di precedenti inchieste fatte a carico dei neo-promossi;

se tutto ciò sia da mettere in relazione con le dimissioni del colonnello Vittorio Cerracchio da ispettore per il Lazio dei carabinieri in congedo. (4-07955)

CRAXI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere i provvedimenti che abbia già assunto, o abbia in corso di assunzione, per procedere al quadruplicamento del tronco Milano-Piacenza, con priorità alla tratta Milano-Melegnano.

Premesso che, pur in presenza di inderogabili necessità di investimenti nel campo ferroviario dell'Italia centro-sud, è evidente che non possono essere trascurati i più elementari fabbisogni arretrati delle aree industriali del nord; considerato che nell'area di

Milano il fenomeno dei lavoratori pendolari costretti a trasferirsi giornalmente sulla rete ferro-stradale è imponente, si sottolinea in particolare la completa insufficienza della rete ferroviaria rispetto alla richiesta di trasporto delle masse dei lavoratori che devono accedere ai posti di lavoro e ripartirne la sera.

L'interrogante manifesta la sua preoccupazione per il fatto che il raddoppio di cui trattasi è stato già più volte annunciato, anzi, sotto il precedente Governo è stata addirittura data notizia dell'avvenuto inizio dei lavori.

Per sapere, conseguentemente, se il Ministro intenda precisare:

1) quando effettivamente potranno iniziare i lavori di quadruplicamento ed a quale tratto della linea Milano-Piacenza si riferiranno;

2) se i lavori stessi siano stati concordati con la Regione Lombardia e quali siano i termini previsti per la loro esecuzione;

3) se i finanziamenti già disponibili e quelli previsti nei piani in corso di svolgimento comprendono effettivamente tutta la spesa necessaria con riguardo in particolare alla necessità indiscutibile che l'attuale doppio binario (una volta che ne sia stato realizzato il raddoppio) venga destinato fondamentalmente al servizio dei pendolari;

4) quali soluzioni tecniche siano state adottate, o di quali si prevede la adozione, per far sì che sui binari destinati ai treni per i pendolari possa essere offerto un servizio di tipo metropolitano.

Per conoscere inoltre quali somme siano state previste per l'attrezzaggio di detta linea al livello di ferrovia metropolitana. (4-07956)

DE MARZIO, ABELLI, GALASSO, PAZZAGLIA E TRIPODI ANTONINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere quali urgenti e decisi provvedimenti il Governo intenda prendere di fronte ai ripetuti e temerari sequestri di persona che rendono sempre più insicura la vita e la libertà dei cittadini italiani, adesso culminati nel rapimento di un alto funzionario della FIAT a Torino e le cui circostanze indicano chiaramente le radici politiche del crimine e le responsabilità delle formazioni rosse nella premeditata consumazione di esso.

Gli interroganti chiedono altresì di conoscere in quale fase istruttoria ristagnino i procedimenti penali in corso a carico di bande o di singoli elementi di sinistra per altri ana-

loghi atti di violenza o di terrorismo che, con l'ultimo avvenuto a Torino, determinano il persistere di una trama eversiva intesa a sconvolgere la società italiana e a sovvertire le istituzioni repubblicane. (4-07957)

ALMIRANTE E PAZZAGLIA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere le ragioni per le quali molti ex dipendenti dello Stato la cui pensione deve essere aumentata con decorrenza 1° settembre 1971 in virtù della legge 28 dicembre 1970, non hanno ancora percepito gli aumenti stessi.

Per conoscere altresì quali disposizioni il Ministro intenda impartire perché avvenga con la massima sollecitudine la erogazione di tali aumenti attesi da oltre due anni.

(4-07958)

PAZZAGLIA. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere — con riferimento al provvedimento con il quale la società di navigazione Tirrenia ha soppresso lo scalo di Palau nella linea 15 (La Maddalena-Palau-Santa Teresa-Bonifacio), provvedimento lesivo dei diritti di quella comunità di avere un collegamento diretto con la Corsica, di grande utilità per la popolazione residente e per i numerosi turisti;

considerato che in questi ultimi anni si sono serviti di quello scalo annualmente oltre 2.000 passeggeri e circa 200 automezzi e che tale numero sarebbe indubbiamente molto più alto se la Tirrenia non avesse limitato a 4 il numero delle macchine che potevano imbarcarsi in quel porto — se non ritenga disporre l'immediato ripristino dello scalo di Palau nella linea 15 senza alcuna limitazione d'imbarco. (4-07959)

BALLARIN. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che da qualche tempo Chioggia è teatro di una serie di atti teppistici e di furti di cui fanno le spese le automobili in sosta notturna — quali urgenti misure intende adottare per mettere fine all'incresciosa situazione anche perché, molto spesso, i lamentati atti sono accompagnati da violenze non solo nei confronti delle cose ma anche delle persone che al termine della loro attività lavorativa, che si protrae fino a notte inoltrata, percorrono le strade cittadine per rientrare nelle loro case.

L'interrogante è a conoscenza che alcuni cittadini stanno organizzandosi per costituire

comitati di vigilanza e di intervento in considerazioni che gli organici delle forze dell'ordine sono ridotti in modo tale da non garantire l'incolumità pubblica e la sicurezza delle cose.
(4-07960)

**INTERROGAZIONE
A RISPOSTA ORALE**

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della difesa, affinché questi, nella sua qualità di responsabile dei servizi di sicurezza e di informazione, chiarisca se tali istituzioni, correntemente note come SID, ritengano concordemente e da sempre che la presenza dell'ambasciatore Ducci al Ministero degli affari esteri, dove svolge altissime funzioni, non rappresenti un pericolo per la sicurezza nazionale o, quanto meno, che le condizioni in cui si svolge il suo lavoro e le sue "connessioni" personali siano compatibili con il regolamento di sicurezza che si applica persino agli impiegati d'ordine di detto Ministero.

« Subordinatamente l'interrogante chiede di conoscere:

a) se in passato una situazione personale dell'ambasciatore Ducci non sia stato oggetto di profonda attenzione da parte dei servizi di sicurezza di paesi alleati, e, quindi, di una

poco gradevole ripulsa di uno Stato dove doveva essere accreditato come rappresentante diplomatico con rango di ministro;

b) se tra le più strette "connessioni" dell'ambasciatore Ducci non vi sia persona che militò attivamente nei servizi di sicurezza di un paese dell'Europa orientale, anche con funzioni odiosamente repressive.

« L'interrogante si permette di ricordare al Ministro interessato, responsabile dei servizi di sicurezza e di informazione, che considerazioni di comprensione e tolleranza possono trovare scarso spazio allorché le funzioni della persona a cui dovrebbero applicarsi richiedono un altissimo coefficiente di responsabilità, cui dovrebbe conformarsi ogni aspetto della sua vita. Non è peregrino ricordare il caso dell'ex ministro britannico della difesa, John Profumo, il quale si dimise e venne praticamente condannato alla morte civile, per avere commesso piccole, saltuarie mende, e nonostante l'inchiesta governativa condotta da Lord Denning avesse escluso qualsiasi compromissione con lo straniero.

« Questo esempio dovrebbe ispirare l'azione conveniente sia al Governo sia alla persona interessata.

(3-01919)

« CARADONNA ».