

472.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 APRILE 1976

## PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BOLDRINI

INDICE		PAG.
<b>Missioni</b> . . . . .		27465
<b>Disegni di legge:</b>		
(Annunzio) . . . . .		27465
(Approvazione in Commissione) . . . . .		27467, 27486
(Assegnazione a Commissione in sede referente) . . . . .		27466
(Autorizzazione di relazione orale) . . . . .		27466
(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa) . . . . .		27485, 27510
(Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa) . . . . .		27467, 27486
(Trasmissione dal Senato) . . . . .		27465
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>		
Copertura finanziaria dei decreti del Presidente della Repubblica recanti anticipazione di benefici economici ai dipendenti della pubblica amministrazione (urgenza) (4291) . . . . .		27469
PRESIDENTE . . . . .		27469, 27476
COSTAMAGNA . . . . .		27473, 27478
FABBRI, Sottosegretario di Stato per il tesoro . . . . .		27475, 27477, 27478, 27479, 27480
FRACCHIA . . . . .		27473
IANNIELLO, Relatore . . . . .		27469, 27474, 27477, 27478, 27479
SINESIO, Sottosegretario di Stato per i trasporti . . . . .		27471
SPINELLI . . . . .		27479, 27480
TASSI . . . . .		27472, 27477, 27478
VETERE . . . . .		27479, 27480
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>		
Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 marzo 1976, n. 47, concernente la partecipazione dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ad imprese aventi per fine lo studio, la progettazione e la costruzione di linee ferroviarie anche in territorio estero (approvato dal Senato) (4454) . . . . .		27480
PRESIDENTE . . . . .		27480
BAGHINO . . . . .		27481
MARZOTTO CAOTORTA, Relatore . . . . .		27480, 27484
MASCIADRI . . . . .		27481
PANI . . . . .		27482
SINESIO, Sottosegretario di Stato per i trasporti . . . . .		27481, 27484
<b>Proposte di legge:</b>		
(Annunzio) . . . . .		27465
(Approvazione in Commissione) . . . . .		27467, 27486
(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa) . . . . .		27510
(Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa) . . . . .		27467, 27486, 27510
(Trasmissione dal Senato) . . . . .		27465

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

PAG.	PAG.
<b>Proposta di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):	<b>Interrogazioni, interpellanze e mozione</b> ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .
SANGALLI ed altri: Modifiche alla legge 9 gennaio 1956, n. 24, concernente i diritti per l'uso degli aerodromi aperti al traffico aereo civile (2112) . . . . .	27516
PRESIDENTE . . . . .	<b>Petizioni</b> ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .
BAGHINO . . . 27499, 27505, 27506, 27508, 27509	27469
DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	<b>Corte costituzionale</b> ( <i>Annunzio di sentenza</i> )
27489, 27502, 27505, 27507, 27508, 27510	27469
FIORIELLO . . . . .	<b>Corte dei conti</b> ( <i>Trasmissione di documenti</i> ) . . . . .
MARZOTTO CAOTORTA, <i>Relatore</i> . . . 27487, 27501, 27504, 27506, 27508, 27509	27469
MASCIADRI . . . . .	<b>Ministro degli affari esteri</b> ( <i>Trasmissione di documento</i> ) . . . . .
27489, 27505, 27506, 27508, 27509, 27510	27468
SANGALLI . . . . .	<b>Risposte scritte ad interrogazioni</b> ( <i>Annunzio</i> )
27494	27469
	<b>Votazioni segrete mediante procedimento elettronico</b> . . . . .
	27510
	<b>Ordine del giorno della seduta di domani</b>
	27516

**La seduta comincia alle 16,30.**

D'ANIELLO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 14 aprile 1976.

(È approvato).

**Missioni.**

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

**Annunzio  
di proposte di legge.**

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

DE MEO: « Modifica dell'articolo 30 della legge 12 novembre 1955, n. 1137, concernente i quadri di avanzamento per le promozioni a contrammiraglio del Corpo delle capitanerie di porto » (4462);

COSTAMAGNA ed altri: « Modifiche alla legge 18 marzo 1968, n. 263, concernente l'ordine di Vittorio Veneto » (4463);

TANTALO: « Soppressione dell'articolo 8 della legge 13 giugno 1969, n. 282, sul conferimento di comandi negli istituti professionali » (4471).

Saranno stampate e distribuite.

**Annunzio  
di disegni di legge.**

PRESIDENTE. Il ministro dell'interno e il ministro delle finanze hanno presentato con lettere del 16 aprile 1976, ai sensi dell'articolo 77 della Costituzione, i seguenti disegni di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 16 aprile 1976, n. 107, recante norme per il contemporaneo svolgimento delle operazioni relative al *referendum* abrogativo in-

detto con decreto del Presidente della Repubblica 15 aprile 1976, n. 108, e di quelle per le elezioni dell'assemblea regionale siciliana » (4467);

« Conversione in legge del decreto-legge 16 aprile 1976, n. 106, adottato ai sensi dell'articolo 77, comma secondo, della Costituzione, recante la proroga del termine per la presentazione della dichiarazione dei redditi delle persone fisiche » (4468).

Il ministro di grazia e giustizia ha inoltre presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

« Proroga del termine per l'emanazione del nuovo codice di procedura penale » (4469).

Questi disegni di legge saranno stampati e distribuiti.

**Trasmissioni dal Senato.**

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza i seguenti progetti di legge:

Senatori PITTELLA e FERRALASCO: « Somministrazione obbligatoria di immunoglobulina anti *D* nelle donne *RH* negative non immunizzate per la prevenzione della malattia emolitica del neonato da incompatibilità materno-fetale » (*già approvato dal Senato, modificato dalla XIV Commissione permanente della Camera e nuovamente modificato da quella XII Commissione permanente*) (2383-B);

Senatori SICA ed altri: « Modifica agli articoli 49 e 51 della legge 16 febbraio 1913, n. 89, sull'ordinamento del notariato e degli archivi notarili » (*già approvato dalla II Commissione permanente del Senato, modificato dalla IV Commissione permanente della Camera e nuovamente modificato da quella II Commissione permanente*) (3645-B);

« Modifiche ed integrazioni alla legge 30 giugno 1956, n. 775, sulla istituzione di un ruolo speciale transitorio ad esaurimento (RSTE) presso il Ministero degli affari

esteri» (approvato da quella III Commissione permanente) (4464);

« Modifiche alla legge 11 aprile 1955, n. 288, sull'autorizzazione al Ministero degli affari esteri a concedere borse di studio » (approvato da quella III Commissione permanente) (4465);

« Ratifica delle convenzioni internazionali in materia di inquinamento da idrocarburi, con allegato, adottate a Bruxelles il 29 novembre 1969, e adesione alla convenzione istitutiva di un fondo internazionale di indennizzo dei relativi danni, adottata a Bruxelles il 18 dicembre 1971, e loro esecuzione » (approvato da quel Consesso) (4466);

« Nuove norme sulla ripartizione dei posti di assistente di ruolo e sulla assegnazione degli assistenti inquadrati in soprannumero ai sensi dell'articolo 3 del decreto-legge 1° ottobre 1973, n. 580, convertito con modificazioni nella legge 30 novembre 1973, n. 766 » (approvato da quella VII Commissione permanente) (4470);

Senatori ROMAGNOLI CARETTONI TULLIA ed altri: « Abrogazione del regio decreto-legge 23 ottobre 1925, n. 2006, concernente disposizioni sul matrimonio dei funzionari diplomatici e consolari » (approvata da quella I Commissione permanente) (4472).

Saranno stampati e distribuiti.

#### **Annunzio di assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente e autorizzazione di relazione orale.**

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, comunico che i seguenti progetti di legge sono già stati deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

##### *I Commissione (Affari costituzionali):*

« Conversione in legge del decreto-legge 16 aprile 1976, n. 107, recante norme per il contemporaneo svolgimento delle operazioni relative al referendum abrogativo indetto con decreto del Presidente della Repubblica 15 aprile 1976, n. 108, e di quelle per le elezioni dell'assemblea regionale siciliana » (4467) (con parere della V Commissione);

##### *IV Commissione (Giustizia):*

« Proroga del termine per l'emanazione del nuovo codice di procedura penale » (4469) (con parere della V Commissione);

##### *VI Commissione (Finanze e tesoro):*

« Conversione in legge del decreto-legge 16 aprile 1976, n. 106, adottato ai sensi dell'articolo 77, comma secondo, della Costituzione recante la proroga del termine per la presentazione della dichiarazione dei redditi delle persone fisiche » (4468).

Dati i motivi di particolare urgenza, propongo che le suddette Commissioni siano autorizzate a riferire oralmente all'Assemblea.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

#### **Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.**

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, comunico che i seguenti disegni di legge sono deferiti alla III Commissione permanente (Esteri) in sede referente:

« Ratifica ed esecuzione della convenzione consolare fra la Repubblica italiana e la Repubblica popolare di Polonia, firmata a Roma il 9 novembre 1973 » (approvato dal Senato) (4417) (con parere della II, della IV, della VI e della X Commissione);

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo fra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica popolare di Polonia per evitare la doppia imposizione sui redditi derivanti dall'esercizio della navigazione marittima ed aerea, firmato a Roma il 9 novembre 1973 » (approvato dal Senato) (4420) (con parere della VI e della X Commissione);

« Ratifica ed esecuzione della convenzione per la protezione dei produttori di fonogrammi contro la riproduzione non autorizzata dei loro fonogrammi, firmata a Ginevra il 29 ottobre 1971 » (approvato dal Senato) (4421) (con parere della II e della IV Commissione);

« Ratifica ed esecuzione del protocollo per l'adesione della Grecia alla convenzione

per la mutua assistenza doganale tra gli Stati membri della Comunità economica europea, firmato a Roma il 7 settembre 1967 » (*approvato dal Senato*) (4422) (*con parere della VI Commissione*);

« Ratifica ed esecuzione del protocollo aggiuntivo all'accordo culturale fra l'Italia e la Somalia del 26 aprile 1961, firmato a Mogadiscio il 9 aprile 1973 » (*approvato dal Senato*) (4423) (*con parere della VI e della VIII Commissione*);

« Ratifica ed esecuzione della convenzione tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese relativa al servizio militare dei doppi cittadini, con allegati, firmata a Parigi il 10 settembre 1974 » (*approvato dal Senato*) (4424) (*con parere della II, della V e della VII Commissione*);

« Ratifica ed esecuzione della convenzione relativa alla istituzione del Centro europeo per le previsioni meteorologiche a medio termine, con allegato e protocollo sui privilegi e le immunità, firmati a Bruxelles il 11 ottobre 1973 » (*approvato dal Senato*) (4426) (*con parere della IV, della V, della VI, della VII e della X Commissione*);

« Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla responsabilità internazionale per i danni causati da oggetti spaziali, firmata a Mosca e Washington il 29 marzo 1972 » (*approvato dal Senato*) (4427) (*con parere della IV, della V, della VI e della VII Commissione*).

#### **Trasferimento di proposte di legge alla sede referente alla sede legislativa.**

PRESIDENTE. Ricordo che nella seduta del 13 aprile 1976 è stato assegnato alla III Commissione permanente (Lavoro), in sede legislativa, il progetto di legge numero 4399.

Per consentire alla stessa Commissione a procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, è quindi trasferita in sede legislativa la seguente proposta di legge, attualmente assegnata in sede referente e vertente su materia identica a quella contenuta nel progetto di legge sopraindicato:

MAROCCO ed altri: « Miglioramento della misura dell'assegno di incollocabilità erogato dall'ANMIL » (3203).

Ricordo altresì che la Presidenza ha comunicato nella precedente seduta, a norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, che la IV Commissione permanente (Giustizia) ha deliberato di chiedere il trasferimento in sede legislativa della seguente proposta di legge, ad essa attualmente assegnata in sede referente:

Senatori FORMA ed altri: « Modifica all'articolo 50 della legge 16 febbraio 1943, n. 89, sull'ordinamento del notariato e degli archivi notarili » (*approvato dalla II Commissione permanente del Senato*) (4124).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

#### **Approvazioni in Commissione.**

PRESIDENTE. Nella sua riunione del 15 aprile, in sede legislativa, la IX Commissione permanente (Lavori pubblici) ha approvato i seguenti progetti di legge:

« Cancellazione dall'elenco delle vie navigabili di seconda classe del tratto urbano compreso tra il " sostegno " e la " curva Mariani " del rione Porta a mare, facente parte del canale navigabile Pisa-Livorno » (4402);

« Cancellazione dall'elenco delle vie navigabili di seconda classe di numero 6 risolte del Po di Volano, nonché di un tratto del canale Marozzo, dell'estesa di chilometri 10+200 » (4403);

« Norme di aggiornamento degli importi di iscrizione all'albo nazionale dei costruttori » (*approvato dal Senato*) (4358);

« Ulteriori norme per la ricostruzione delle zone del Belice distrutte dal terremoto del gennaio 1968 » (4442); MATTA ed altri: « Ulteriori provvedimenti per le popolazioni dei comuni della Sicilia colpiti dal terremoto del gennaio 1968 » (3724-bis); LAURICELLA ed altri: « Ulteriori provvedimenti per le popolazioni dei comuni della Sicilia colpiti dal terremoto del gennaio 1968 » (4274); TANI ed altri: « Provvedimenti per la ricostruzione del Belice » (4343); ALMIRANTE ed altri: « Provvedimenti per accelerare e completare la ricostruzione dei paesi della Sicilia colpiti dai terremoti del gennaio 1968 » (4391), *in un testo unificato e con il titolo*: « Ulteriori norme per la ricostruzione delle zone del Belice distrutte dal terremoto del gennaio 1968 » (4442-3724-bis-4274-4343-4391);

« Ulteriore finanziamento per provvidenze a favore delle popolazioni dei comuni di diverse zone del territorio nazionale colpite da varie calamità naturali » (3952-bis), con modificazioni, con il titolo: « Ulteriore finanziamento per provvidenze a favore delle popolazioni dei comuni di diverse zone del territorio nazionale colpite da varie calamità naturali e provvidenze in conseguenza dei movimenti franosi nel territorio del comune di Lecco » e con l'assorbimento delle proposte di legge: BONOMI e CICCARDINI: « Estensione delle provvidenze di cui all'articolo 26 del decreto-legge 1° aprile 1971, n. 119, convertito in legge 26 maggio 1971, n. 288, alle aziende agricole danneggiate dal terremoto di Toscana » (442); CERVONE ed altri: « Modifiche ed integrazioni alla legge 26 maggio 1971, n. 288 relative alle provvidenze in favore delle popolazioni dei comuni colpiti dal terremoto del febbraio 1971, in provincia di Viterbo » (1878); TRANTINO ed altri: « Modifica degli articoli 1 e 4 del decreto-legge 22 gennaio 1973, n. 2, convertito, con modificazioni, nella legge 23 marzo 1973, n. 36, concernenti la sospensione dei termini per le zone alluvionate » (1945); LA BELLA ed altri: « Modifiche ed integrazioni al decreto-legge 1° aprile 1971, n. 119, convertito, con modificazioni, nella legge 26 maggio 1971, n. 288, concernente provvidenze a favore delle popolazioni dei comuni colpiti dal terremoto del febbraio 1971 in provincia di Viterbo » (1946); LA TORRE ed altri: « Modifiche ed integrazioni del decreto-legge 22 gennaio 1973, n. 2, convertito con legge 23 marzo 1973, n. 36, recante provvidenze a favore delle popolazioni dei comuni della Sicilia e della Calabria colpiti dalle alluvioni del dicembre 1972 e del gennaio 1973 » (1994); URSO SALVATORE ed altri: « Riapertura dei termini per la richiesta dei benefici di cui agli articoli 16 e 19 del decreto-legge 18 dicembre 1968, n. 1232, richiamati dall'articolo 13 del decreto-legge 22 gennaio 1973, n. 2, per i lavoratori autonomi danneggiati dagli eventi calamitosi verificatisi in Sicilia e Calabria nel dicembre 1972 e nel gennaio 1973 » (2738); IOZZELLI: « Modifica di alcuni articoli della legge 26 maggio 1971, n. 288, recante provvidenze a favore dei comuni della provincia di Viterbo colpiti dal terremoto del febbraio 1971 » (3071); CASTELLUCCI ed altri: « Interpretazione autentica dell'articolo 28 del decreto-legge 6 ottobre 1972, n. 552, convertito con modificazioni nella legge 2 dicembre 1972, n. 734, recante ulteriori prov-

videnze a favore delle popolazioni dei comuni delle Marche colpite dal terremoto » (3344); DE COCCI: « Proroga dei benefici a favore delle popolazioni dei comuni delle Marche colpiti dal terremoto previsti dall'articolo 28 del decreto-legge 6 ottobre 1972, n. 552, convertito, con modificazioni, nella legge 2 dicembre 1972, n. 734 » (3478); STRAZZI ed altri: « Modifica dell'articolo 9 del decreto-legge 6 ottobre 1972, n. 552, convertito in legge 2 dicembre 1972, n. 734, recante provvidenze a favore delle popolazioni dei comuni della provincia di Ancona danneggiati dal terremoto » (3657); BENEDETTI ed altri: « Rifiinanziamento della legge 17 maggio 1973, n. 205, a favore dei comuni terremotati delle province di Ascoli Piceno, Macerata, Perugia, Teramo e Rieti » (3831); MALAGODI e QUILLERI: « Equiparazione delle provvidenze di legge a favore delle popolazioni danneggiate dalle scosse telluriche del 1972 nelle province di Ascoli Piceno, Macerata, Perugia, Teramo e Rieti, con quelle emanate a favore delle popolazioni di Ancona colpite da analoga calamità nello stesso anno 1972 » (4314). *le quali, pertanto, saranno cancellate dall'ordine del giorno;*

DE MATTEIS ed altri: « Interpretazione autentica dell'articolo 4 del decreto-legge 2 maggio 1974, n. 115, convertito, con modificazioni, nella legge 27 giugno 1974, n. 247, in rapporto alla legge 22 novembre 1972, n. 771, recante norme per l'istituzione della seconda università statale di Roma (approvato dal Senato) (4359);

« Norme per l'istituzione del servizio sismico e disposizioni inerenti ai movimenti sismici del 1971, del novembre e del dicembre 1974 e del gennaio 1975 in comuni della provincia di Perugia » (approvato dal Senato) (4109-ter-B).

#### Trasmissione di un documento dal ministro degli affari esteri.

PRESIDENTE. Il ministro degli affari esteri ha trasmesso alla Presidenza un telegramma dell'ambasciata italiana a Londra, con il quale si comunicano attuali iniziative parlamentari presso la Camera dei comuni per deplorare e condannare in maniera particolarmente vibrata la pratica dell'uccellazione in Italia.

Il documento è depositato presso gli uffici del Segretario generale a disposizione

degli onorevoli deputati, e una copia è stata trasmessa al relatore dei progetti di legge nn. 3425, 588 e 3531 all'ordine del giorno dell'Assemblea.

#### **Trasmissione dalla Corte dei conti.**

**PRESIDENTE.** Informo la Camera che il presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la determinazione e la relativa relazione della Corte stessa sulla gestione finanziaria della Cassa nazionale di previdenza ed assistenza a favore dei geometri, per gli esercizi dal 1967 al 1972 (doc. XV, n. 80/1967-1968-1969-1970-1971-1972).

Il documento sarà stampato e distribuito.

#### **Annunzio di una sentenza della Corte costituzionale.**

**PRESIDENTE.** Comunico che, a norma dell'articolo 30, secondo comma, della legge 11 marzo 1953, n. 87, il presidente della Corte costituzionale ha trasmesso, con lettera in data 14 aprile 1976, copia della sentenza n. 81 della Corte stessa, depositata in pari data in cancelleria, con la quale la Corte ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 34 della legge regionale del Trentino-Alto Adige 17 maggio 1956, n. 7, limitatamente alla espressione « per valore e territorio » (doc. VII, n. 699).

Il documento 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.

#### **Annunzio di petizioni.**

**PRESIDENTE.** Si dia lettura dei sunti delle petizioni pervenute alla Presidenza.

**D'ANIELLO, Segretario,** legge:

Ballerini Giuseppe, da Roma, e altri cittadini chiedono provvedimenti per la

concessione a favore delle madri di un assegno mensile di lire cinquantamila per ciascun figlio dalla nascita fino al compimento del 14° anno di età a carico della Cassa nazionale per gli assegni familiari, non cumulabile con gli eventuali assegni familiari (288);

Saccomandi Giovanni, da Ravenna, chiede provvedimenti in ordine alla imposta fondiaria (289);

Saccomandi Giovanni, da Ravenna, chiede che la produzione dell'energia elettrica venga privatizzata (290);

Saccomandi Giovanni, da Ravenna, chiede provvedimenti per la riforma dell'organizzazione e dell'attività della Banca d'Italia (291).

**PRESIDENTE.** Le petizioni testé lette saranno trasmesse alle competenti Commissioni.

#### **Discussione del disegno di legge: Copertura finanziaria dei decreti del Presidente della Repubblica recanti anticipazione di benefici economici ai dipendenti della pubblica amministrazione (urgenza) (4291).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Copertura finanziaria dei decreti del Presidente della Repubblica recanti anticipazione di benefici economici ai dipendenti della pubblica amministrazione. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che da parte di alcuni gruppi ne è stato richiesto l'ampliamento limitatamente ad un oratore per gruppo, ai sensi del secondo comma dell'articolo 83 del regolamento.

Come la Camera ricorda, nella seduta del 12 aprile scorso la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Ianniello, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

**IANNIELLO, Relatore.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo che il provvedimento sottoposto al nostro esame non meriti una lunga illustrazione; mi limiterò pertanto a fare delle brevi osservazioni, che sono scaturite anche nel corso dell'esame del provvedimento effettuato dalla Commissione competente. Il disegno di legge

n. 4291, in buona sostanza, conclude e completa la prima fase del nuovo metodo di contrattazione introdotto nella pubblica amministrazione per la prima volta, con la legge n. 775 del 1970, che all'articolo 24 stabilì che le mansioni ed il trattamento economico e di quiescenza degli operai e degli impiegati delle carriere esecutiva, di concetto ed ausiliaria delle amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, oltre che con legge possono essere disciplinati anche con regolamento in attuazione di accordi stipulati tra il Governo ed i sindacati rappresentati nei consigli di amministrazione o con le confederazioni sindacali di cui essi facciano parte.

Fu il primo passo, il primo timido tentativo — oserei dire — per introdurre anche nel settore della pubblica amministrazione in generale, dallo Stato al parastato, agli enti locali, il principio della contrattazione con le organizzazioni sindacali delle condizioni economiche e normative, tentativo che è stato successivamente sviluppato e perfezionato con la legge n. 382. Oggi, ci troviamo qui per sanzionare questa prima fase di contrattazioni realizzate nella pubblica amministrazione.

Vorrei sottolineare, inoltre, al di là della portata pratica degli accordi raggiunti e dei loro contenuti, il significato politico che noi, con l'approvazione del provvedimento al nostro esame, sottolineiamo e confermiamo. È un significato politico che consiste essenzialmente nel rendere partecipi le organizzazioni di categoria alla definizione del trattamento economico e normativo anche nell'ambito della pubblica amministrazione. Questo aspetto è, secondo me, il più qualificante del provvedimento che ci accingiamo ad esaminare e — mi auguro — rapidamente approvare.

Con il disegno di legge in esame, dovremmo, in sostanza, assicurare la copertura finanziaria degli accordi così come previsto dall'articolo 9 della legge n. 382 per il quale il trattamento economico di attività dei dipendenti civili dello Stato, esclusi i dirigenti indicati nel decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, i magistrati, gli avvocati e i procuratori dello Stato, è determinato sulla base di accordi con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale e viene sancito con decreto del Presidente della Repubblica previa deliberazione del Consiglio dei ministri, ferma restando la necessità di appro-

vazione per legge delle spese incidenti sul bilancio dello Stato.

Ci troviamo, quindi, ad adempiere il dovere, previsto appunto dal predetto articolo 9, di provvedere con legge alla copertura finanziaria degli accordi; essendosi lasciata libertà alle organizzazioni sindacali di negoziare direttamente con il Governo le condizioni economiche e normative del personale della pubblica amministrazione in generale.

In conseguenza di questo articolo e di questi precedenti legislativi, il 16 ottobre 1975, a conclusione di una serie di incontri che si sono tenuti presso la Presidenza del Consiglio dei ministri per l'esame dei provvedimenti riguardanti il pubblico impiego, il Governo e la federazione unitaria CGIL - CISL - UIL convennero di avviare trattative per la revisione dei trattamenti economici e normativi del personale statale, ovviamente, ferme restando le singole decorrenze e la validità triennale di ciascun accordo.

Con successivi separati accordi (sottoscritti rispettivamente il 30 ottobre 1975 per l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, il 7 novembre 1975 per l'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, il 2 dicembre 1975 per i monopoli di Stato e il 26 gennaio 1976 per il resto della pubblica amministrazione in genere) è stata raggiunta l'intesa di corrispondere ai dipendenti civili ed agli operai di ruolo e non di ruolo delle amministrazioni dello Stato, comprese le aziende autonome, una somma pari a 20 mila lire mensili.

Secondo quelle intese, le 20 mila lire mensili competono anche ai dipendenti con qualifiche dirigenziali nell'ambito delle categorie di personale destinatario della legge n. 734 del 1973, compresi i segretari comunali e provinciali provvisti di trattamento previdenziale.

Benché queste categorie non rientrino fra quelle per cui è legalmente operante il principio della contrattazione (anzi pur essendone tassativamente escluse), ritengo sia giusto estendere anche ai dirigenti il beneficio nella stessa misura in cui esso è riconosciuto a tutte le altre in modo tale che, prescindendo da ogni rapporto proporzionale e percentuale con le varie retribuzioni si realizzi anche una maggiore omogeneizzazione tra i vari livelli retributivi. Per la copertura della spesa derivante dall'attuazione dei diversi decreti

è stato predisposto, ai sensi dell'articolo 9 della legge 22 luglio 1975, n. 382, il disegno di legge ora al nostro esame, con il quale, su richiesta delle organizzazioni sindacali, viene inoltre stabilito che la delega per la riscossione del contributo sindacale, rilasciata ai sensi dell'articolo 50 della legge 18 marzo 1958, n. 249, operi anche sulle ventimila lire mensili di cui al disegno di legge stesso e sull'indennità integrativa speciale prevista dalla legge 24 maggio 1959, n. 324, e successive modificazioni.

Corre l'obbligo, a mio avviso, di esprimere apprezzamento per la comprensione dimostrata dal Governo, il quale, nonostante le difficoltà che il paese sta attraversando, ha ritenuto di riconoscere alla categoria dei pubblici dipendenti questo ritocco — anche se sotto forma di anticipazione — delle competenze ad esso spettanti. Ma, nell'apprezzare la comprensione del Governo per questa obiettività, non possiamo non sottolineare il grado di maturità e il senso di responsabilità dimostrati dalle organizzazioni sindacali stipulanti, le quali, con grande impegno, hanno cercato di governare le varie categorie di personale che, di fronte allo svilimento del potere di acquisto delle retribuzioni, rischiavano di sfuggire ad ogni controllo. Ad esse dobbiamo esprimere tutto il nostro apprezzamento, anche perché è stato grazie a loro che tale accordo ha visto la luce.

Ho detto all'inizio — e mi piace ripeterlo in conclusione — che questo accordo riveste un significato soprattutto politico. Dico questo perché per la prima volta le organizzazioni sindacali rappresentanti i pubblici dipendenti sono state chiamate a collaborare direttamente con il Governo per la definizione dei trattamenti economici e normativi. Si tratta di un atto di maturità e, allo stesso tempo, di evoluzione della nostra società, dal momento che l'aver consentito ai pubblici dipendenti una partecipazione attiva, impegnata e rappresentativa alla revisione dei trattamenti economici e normativi ha significato la creazione, a fianco dello Stato, di un'altra componente sociale che s'impegna a collaborare affinché lo Stato stesso sia consolidato nelle sue strutture democratiche.

Mi auguro che il disegno di legge n. 4291 venga rapidamente approvato, indipendentemente dalla fine che farà questa legislatura. Noi, infatti, abbiamo il dovere di riparare al ritardo con il quale provve-

diamo alla copertura finanziaria di accordi stipulati, l'ho già ricordato, nell'ottobre dell'anno scorso. Ulteriori ritardi e, in special modo l'eventuale anticipata fine della legislatura si tradurrebbero veramente in una grossa turlupinatura per una categoria che pur ha dimostrato un così alto senso di responsabilità.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole rappresentante del Governo.

**SINESIO, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'approvazione del disegno di legge n. 4291 apporterà definitiva chiarezza alle anticipazioni di benefici economici ai dipendenti statali concordate dal Governo con le organizzazioni sindacali di categoria. Tali provvidenze sono destinate a costituire una prima attuazione dei provvedimenti richiesti dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative per il rinnovo dei trattamenti economici e normativi dei dipendenti statali.

Il disegno di legge, che inizialmente aveva il semplice scopo di concedere una anticipazione di 20 mila lire ai dipendenti delle aziende autonome dello Stato, oggi, attraverso le modifiche introdotte dalla I Commissione della Camera ed illustrate così bene dall'onorevole Ianniello, attribuisce tale beneficio a tutti i dipendenti dello Stato. Si realizza così chiarezza ed uguaglianza nelle concessioni economiche relative alle categorie dei dipendenti dello Stato, mantenendosi, al contempo, quel principio della perequazione retributiva tra le categorie che è obiettivo primario del Governo e dello Stato.

In un articolo a parte viene prevista la concessione della medesima anticipazione in favore di tutto il personale dirigente statale, contribuendo così a mantenere inalterati i necessari rapporti di proporzione tra il trattamento economico delle diverse categorie di personale dello Stato. Sarà successivo compito del Governo provvedere alla conclusione delle trattative sindacali miranti alla nuova regolamentazione del rapporto d'impiego degli statali sulla base dei principi contenuti nell'articolo 9 della legge n. 382 del 1975, mantenendo in tale compito i principi ispiratori che hanno guidato la concessione dell'anticipazione.

È con soddisfazione che può essere salutata l'approvazione sollecita e tempestiva da parte della Camera dei deputati di un di-

segno di legge, la cui approvazione definitiva è attesa con viva speranza da parte delle categorie interessate.

**PRESIDENTE.** Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Tassi. Ne ha facoltà.

**TASSI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, premetto che con il mio intervento illustrerò anche gli emendamenti presentati dal mio gruppo.

Sulla base della premessa, chiara e precisa, secondo cui — nonostante l'insufficienza degli aumenti concessi ai dipendenti statali di fronte alle attuali loro gravi necessità — siamo egualmente favorevoli nel merito a questo approccio di comprensione verso benemerite categorie, mi corre l'obbligo di formulare a nome del mio gruppo le più ampie riserve da un punto di vista strettamente costituzionale.

Il Governo, proponendo questo disegno di legge, e la Camera avviandosi ad approvarlo, concretano chiaramente una violazione dell'articolo 39 della Costituzione. Infatti, non soltanto nella relazione, ma persino nello stesso testo, si intende e pretende di riconoscere la presenza e l'azione solo di alcuni sindacati (che, proprio con riferimento alle categorie statali, non credo siano certamente i più rappresentativi) escludendone altri nel contesto giuridico-costituzionale previsto dall'articolo 39 della Costituzione per il quale l'organizzazione sindacale è libera. Richiamo la significativa sentenza in merito della Corte costituzionale n. 106 del 19 dicembre 1962 che appunto sancisce, riconosce e riconferma l'assoluta incostituzionalità di qualsiasi normativa che voglia privilegiare in qualsiasi modo, in maniera diretta o indiretta, taluni sindacati piuttosto che altri. Da qui deriva il significato dei nostri emendamenti.

Noi riteniamo che al posto delle espressioni che si riferiscono ad un accordo intervenuto tra il Governo e i rappresentanti della federazione CGIL-CISL-UIL e delle organizzazioni sindacali di categoria aderenti alle medesime, sia molto più logico, molto più valido, e soprattutto molto più costituzionale, dire « le organizzazioni sindacali di categoria ». Altrimenti commettiamo un doppio errore: come legislatori, al di fuori della Costituzione privilegiamo alcuni sindacati (che poi sappiamo come sono condotti, da chi sono diretti e al servizio di quale parte politica portino avanti la loro azione) e, nello stesso tempo, discriminiamo

altre organizzazioni sindacali che pur esistono, che pur svolgono la loro funzione e che pure hanno gli stessi diritti della cosiddetta « triplice » o « trimurti ». Ma soprattutto violiamo la norma relativa alla libertà sindacale, dal momento che, a 30 anni dall'approvazione della Carta costituzionale, questo Parlamento non ha mai trovato un momento di tempo per adempiere gli obblighi, i precisi doveri imposti al legislatore ordinario in ordine alle condizioni essenziali per il riconoscimento sindacale a norma dell'articolo 39. Mi riferisco alle previsioni del secondo e terzo comma dell'articolo 39 della Costituzione.

Ecco quindi che si vorrebbe, anzi, che voi vorreste, in maniera, come al solito, surrettizia, operare uno pseudoriconoscimento valido solo per talune organizzazioni sindacali e non per altre, vale a dire vorreste far attingere ai sindacati quei risultati che solo l'integrale applicazione dell'articolo 39 della Costituzione può far loro attingere ed in pratica riconoscere *ipso facto*, o come presupposto, l'attività giuridica (e quindi in un certo senso la personalità giuridica) di alcune organizzazioni sindacali (e non altre) che invece personalità giuridica non hanno e non per colpa loro, bensì per colpa del legislatore ordinario che in questi trent'anni non si è ricordato mai di adempiere gli obblighi costituzionali indicati dall'articolo 39, primo, secondo e terzo comma, della Costituzione.

Con il privilegiare quindi alcuni sindacati rispetto ad altri (non voglio dire i più importanti o i meno importanti), con il darne addirittura atto con una esecuzione pura e semplice — che è ciò che propone il disegno di legge in esame, dal momento che si tratta solo di finanziare un accordo già stipulato — si viola sostanzialmente l'articolo 39 della Costituzione ed il principio, assolutamente non conculcabile, della libertà sindacale. Di qui la necessità che il testo in esame sia emendato nel senso da noi indicato, per riportarlo, in quanto atto legislativo alla naturale possibilità e al suo naturale campo di azione. La legge infatti è per definizione « norma generale ed astratta », e non ha senso allora riferirsi a questo o a quel sindacato; in una norma legislativa può farsi riferimento solo ai sindacati in genere. Noi vogliamo quindi riportare il testo al nostro esame a quanto dottrina, giurisprudenza, esperienza e tecnica legislativa insegnano: di ciò facciamo una questione di principio soltanto per quel che

riguarda il nostro atteggiamento finale. Se riporterete la futura norma nell'alveo naturale della generalità e dell'astrattezza, con riferimento preciso all'accordo intervenuto tra il Governo e le categorie rappresentate dai sindacati di categoria, voteremo a favore. In caso contrario, non solleveremo in questa sede questioni formali di costituzionalità non lo abbiamo fatto e non lo vogliamo fare — perché si ritarderebbe così soltanto l'attuazione di un provvedimento, in realtà, necessario, indispensabile ed urgente per le categorie interessate), ma ci limiteremo a ricordarvi con molta serenità ed altrettanta serietà che ogni lavoratore, magari il giorno dopo la pubblicazione della legge sulla *Gazzetta Ufficiale*, che si sentirà conculcato nella propria libertà sindacale, potrà far giungere la questione alla Corte costituzionale, che non potrà fare altro che prendere atto dell'aperta violazione del principio basilare della libertà sindacale.

Non credo di avere altro da dire e non voglio tediare gli onorevoli colleghi che, come sempre, vedo in quest'aula, in numero molto scarso: desidero solo e semplicemente appellarmi ancora una volta al vostro senso di responsabilità. Se continueremo ad andare avanti accettando la Costituzione come un limite che deve essere il più delle volte superato, illegittimamente superato, e continueremo ad essere contenti soltanto quando si riesce a cogliere il successo di un non immediato acclamamento di incostituzionalità delle norme che variamo, seguiranno ad applicare la nostra Costituzione in modo negativo ed insufficiente. La Costituzione va applicata in senso sostanziale e positivo. A noi quindi corre l'obbligo di far sì che i principi costituzionali, soprattutto quelli basilari di tutela della libertà e dei diritti fondamentali dei cittadini, siano rispettati sopra tutti gli altri. Non è assolutamente accettabile che in una situazione come l'attuale, in cui tante sono le responsabilità anche e soprattutto della « trimurti », in questa situazione economica, in questa situazione sociale, in questa situazione di disordine pubblico, si arrivi addirittura alla beffa dell'emendamento presentato all'ultima ora dai socialisti (con il quale si pretende, addirittura, una partecipazione alla suddivisione di quelle poche lire che vengono riconosciute, in moneta estremamente svalutata, alle categorie che da anni attendono e pretendono il riconoscimento dei loro diritti), si arrivi addirittura a far sì che anche queste poche lire — diciamo chiaro e ton-

do — vengano rapinate in nome di « diritti sindacali ».

**SPINELLI.** Ella non ha letto l'articolo 7!

**TASSI.** Ho letto quello che dovevo leggere: soprattutto il suo emendamento, onorevole Spinelli.

Ecco quindi che io confermo la nostra piena disponibilità a votare a favore dell'intero testo legislativo, qualora esso venga riportato alla generalità e all'astrattezza, senza riferimenti a questa o quella organizzazione sindacale, che, essendo associazioni di fatto, non possono trovare un surrogato riconoscimento giuridico in una norma di puro e semplice finanziamento di un accordo già stipulato.

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

**COSTAMAGNA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, nel preannunciare il mio voto favorevole al disegno di legge in esame, riguardante la copertura finanziaria dell'accordo tra Governo e sindacati in materia di pubblico impiego, colgo l'occasione per fare un'osservazione. Occorre estendere l'accordo, che riguarda solo le aziende autonome, a tutti gli statali. Qui si parla solo della federazione unitaria CGIL-CISL-UIL; dal momento, però, che l'accordo è stato firmato anche dall'UNSA (Unione nazionale sindacati autonomi), propongo di usare la formula già in precedenza usata dal legislatore — e cioè « organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative » — meglio rispondente alla realtà della situazione sindacale. Si dovrebbe, in caso diverso, far riferimento alle sigle delle organizzazioni che, come l'UNSA, hanno firmato l'accordo, come si è sempre fatto, dacché mondo è mondo. Ciò chiediamo per il rispetto della libertà sindacale, delle norme di civile convivenza e della stessa Costituzione.

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

**FRACCHIA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, il gruppo comunista si associa ai voti formulati dal relatore per una sollecita approvazione del disegno di legge che prevede la copertura finanziaria dei decreti del Presidente

della Repubblica che hanno sancito la validità degli accordi tra Governo e sindacati a cominciare dall'ottobre scorso e che riguardano tutte le categorie del pubblico impiego.

Siamo di fronte ad una novità legislativa di grande interesse politico, perché per la prima volta la Camera si accinge a dare applicazione pratica all'articolo 9 della legge n. 382 del 1975, che ha introdotto il principio della contrattazione collettiva nell'ambito del pubblico impiego. Il Presidente della Repubblica ha provveduto a sancire questo accordo Governo-sindacati ed oggi il Parlamento (la Camera in prima istanza, e speriamo che altrettanto faccia presto il Senato) dà attuazione alla copertura finanziaria. Penso che il significato politico di tutto ciò sia di grande evidenza; è, in ogni caso, di rilevante importanza. Si aggiunga che, attraverso tale accordo, che è preliminare in relazione al rinnovo contrattuale definitivo (appunto quello previsto dal principio della contrattazione collettiva di cui alla legge n. 382), si è riusciti a pervenire ad un punto di incontro tra Governo e sindacati per quanto attiene una grande categoria di lavoratori, si è, cioè, per la prima volta riusciti a dare un acconto unico, in via di anticipazione, riferita ad alcuni istituti specifici dello stato giuridico di questi dipendenti, che prescindono dalle funzioni, dalle qualifiche e dai parametri retributivi e che va quindi nel senso di quella perequazione retributiva della cui mancanza ci lamentiamo costantemente, anche a maggior livello politico.

Direi che il risultato in questione, anche se modesto e parziale, resta di notevole importanza poiché è indice di una inversione di tendenza. Si palesa, cioè, quanto meno, un tentativo di capovolgere la situazione prima esistente e di cercare per la prima volta seriamente di eliminare quelle sperequazioni retributive, quelle zone di privilegio, che nell'ambito del pubblico impiego sono ormai denunciati da tutti, anche a livello di scandalo. E vi è, infine, da sottolineare un ultimo significato, quello che concerne il concreto esempio che una grande categoria di lavoratori, tanto largamente rappresentata nel paese, ci ha offerto con l'incontro e l'accordo con il Governo in un momento di così drammatica crisi economica; incontro che ha rappresentato un momento di reciproca compatibilità tra le esigenze e le risorse dello Stato ed i diritti inalienabili della cate-

ria cui facciamo riferimento. Un accordo sindacale, quindi, che è di esempio nei confronti di altre categorie, un accordo sindacale che ha segnato un punto fermo nelle lotte contrattuali nel nostro paese.

Il testo in discussione è stato emendato in Commissione, per intervento del nostro gruppo come di quello socialista e di quello democristiano. E, comunque, per i detti motivi che il gruppo comunista voterà a favore del disegno di legge.

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

Ha facoltà di replicare l'onorevole relatore.

**IANNIELLO, Relatore.** Mi pare si sia tutti d'accordo sull'importanza del provvedimento in esame. Vi è una sola battuta che non è opportuno, a mio avviso, lasciare inascoltata: faccio riferimento al presunto tentativo che sarebbe stato operato, con la stesura del disegno di legge, di privilegiare talune organizzazioni sindacali (per essere più esplicito, la CGIL, la CISL e la UIL) a danno di altre. Poiché sono stati anche fatti richiami di tecnica legislativa e di ordine costituzionale, vorrei pregare l'onorevole Tassi di avere la cortesia di riguardarsi con maggiore attenzione la norma in base alla quale noi stiamo, questa sera, provvedendo ad una copertura finanziaria. La norma è quella contenuta nell'articolo 9 della legge n. 382 del 1975, ed in conseguenza della stessa siamo chiamati a legiferare per la copertura finanziaria di accordi intervenuti tra le organizzazioni sindacali «maggiormente rappresentative» ed il Governo, accordi sanciti con decreto del Presidente della Repubblica. Siamo, dunque, semplicemente di fronte ad una sanzione definitiva del Parlamento, concernente accordi già intervenuti tra il Governo e determinate organizzazioni sindacali. Non intendiamo privilegiare alcuna delle stesse. Gli accordi sono stati stipulati tra CGIL, CISL e UIL, da una parte, e Governo dall'altra: in questa sede non possiamo che prenderne atto, provvedendo alla necessaria copertura finanziaria. Non possiamo aggiungere, per ragioni di generosità, o che so io, di universalità, anche altre organizzazioni che non siano magari state in quella occasione negoziatrici e che non abbiano partecipato al raggiungimento degli accordi, in base ai quali stiamo oggi

egiferando. Poiché il Governo, nell'elaborare il testo in esame, ha fatto espresso riferimento ad una data e ad un accordo, in quella data e in quell'incontro da cui è scaturito l'accordo vi erano due parti stipulanti: CGIL, CISL ed UIL da un lato, Governo dall'altro. Non vi erano altre organizzazioni a negoziare con il Governo.

TASSI. Ma il Parlamento deve rispettare la Costituzione!

IANNIELLO, *Relatore*. Deve rispettare prima di tutto la verità per quanto riguarda la realtà degli avvenimenti. E se alla base di questi avvenimenti è un accordo tra CGIL, CISL e UIL da un lato e il Governo dall'altro, dobbiamo rispettare tale accordo.

TASSI. Noi non finanziamo quell'accordo, finanziamo un decreto del Presidente della Repubblica. Deve capire che la differenza è proprio questa.

IANNIELLO, *Relatore*. L'ho capito perfettamente, ma ella non vuole fare lo stesso sforzo per capire me: ed è per questo che non ci incontriamo. Il problema — ripeto — riguarda accordi già intervenuti, dei quali dobbiamo prendere atto e che non possiamo, quindi, modificare. Soprattutto non possiamo creare altri negoziatori al di là di quelli che effettivamente hanno partecipato alla trattativa.

Una certa validità può avere l'osservazione dell'onorevole Costamagna. Al riguardo dovremmo modificare (dovrebbero essere presentati appositi emendamenti) l'articolo 5 per dire che l'anticipazione relativa al personale dirigenziale si fonda su di un accordo intervenuto con la DIRSTAT. Non avrei difficoltà ad accettare un emendamento del genere, anzi ne sarei lieto in base al principio, che ho poc'anzi sottolineato, che dobbiamo citare esattamente coloro che hanno negoziato gli accordi. Nel caso della dirigenza, se è intervenuto un accordo con la DIRSTAT, dovremmo indicarlo. Nel testo del Governo la DIRSTAT non è stata citata e quindi posso anche presumere che non vi sia stato un accordo con la DIRSTAT stessa.

Gradirei non si invocasse il quinto comma dell'articolo 39 della Costituzione: si tratta, infatti, di una previsione che avrebbe una sua validità il giorno in cui avesse una traduzione negli adempimenti legi-

slativi non ancora attuati. Poiché allo stato l'articolo 39 è una semplice norma programmatica, e niente più di questo, non possiamo far discendere da una norma programmatica (contro la quale lo stesso movimento sindacale si sta battendo per mantenere quel principio di libertà che ella, onorevole Tassi, invoca) contenuti precettivi, invocandola solamente per il quinto comma, per il quale le organizzazioni sindacali, rappresentate unitariamente in proporzione dei loro iscritti, possono stipulare contratti collettivi di lavoro con efficacia obbligatoria per tutti gli appartenenti alle categorie alle quali il contratto si riferisce.

Se vogliamo invocare l'articolo 39 della Costituzione, ultimo comma, dobbiamo dire che questo accordo varrà per tutti, anche per coloro che non lo hanno stipulato, quelli che non hanno avuto la diligenza di partecipare ad una trattativa; perché voi della CISNAL sapete che, dopo l'accordo con le tre organizzazioni CGIL, CISL e UIL, avete sempre partecipato agli accordi e il Governo, nella piena legalità, vi ha riconosciuto questa partecipazione.

TASSI. Non è vero!

IANNIELLO, *Relatore*. Se non l'avete fatto, vuol dire che non avete inteso farlo e non potete chiedere al Parlamento di sopprimere ad una vostra insufficienza.

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

FABBRI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo che meriti di essere sottolineato il provvedimento all'esame dell'Assemblea per la novità che esso rappresenta. È la prima volta infatti — come è stato già ricordato negli interventi dei colleghi deputati — che il Parlamento è chiamato a provvedere circa la copertura finanziaria di decreti del Presidente della Repubblica che recepiscono accordi intervenuti tra Governo e sindacati del personale statale.

L'articolo 9 della legge 22 luglio 1975, n. 382, rappresenta una grande innovazione per il sistema contrattualistico nel mondo del lavoro ed anche per il sistema legislativo in generale, e quindi credo che vada sottolineato il fatto, come dicevo dianzi, che per la prima volta oggi il Parlamento si occupa di un problema tanto importante. Il disegno di legge originario recepiva le

disposizioni finanziarie di copertura dei primi tre accordi, intervenuti rispettivamente il 30 ottobre 1975 per il personale dipendente dall'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, il 7 novembre 1975 per il personale dipendente dall'azienda autonoma delle poste e telegrafi ed il 2 dicembre 1975 per il personale dipendente dall'amministrazione autonoma dei monopoli di Stato. Nel corso dell'esame del disegno di legge, si è ritenuto, data l'opportunità di provvedere rapidamente anche per il restante personale dello Stato, di recepire le norme relative all'accordo intervenuto in data 15-16 marzo 1976 per il restante personale statale, fatta eccezione per il personale docente e non docente delle scuole di ogni ordine e grado.

Indubbiamente, la crisi di Governo intervenuta nel gennaio-febbraio 1976 ha provocato un ritardo nella definizione dell'accordo tra Governo e sindacati per i dipendenti statali. Ecco il motivo per cui si perviene con un certo ritardo alla copertura finanziaria dei decreti del Presidente della Repubblica in questione.

Debbo dire che, in sede di esame da parte della Commissione bilancio, si è ritenuto necessario — per quanto concerne la copertura finanziaria — modificare l'articolo 6, adottando una diversa formulazione che tenesse conto degli impegni che i vari accordi comportano e dai quali consegue una spesa complessiva di 45 miliardi e 800 milioni per il 1975 e di 141 miliardi per il 1976. La spesa globale per i due provvedimenti, pari a lire 186 miliardi e 800 milioni nei due anni, rappresenta certamente un onere non trascurabile, come è stato osservato, in un momento così difficile per l'economia nazionale. D'altra parte, bisogna dire che nel momento in cui si assiste ad una perdita del potere di acquisto della moneta, è giusto e doveroso intervenire affinché ciò non si traduca in un danno per i lavoratori.

Vorrei aggiungere un'altra osservazione, di natura formale. Agli articoli 4 e 7, le parole « il 15 marzo 1976 » (riferentesi alla data di stipulazione dell'accordo tra Governo e sindacati) dovrebbero essere sostituite dalle parole « il 15 e il 16 marzo 1976 », e ciò in quanto le riunioni relative all'accordo stesso hanno interessato entrambe le giornate. Bisogna però anche aggiungere che, per quanto riguarda l'articolo 7, tale questione potrebbe essere superata se venisse approvato l'emendamento che modifica la formulazione di detto articolo.

Concludendo, mi auguro che la Camera voglia approvare il disegno di legge nel testo trasmesso dalla I Commissione all'Assemblea.

**PRESIDENTE.** Passiamo ora all'esame degli articoli, nel testo della Commissione. Si dia lettura degli articoli 1 e 2, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente e successivamente in votazione.

**GUARRA, Segretario, legge:**

**ART. 1.**

« È autorizzata la spesa di lire 19.200 milioni per l'anno finanziario 1975 e di lire 59.400 milioni per l'anno finanziario 1976 ai fini dell'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica emanato in attuazione dell'accordo intervenuto il 7 novembre 1975 — tra il Governo ed i rappresentanti della federazione unitaria CGIL-CISL-UIL e delle organizzazioni sindacali postelegrafoniche — e ratificato ai sensi dell'articolo 9 della legge 22 luglio 1975, numero 382, recante disposizioni sul trattamento economico e sulle competenze accessorie del personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ».

(È approvato).

**ART. 2.**

« È autorizzata la spesa di lire 23.900 milioni per l'anno finanziario 1975 e di lire 73.200 milioni per l'anno finanziario 1976 ai fini dell'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica emanato in attuazione dell'accordo intervenuto il 30 ottobre 1975 — tra il Governo ed i rappresentanti della federazione unitaria CGIL-CISL-UIL e delle organizzazioni sindacali di categoria aderenti alla medesima — e ratificato ai sensi dell'articolo 9 della legge 22 luglio 1975, n. 382, recante disposizioni sul trattamento economico e sulle competenze accessorie del personale dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

(È approvato).

**PRESIDENTE.** Si dia lettura dell'articolo 3.

**GUARRA, Segretario, legge:**

« È autorizzata la spesa di lire 2.700 milioni per l'anno finanziario 1975 e di lire

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

8.400 milioni per l'anno finanziario 1976 ai fini dell'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica emanato in attuazione dell'accordo intervenuto il 2 dicembre 1975 — fra il Governo ed i rappresentanti della federazione unitaria CGIL-CISL-UIL e delle organizzazioni sindacali di categoria — e ratificato ai sensi dell'articolo 9 della legge 22 luglio 1975, n. 382, recante disposizioni sul trattamento economico e sulle competenze accessorie del personale dell'amministrazione autonoma dei monopoli di Stato ».

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente emendamento, già svolto dall'onorevole Tassi nel suo intervento nel corso della discussione sulle linee generali:

*Sostituire le parole:* ed i rappresentanti della federazione unitaria CGIL-CISL-UIL e delle organizzazioni sindacali di categoria, *con le seguenti:* e le organizzazioni sindacali di categoria.

**3. 1. Roberti, Pazzaglia, Tassi.**

Qual è il parere della Commissione?

**IANNIELLO, Relatore.** Come ho già detto nella replica, non posso che esprimere parere contrario su questo emendamento.

**PRESIDENTE.** Il Governo?

**FABBRI, Sottosegretario di Stato per il tesoro.** Il Governo si rimette alla Camera.

**PRESIDENTE.** Passiamo ai voti. Onorevole Tassi, mantiene l'emendamento Roberti, di cui ella è confirmatario, non accettato dalla Commissione e per il quale il Governo si rimette alla Camera?

**TASSI.** Sì, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione l'emendamento Roberti 3. 1.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 3 nel testo della Commissione.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 4.

**GUARRA, Segretario,** legge:

« È autorizzata la spesa di lire 33.500 milioni per l'anno finanziario 1975 e di lire

67.500 milioni per l'anno finanziario 1976 ai fini dell'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica di attuazione dell'accordo intervenuto il 26 gennaio 1976 e confermato il 15 marzo 1976 — tra il Governo ed i rappresentanti della federazione unitaria CGIL-CISL-UIL e delle organizzazioni sindacali di categoria aderenti alla medesima — per la corresponsione dal 1° luglio 1975 di una somma di lire 20.000 mensili alle categorie di personale indicate nel decreto stesso.

Limitatamente ai riflessi economici derivanti dall'attuazione dell'accordo suindicato, non operano le disposizioni di cui all'ultimo comma dell'articolo 3 della legge 15 novembre 1973, n. 734, nonché le disposizioni analoghe previste da successivi articoli della stessa legge ».

**PRESIDENTE.** All'articolo 4 sono stati presentati i seguenti emendamenti, già illustrati dai presentatori nel corso della discussione sulle linee generali:

*Al primo comma, sostituire le parole:* tra il Governo ed i rappresentanti della federazione unitaria CGIL-CISL-UIL e delle organizzazioni sindacali di categoria aderenti alla medesima, *con le seguenti:* tra il Governo ed i rappresentanti della federazione unitaria CGIL-CISL-UIL, della DIR-STAT, dell'UNSA e delle organizzazioni sindacali di categoria aderenti alle medesime.

**4. 1. Costamagna.**

*Al primo comma, sostituire le parole:* ed i rappresentanti della federazione unitaria CGIL-CISL-UIL e delle organizzazioni sindacali di categoria aderenti alla medesima, *con le seguenti:* e le organizzazioni sindacali di categoria.

**4. 2. Roberti, Pazzaglia, Tassi.**

Avverto che il Governo ha presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma, sostituire le parole:* il 15 marzo 1976 *con le seguenti:* il 15 e 16 marzo 1976.

L'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro mi sembra abbia già chiarito nella sua replica le motivazioni di questo emendamento.

**FABBRI, Sottosegretario di Stato per il tesoro.** Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Qual è il parere della Commissione sull'emendamento presentato?

IANNIELLO, *Relatore*. Sono contrario agli emendamenti Costamagna 4. 1. e Roberti 4. 2. per le ragioni già esposte nella mia replica: la trattativa è intercorsa infatti fra il Governo e le organizzazioni sindacali non genericamente intese, ma impersonate della Federazione unitaria CGIL-CISL-UIL e dalle organizzazioni di categoria ad essa aderenti; ma, in particolare, mi risulta che vi abbia partecipato la DIRSTAT. Sono favorevole all'emendamento del Governo.

PRESIDENTE. Il Governo?

FABBRI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Il Governo raccomanda l'approvazione del proprio emendamento e, per gli altri, si rimette all'Assemblea.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Onorevole Costamagna, mantiene il suo emendamento 4. 1, non accettato dalla Commissione e per il quale il Governo si rimette all'Assemblea?

COSTAMAGNA. Sì, signor Presidente, insisto, perché il relatore ha affermato una cosa non esatta, in quanto l'UNSA ha sottoscritto l'accordo, e il disegno di legge non può non fare riferimento anche ad essa.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Costamagna 4. 1.

(È respinto).

Onorevole Tassi, mantiene l'emendamento Roberti 4. 2, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione e per il quale il Governo si rimette all'Assemblea?

TASSI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.  
(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento del Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 4 nel testo modificato.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 5, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione nel testo della Commissione.

GUARRA, *Segretario*, legge:

« La somma di lire 20.000 mensili con la stessa decorrenza e modalità stabilite dai decreti di cui ai precedenti articoli è corrisposta al personale dirigente indicato all'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, ed ai segretari comunali e provinciali provvisti del trattamento dirigenziale ».

(È approvato).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'articolo 6.

GUARRA, *Segretario*, legge:

« All'onere di complessive lire 287.800 milioni si provvede quanto a lire 28.100 milioni, lire 2.900 milioni, lire 14.800 milioni e lire 33.500 milioni, rispettivamente a carico dei capitoli n. 6856, n. 9001 e n. 9516 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1975 e quanto a lire 208.500 milioni mediante corrispondente riduzione del capitolo n. 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1976.

Alle aziende autonome sono assegnate le somme corrispondenti agli oneri per il relativo personale di cui alla presente legge a titolo di sovvenzione straordinaria del tesoro.

Il ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni al bilancio dello Stato ed a quelle delle aziende autonome interessate ».

PRESIDENTE. Avverto che la V Commissione ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituire l'articolo 6 col seguente:*

Le somme di cui ai precedenti articoli 1, 2 e 3 sono assegnate alle aziende medesime quale sovvenzione straordinaria del tesoro. All'onere di complessive lire 186.800 milioni derivante dagli articoli citati si provvede quanto a lire 28.100 milioni, a lire 2.900 milioni ed a lire 14.800 milioni a carico, rispettivamente, dei capitoli n. 6856, n. 9001 e n. 9516 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1975 e quanto a lire 141 mila milioni mediante corrispondente riduzione del capitolo n. 9001 dello stato di pre-

visione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1976.

La previsione del capitolo 1026 dello stato di previsione delle entrate statali per l'anno finanziario 1976 è elevata da lire 800.000.000.000 a lire 901.000.000.000, in relazione alle maggiori entrate realizzate attinenti alle ritenute di imposta applicate sugli interessi maturati sui depositi e conti correnti bancari e postali.

In correlazione a tale maggiore entrata, lo stanziamento dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1976, iscritto al capitolo n. 6856 (fondo occorrente per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso) è aumentato di lire 101 miliardi.

All'onere di lire 101.000.000.000 derivante dall'applicazione delle disposizioni di cui ai precedenti articoli 4 e 5 si provvede con corrispondente riduzione del fondo iscritto al citato capitolo n. 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1976.

Il ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni al bilancio dello Stato ed a quelli delle aziende autonome interessate.

6. 1.

Qual è il parere del relatore ?

IANNIELLO, *Relatore*. Parere favorevole, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il Governo ?

FABBRI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Anche il Governo è favorevole, signor Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Pongo in votazione l'emendamento 6. 1 della Commissione bilancio, interamente sostitutivo dello articolo 6, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 7, ultimo del disegno di legge.

GUARRA, *Segretario*, legge:

« Con effetto dalla data di entrata in vigore della presente legge, limitatamente al personale di cui all'accordo intercorso il 26 gennaio 1976 e confermato il 15 marzo 1976, la delega per la riscossione dei contri-

buti sindacali, rilasciata ai sensi dell'articolo 50 della legge 18 marzo 1968, n. 249, opera anche sulle lire 20.000 mensili nonché sull'indennità integrativa speciale di cui alla legge 27 maggio 1959, n. 324, e successive modificazioni ».

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

*Sostituire le parole:* limitatamente al personale di cui all'accordo intercorso il 26 gennaio 1976 e confermato il 15 marzo 1976, *con le seguenti:* al personale di cui ai precedenti articoli 1, 2, 3 e 4.

7. 1.

**Vetere.**

L'onorevole Vetere ha facoltà di illustrarlo.

VETERE. Lo diamo per illustrato, signor Presidente.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

*Sostituire l'articolo 7 con il seguente:*

Con effetto dalla data di entrata in vigore della presente legge, al personale di cui ai precedenti articoli 1, 2, 3 e 4, la delega per la riscossione dei contributi sindacali, rilasciata ai sensi dell'articolo 50 della legge 18 marzo 1968, n. 249, opera anche sulle lire 20.000 mensili nonché sull'indennità integrativa speciale di cui alla legge 27 maggio 1959, n. 324, e successive modificazioni.

7. 2.

**Spinelli.**

L'onorevole Spinelli ha facoltà di svolgerlo.

SPINELLI. Ritengo che questo emendamento non abbia bisogno di essere illustrato.

PRESIDENTE. La Commissione ha presentato il seguente emendamento:

« *Sopprimere le parole da:* limitatamente, *fino a:* 15 marzo 1975 » (7. 3).

Onorevole relatore, vuole esprimere il parere della Commissione su questi emendamenti ?

IANNIELLO, *Relatore*. La Commissione ritiene che il proprio emendamento assorba sia quello dell'onorevole Vetere sia quello dell'onorevole Spinelli. Pregherei pertanto i due presentatori di ritirarli.

PRESIDENTE. Il Governo ?

FABBRI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Il Governo si rimette all'Assemblea.

VETERE. Signor Presidente, dopo le dichiarazioni del relatore e del Governo ritiro l'emendamento 7. 1.

SPINELLI. Anch'io, signor Presidente, ritiro l'emendamento 7. 2.

PRESIDENTE. Sta bene. Pongo allora in votazione l'emendamento della Commissione 7. 3, per il quale il Governo si è rimesso all'Assemblea.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 7 nel testo modificato.

(È approvato).

Avverto che il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nel prosieguo della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 marzo 1976, n. 47, concernente la partecipazione dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ad imprese aventi per fine lo studio, la progettazione e la costruzione di linee ferroviarie anche in territorio estero (approvato dal Senato) (4454).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 marzo 1976, n. 47, concernente la partecipazione dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ad imprese aventi per fine lo studio, la progettazione e la costruzione di linee ferroviarie anche in territorio estero.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che da parte di alcuni gruppi ne è stato richiesto l'ampliamento limitatamente ad un oratore per gruppo, ai sensi dell'articolo 83, secondo comma, del regolamento.

Come la Camera ricorda, nella seduta del 14 aprile 1976 la Commissione è stata

autorizzata a riferire oralmente. Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, questo decreto-legge autorizza l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato a partecipare ad una società per azioni che ha vinto una gara internazionale per la costruzione in Venezuela di una rete ferroviaria di una estensione complessiva pari a circa 1.500 chilometri.

Il gruppo di aziende italiane che si è aggiudicato la gara di appalto ha chiesto la partecipazione dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in quanto il capitolato della gara stessa stabilisce che tra i vincitori sia compresa anche una grande azienda che gestisce l'esercizio ferroviario. E in Italia l'unica azienda ad avere queste caratteristiche è appunto l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Sarà bene aggiungere che questa precisa clausola è stata inserita nel capitolato perché la società vincitrice dell'appalto dovrà non solo costruire la linea ferroviaria, ma anche avviare e gestire il servizio per almeno tre anni, scegliendo e addestrando il personale. È chiaro che per questo compito si rende necessario poter fare affidamento su personale altamente specializzato, che verrebbe appunto fornito dalle ferrovie dello Stato, senza però che questo provochi il minimo aggravio del nostro bilancio, dal momento che tutte le spese legate alla trasferta in Venezuela del personale saranno sostenute dalla società vincitrice della gara di appalto.

In considerazione del fatto che si rendeva necessaria una immediata adesione delle ferrovie dello Stato, il Governo si è visto costretto a ricorrere allo strumento del decreto-legge. Propongo pertanto alla Camera l'approvazione di questo disegno di legge, che ha già ricevuto il consenso dell'altro ramo del Parlamento, che ha apportato soltanto una modifica di natura meramente formale, all'articolo 2 del decreto-legge.

Questa fornitura torna ad onore del nostro paese, che potrà così mettere a frutto anche all'estero la propria esperienza e capacità nella costruzione e nella gestione di linee ferroviarie, ricavandone un vantaggio commerciale e valutario certamente rilevante. Ciò non distoglie tuttavia il nostro apparato ferroviario dall'attenzione da riservare ai lavori di aggiornamento e co-

struzione che devono essere — e sono — intrapresi nel nostro paese. Il confronto con la concorrenza internazionale, la conseguente competizione e la necessità che ne deriva di aggiornarsi in ordine alle moderne tecnologie ferroviarie, tutto questo non potrà che giovare alla nostra azienda statale la quale, lungi dal rinchiudersi in una sorta di isolamento, sarà spronata a cimentarsi con l'iniziativa degli altri paesi.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti.

**SINESIO, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Mi riservo di intervenire in sede di replica, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Masciadri. Ne ha facoltà.

**MASCIADRI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, a nome del gruppo socialista, mi dichiaro favorevole alla conversione in legge del decreto-legge in esame. Condividiamo le finalità del provvedimento, che si coordina con le analoghe iniziative di altre nazioni come la Francia e la Germania, le quali si sono mosse prima di noi ed hanno già facoltà di intervenire in paesi esteri nel campo ferroviario: alcuni di tali interventi sono già stati portati a compimento, ad esempio, in Cina e Corea.

Si offre a noi oggi l'occasione di intervenire in Venezuela per dimostrare la stima acquistata all'estero dalle nostre ferrovie; e risulta che altre opportunità di intervento si prospettino presso altri paesi cosiddetti emergenti, nell'Africa e nell'America meridionale. Tutto ciò comporterà vantaggi — sottolineati nella relazione — di ordine valutario, occupazionale e tali da garantire lo sviluppo di altre industrie afferenti al settore ferroviario. Su questi due aspetti non desidero soffermarmi in considerazione della loro evidenza.

Desidero invece indirizzare al Governo due raccomandazioni. La prima è nel senso che la partecipazione azionaria delle ferrovie dello Stato alle imprese od ai relativi consorzi, non sia troppo massiccia e consistente, in quanto la sola finalità di tale partecipazione è quella di fornire ai paesi esteri una garanzia di idoneità dei partecipanti alla gara d'appalto: deve trattarsi

cioè di una specie di avallo, di fidejussione, senza che le ferrovie dello Stato debbano essere gravate da eccessivi rischi finanziari.

La seconda raccomandazione è che gli impegni in termini di personale e di mezzi da concedere in locazione non siano eccessivi e non ci distraggano dai gravi compiti di ammodernamento della nostra rete ferroviaria e del materiale rotabile. Ambedue sono infatti carenti, come è emerso chiaramente quando, circa due anni or sono, abbiamo approvato il primo piano di ammodernamento delle nostre ferrovie per un valore di 2 mila miliardi, somma già allora considerata assolutamente insufficiente per far fronte alle reali esigenze, considerate nell'ordine di circa 10 mila miliardi.

È utile ricordare le carenze della rete ferroviaria dell'Italia meridionale; le carenze del settore merci, anche per la mancanza di carri ferroviari; le lacune non colmate nel settore del trasporto dei pendolari, per cui, abbreviato il lavoro, il lavoratore consuma, tra trasporto e lavoro, più tempo di venti anni fa.

Queste considerazioni non devono farci rinchiudere in noi stessi, in una specie di isolazionismo: devono però essere tenute ben presenti e valutate ogniqualvolta vi sarà da decidere un intervento all'estero. Non vengano, cioè, sacrificati programmi nazionali; si ponga mente e si provveda, ad esempio, alle tre officine nell'Italia meridionale, si prosegua e si intensifichi un programma di miglioramento nel settore portante del trasporto in Italia.

Con queste osservazioni, che affido all'attenzione del Governo, riconfermo tuttavia il voto favorevole del gruppo socialista al disegno di legge in esame.

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

**BAGHINO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, indubbiamente un provvedimento che chiede l'autorizzazione a svolgere un'azione che dimostri la capacità delle nostre maestranze, la preparazione e la competenza dei nostri tecnici, l'addestramento di tutto il personale delle ferrovie italiane, non può che riempirci di orgoglio. È chiaro che alla richiesta di un altro Stato di poter usufruire delle nostre attrezzature e del nostro personale per costruire linee ferroviarie noi non possiamo che aderire con entusiasmo.

Dobbiamo però chiederci se veramente il Governo ci può garantire e assicurare che, per fornire questa prova di prestigio, di capacità, di preparazione tecnica, non si finisca per disattendere la realizzazione del primo piano di ammodernamento delle ferrovie italiane, che comporta la spesa di 2 mila miliardi. Sarebbe dunque opportuno che il rappresentante del Governo garantisca e ribadisca anche in quest'aula — come ha fatto in parte il ministro nell'altro ramo del Parlamento — che il personale che sarà impegnato all'estero sarà, almeno per quel periodo, sostituito da nuovi assunti e posto fuori ruolo, in modo da non diminuire l'efficienza del nostro sistema ferroviario, anche se il personale chiamato nel Venezuela, in Egitto o altrove (sembra infatti che le richieste provengano anche dalla Nigeria, dal Brasile, dall'Egitto e — ahimé, non credo più — dall'Angola) sarà alquanto limitato.

Non solo, ma anche la partecipazione azionaria dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato alla costituenda società — il decreto-legge in pratica, è stato emanato per autorizzare la azienda autonoma delle ferrovie dello Stato a partecipare ad una società per azioni abilitata ad operare anche all'estero, poiché ciò è stato espressamente chiesto dalle autorità del Venezuela — dovrà essere ovviamente simbolica, perché altrimenti avremmo una distrazione di capitale che non ci è consentito in questo momento, date le esigenze, data la situazione e date le iniziative da prendere.

L'oratore che mi ha preceduto ha giustamente parlato delle carenze di carri ferroviari e particolarmente di carri frigoriferi; ed ha parlato altresì dei problemi di ristrutturazione, di ammodernamento, di ampliamento della rete ferroviaria; in questa situazione non è possibile disperdere i capitali, e distrarre il personale dai suoi compiti istituzionali. Questa mattina, ad esempio, in Commissione, il nostro gruppo ha aderito alla richiesta di trasferimento in sede legislativa di una proposta di legge intesa ad autorizzare la spesa necessaria per completare l'attivazione della linea ferroviaria Firenze-Faenza, mediante il ripristino e la sistemazione del tratto Firenze-San Piero a Sieve, distrutto durante la seconda guerra mondiale (e quindi almeno 33-34 anni fa).

Sempre a proposito di questi problemi, vorremmo avere alcune assicurazioni da

parte del rappresentante del Governo. Che ne è, ad esempio, della riattivazione della linea Ventimiglia-Cuneo, per la quale vi sono state trattative con il governo francese? Che ne è di quel tratto in territorio francese che dovrà essere costruito a spese del nostro paese e per il quale sono sorte difficoltà per gli appalti e per il ricorso a società italiane non volute dal governo francese? Sono situazioni che fanno riflettere, perché se abbiamo difficoltà per riattivare tratti brevissimi, di 30-40 chilometri come possiamo rischiare l'impiego di capitali, trasferendo personale per la costruzione di ferrovie all'estero? I nostri dubbi e le nostre perplessità hanno dunque fondamento. Noi attendiamo dunque queste assicurazioni da parte del Governo, proprio perché, serenamente, il nostro voto favorevole non vuole essere solo un voto dato a programmi di prestigio. La nostra capacità tecnica, la capacità realizzatrice delle nostre maestranze può essere esportata purché in Italia venga realizzato quanto è stato predisposto dal primo piano di ammodernamento. (*Applausi a destra*).

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

**PANI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, il gruppo comunista giudica positivamente il disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 18 marzo 1976, n. 47, concernente la partecipazione dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ad imprese aventi per fine lo studio, la progettazione e la costruzione di linee ferroviarie anche in territorio estero. Questo giudizio positivo deriva dal fatto che noi concordiamo con le finalità del provvedimento, perché consideriamo rispondente all'interesse del nostro paese la riaffermazione anche all'estero del valore del nostro lavoro e delle nostre tecnologie. Per questa via, crediamo, sarà possibile, ogniquale volta si realizzeranno interventi di questa natura negli Stati esteri, ricavarne riflessi positivi anche per la nostra economia, sia sotto il profilo occupazionale, sia sotto il profilo dei benefici valutari che ne derivano, sia infine sotto il profilo dello scambio di utili esperienze in un clima di proficua collaborazione internazionale. Vi è dunque un interesse del nostro paese che coincide con quello di altri paesi, particolarmente quelli

cosiddetti emergenti, e ciò naturalmente ha un rilievo non solo economico.

Proprio queste considerazioni, tuttavia, devono indurci ad una riflessione più attenta su quello che facciamo (o meglio su quello che non facciamo) in Italia proprio nel campo dei trasporti ferroviari. La prima considerazione che emerge riguarda il fatto che vi è nel mondo un forte recupero della strategia che punta sulla ferrovia, come asse portante della politica del trasporto di persone e di merci. Ciò è già avvenuto e sta avvenendo in Germania, negli Stati Uniti, nell'Unione Sovietica e in altri paesi e si sta proponendo come preminente interesse nazionale in una serie di Stati, particolarmente quelli africani, come a Nigeria, l'Angola, l'Egitto ed il Gabon. Ne deriva una conferma ed un'esigenza valide anche per noi: l'esigenza del rilancio urgente della ferrovia come perno principale del nostro sistema di trasporto e la conferma di una scelta per la quale il nostro partito si è battuto e si batte con coerenza e con vigore.

Dobbiamo a questo punto criticare un atteggiamento che è stato tipico delle forze di Governo, le quali, quando non hanno operato altre scelte rivelatesi sbagliate ed inefficaci (la scelta delle autostrade e delle automobili, per esempio), si sono mosse con colpevole incertezza e contraddittoriamente. Si riscontrano oggi gravi ritardi, pagati essenzialmente dai cittadini italiani, dovuti al mancato adeguamento del sistema ferroviario nazionale alle esigenze dello sviluppo economico e del trasporto delle persone e delle merci. Ciò è dovuto al fatto che non vi è stata una scelta politica ferma e coerente, fondata sulla ferrovia quale colonna dorsale del sistema dei trasporti e sulla sua integrazione con gli altri settori. Basti pensare, per esempio, ai ritardi — o meglio al « passo di tartaruga » — con cui vengono attuati i programmi deliberati per questo settore, ritardi spesso denunciati dal movimento operaio, particolarmente dai lavoratori ferroviari e dai cittadini utenti di questo servizio. Basti ancora pensare alle condizioni del sistema ferroviario nel sud, e particolarmente nelle isole, per rendersi conto del grave ritardo e del prezzo che oggi paghiamo, per non considerare, poi, il costo del trasporto, che in Italia si calcola sia corrispondente a circa un terzo del reddito nazionale lordo.

Tuttavia — si potrà obiettare — il lavoro e la tecnologia italiani sono apprezzati al-

l'estero. Ciò diminuirebbe la validità e la consistenza delle critiche che vengono mosse alle carenze, agli errori e soprattutto alle scelte sbagliate operate dai vari Governi nel settore dei trasporti. Oppure forse — si potrà dire — nessuno è profeta in patria. A me sembra, però, signor Presidente, che, anche al fine di esercitare sempre più la nostra influenza e la nostra presenza all'estero, sia necessario fare di più, meglio e diversamente, proprio in Italia. Quindi, si tratta di agire in modo operante e concreto, conquistando una capacità di realizzazione che oggi non abbiamo a causa, soprattutto, oltre che delle incertezze politiche e del mancato ammodernamento dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, della farraginosità delle procedure, della frammentarietà e diversificazione paralizzante delle competenze. Vi sono ben otto ministeri che si occupano dei trasporti: si tratta di realizzare, in modo reale ed effettivo, una nuova politica dei trasporti. Un passo inevitabile da compiere è quello della definizione di un piano nazionale dei trasporti che tenga conto delle esigenze della economia e della società italiana ed operi un reale ammodernamento in tutto il sistema, trovando le necessarie integrazioni e dando chiare risposte ai bisogni prioritari del trasporto pubblico di persone e di merci. Si deve trattare di un piano che divenga strumento di sostegno del rilancio economico e dell'occupazione nel nostro paese.

Va inoltre discusso rapidamente anche il ruolo della ricerca scientifica in questo settore; e va riconsiderato il ruolo delle partecipazioni statali (particolarmente dell'EFIM) in tutto il settore della produzione del materiale rotabile.

Intanto non va dimenticato che non si sta attuando con la necessaria rapidità il piano poliennale delle ferrovie, che comporta una spesa di duemila miliardi. Perché vi sono tanti ritardi? A che cosa sono dovuti? Che cosa occorre fare per superarli? E, in particolare, che cosa occorre fare per accrescere la capacità di spesa della azienda autonoma delle ferrovie dello Stato?

Talvolta si sente persino dire che il personale non è sufficiente (e mi riferisco a personale specializzato, a tecnici, ad ingegneri). Se così fosse, le perplessità sollevate al Senato in ordine al possibile trasferimento all'estero di personale specializzato — previsto dal decreto-legge — hanno un senso e un fondamento che non possono

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

essere cancellati dalle assicurazioni, date dal ministro dei trasporti in quella sede. Più corretto sarebbe, a questo proposito, pensare ad un modo concreto di incentivare la formazione di personale specializzato in questo particolare settore. Ma di questo non abbiamo sentito parlare.

Inoltre vorremmo porre una domanda più specifica circa l'attuazione del provvedimento in esame. Vorremmo sapere, cioè, se sono previsti oneri particolari, specie per l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in termini di sperimentazione e di collaudo di materiali e di forniture che formano oggetto dell'appalto cui ha partecipato una delle società di cui al decreto-legge. Si tratterebbe infatti di una sperimentazione attuata esclusivamente in Italia ma goduta, principalmente, da uno Stato estero. Ciò è rilevante anche perché, in prospettiva, potrebbero essere bandite altre gare di appalto particolarmente interessanti cui potrebbero partecipare società italiane o la stessa azienda ferroviaria. Mi riferisco, in particolare, alla ventilata ipotesi di una partecipazione italiana all'appalto per la costruzione della metropolitana di Caracas, per una spesa di oltre mille miliardi.

Dopo queste considerazioni, rimane in noi un profondo senso di insoddisfazione, anche se daremo voto favorevole ad un provvedimento che riteniamo nel complesso positivo. Tale insoddisfazione deriva da una valutazione della politica dei trasporti attuata fino ad oggi in Italia e della perdurante incertezza che, particolarmente in questo settore, sembra pervadere le forze di Governo. Le inadempienze, i ritardi, gli errori, le contraddizioni e le scelte sbagliate sono numerosi e documentabili. Rimane tuttavia in noi la fiducia che, proprio in ordine a questi problemi, cresca la consapevolezza dei cittadini e dei lavoratori e si sviluppino lotte unitarie per una nuova politica dei trasporti. Ed è questa fiducia nei possibili risultati delle lotte unitarie che ci fa considerare vicini gli obiettivi di riforma per i quali, con tanto accanimento, ci battiamo. (*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 Marzotto Caotorta.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Non ho nulla da aggiungere, signor Presidente.

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

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per trasporti*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non posso che prendere atto con vivo compiacimento del fatto che tutti i gruppi politici presenti in Assemblea concordano in una valutazione positiva del disegno di legge in discussione. Desidero precisare agli onorevoli Masciadri, Baghino e Pani che certamente esistono perplessità (che non sono sorte oggi, ma via via che il settore ferroviario nel nostro paese ha cercato di adeguarsi alle esigenze del momento), ma noi ci impegnamo ad affrontarle con la dovuta responsabilità e con la massima attenzione.

Il decreto-legge è stato emanato per consentire ad imprese italiane di concorrere ad una licitazione internazionale per la costruzione di alcune linee ferroviarie in Venezuela. L'importo della gara è di 4 miliardi di bolivares, al cambio attuale pari a circa un miliardo di dollari. Non si tratta quindi onorevole Baghino, del solito tema retorico secondo il quale noi chiameremmo in Italia rappresentanti di governi esteri o rappresentanti industriali o sindacali per ottenere commesse o inviti a partecipare a gare d'appalto: si tratta invece di una reale valutazione delle nostre capacità produttive. Questi inviti vanno quindi considerati in base alle esperienze che il nostro paese ha raggiunto in campo ferroviario; e ciò può smentire quanto viene detto o scritto sulle nostre capacità di attuazione dei programmi ferroviari.

All'onorevole Pani devo far osservare che, se molto di quanto previsto dal piano poliennale non è in fase avanzata, ciò non è dovuto alla volontà dell'amministrazione ferroviaria. Purtroppo esistono difficoltà di ordine territoriale, che richiedono lunghe trattative con gli enti locali e determinano la necessità di rinviare nel tempo ciò che potrebbe essere attuato con una certa celerità. Potremmo accennare soltanto ad uno degli esempi più vistosi, quello della contrapposizione fra la regione, la provincia e il comune di Firenze e l'amministrazione ferroviaria per la linea direttissima Roma-Firenze: potremmo ricordare cioè tutto il tempo che ha richiesto questa lunghissima trattativa la quale, finalmente, ha trovato una composizione in grado di realizzare tutti i presupposti della direttissima e di soddisfare le attese dei cittadini.

Il problema tuttavia non riguarda soltanto la direttissima Roma-Firenze, ma la rete ferroviaria in generale. Infatti, possiamo senz'altro dire che come una volta c'era fame di terra, oggi c'è fame di ferrovie. Non c'è comune, non c'è provincia d'Italia che non chieda una linea ferroviaria, che non chieda di avere un trasporto ferroviario più efficiente, più capace di rispondere alle esigenze dei propri cittadini. Per questo, onorevoli colleghi, il decreto-legge del quale si chiede la conversione in legge intende consentire la partecipazione dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato a società per azioni con sede in Italia che abbiamo come finalità lo studio, la progettazione, la costruzione e la gestione nella fase di avviamento — si ritiene che questa sia una fase che durerà non meno di tre anni — di linee ferroviarie in territorio estero.

Il decreto-legge prevede anche la eventuale autorizzazione all'amministrazione ferroviaria per utilizzare proprio personale nell'ambito delle predette società, sulle quali graveranno i relativi oneri, nonché per fornire attrezzature e materiale a titolo di locazione.

Sono evidenti, onorevoli colleghi, le ampie prospettive che si aprono alle industrie italiane (pensate soltanto a quante rotabili sono necessarie, a quante linee ferrate sono necessarie per poter attuare certi programmi) sia sotto il profilo della esportazione di tecnologia e di assistenza tecnica, sia sotto il profilo valutario e occupazionale.

Il provvedimento in esame ha la sua origine nella esplicita richiesta del governo venezuelano volta ad ottenere la collaborazione dell'azienda ferroviaria italiana. Analoghe richieste provengono dal Brasile, dalla Nigeria, dall'Egitto e ultimamente anche dall'Angola. L'opportunità e i vantaggi per l'Italia di una collaborazione internazionale nel settore ferroviario con i paesi latino-americani ed i paesi africani non sfuggirà certamente alla sensibilità dei colleghi.

Il provvedimento è reso necessario dal fatto che il governo venezuelano condiziona l'ammissione del consorzio di imprese italiane alla gara di appalto da esso bandita alla partecipazione azionaria dell'azienda ferroviaria italiana, in considerazione della sua tradizione, della sua esperienza e della sua capacità.

Onorevoli colleghi, l'approvazione del disegno di legge in esame assume anche una importanza promozionale in quanto il de-

creto-legge prevede la locazione all'estero di mezzi ferroviari italiani, il che costituirà uno strumento efficace per far conoscere nel mondo l'esperienza, la capacità e l'ingegno dei nostri uomini migliori, ma soprattutto la volontà di questo paese di dare il proprio apporto e la propria collaborazione ad altri paesi nel settore ferroviario.

**PRESIDENTE.** Si dia lettura dell'articolo unico del disegno di legge, identico nei testi del Senato e della Commissione.

**D'ANIELLO, Segretario,** legge:

« Il decreto-legge 18 marzo 1976, n. 47, concernente la partecipazione dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ad imprese aventi per fine lo studio, la progettazione e la costruzione di linee ferroviarie anche in territorio estero, è convertito in legge con la seguente modificazione:

L'articolo 2 è sostituito con il seguente:

” Al regio decreto 13 maggio 1929, n. 836, è aggiunto il seguente articolo 3:

’ Qualora le società di cui al secondo comma del precedente articolo 1 siano interessate ad appalti aggiudicati a seguito di gare internazionali, l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, con decreto del ministro dei trasporti di concerto con il ministro del tesoro, può essere autorizzata, anche in deroga alle norme vigenti, ad utilizzare proprio personale presso le predette società, per il tempo strettamente necessario al perseguimento delle finalità indicate al secondo comma dell'articolo 1. I relativi oneri graveranno sulle menzionate società.

L'amministrazione delle ferrovie dello Stato potrà essere altresì autorizzata, con il decreto ministeriale di cui al precedente comma ovvero con decreti successivi, a fornire attrezzature e materiali a titolo di locazione ’ ’ ».

**PRESIDENTE.** Non essendo stati presentati emendamenti, il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nel prosieguo della seduta.

**Proposta di assegnazione di un disegno di legge a Commissione in sede legislativa.**

**PRESIDENTE.** A norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo alla Camera l'assegnazione in

sede legislativa del seguente disegno di legge:

*alla VI Commissione (Finanze e tesoro):*

« Contributo addizionale alla Associazione internazionale per lo sviluppo (*International Development Association - IDA*) » (approvato dal Senato) (4419) (con parere della III, della V e della XII Commissione).

La suddetta proposta di assegnazione sarà posta all'ordine del giorno della prossima seduta.

#### **Trasferimento di progetti di legge dalla sede referente alla sede legislativa.**

**PRESIDENTE.** A norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo alla Camera l'assegnazione in sede legislativa - derogando altresì, in relazione alla particolare urgenza, al termine di cui al predetto articolo 92 - del seguente disegno di legge, per il quale le Commissioni permanenti riunite IX (Lavori pubblici) e X (Trasporti), cui era stato assegnato in sede referente, hanno chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa:

« Norme per l'autorizzazione della spesa di lire 30 miliardi per lavori su linee di navigazione interna di II classe » (approvato dal Senato) (4163).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Sempre a norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo alla Camera l'assegnazione in sede legislativa - derogando altresì, in relazione alla particolare urgenza, al termine di cui al predetto articolo 92 - dei seguenti progetti di legge, per i quali la XII Commissione permanente (Industria), cui erano stati assegnati in sede referente, ha chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa:

« Aumento del fondo di dotazione dell'Ente nazionale per l'energia elettrica - ENEL » (4288).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Senatori MINNOCCI ed altri: « Provvidenze a favore dei consorzi e delle società consortili tra piccole e medie imprese » (approvato dalla X Commissione permanente del Senato) (4412); DE' COCCI ed altri: « Organismi associativi fra piccole e medie imprese » (3279) (la Commissione ha proceduto all'esame abbinato).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

#### **Approvazioni in Commissione.**

**PRESIDENTE.** Informo la Camera che nelle riunioni di oggi delle Commissioni permanenti, in sede legislativa, sono stati approvati i seguenti progetti di legge:

*dalla VI Commissione (Finanze e tesoro):*

« Collegamento delle pensioni del settore pubblico alla dinamica delle retribuzioni. Miglioramento del trattamento di quiescenza del personale statale e degli iscritti alle casse pensioni degli istituti di previdenza » (4305), con modificazioni e con l'assorbimento delle proposte di legge: COTECCHIA ed altri: « Provvedimenti perequativi per le pensioni militari e civili a carico dello Stato » (2750); ROBERTI ed altri: « Attribuzione di un assegno integrativo al personale dello Stato collocato a riposo » (2881); QUILLERI e ALESI: « Estensione ai pensionati civili e militari dello Stato dell'assegno perequativo ed ai funzionari e militari dei corpi di polizia collocati a riposo anteriormente al 30 giugno 1973 dell'aliquota pensionabile dell'indennità mensile d'istituto nella misura stabilita dall'articolo 10 della legge 27 ottobre 1973, n. 628 » (2985); IOZZELLI: « Estensione dell'assegno perequativo ai pensionati dello Stato e modifiche al trattamento di quiescenza » (3036); BUBBICO e de MEO: « Norme per il trattamento pensionistico del personale delle forze armate e delle forze di polizia in quiescenza anteriormente alla data di entrata in vigore della legge 27 ottobre 1973, n. 628 » (3052); CANESTRARI ed altri: « Corresponsione di un assegno

perequativo o indennità, valutabile ai fini della pensione al personale delle amministrazioni dello Stato, dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, dell'azienda di Stato per i servizi telefonici, dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dell'amministrazione dei monopoli di Stato » (3438); SERVADEI ed altri: « Modifica all'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, numero 1092, concernente norme sul trattamento di quiescenza di dipendenti civili e militari dello Stato » (4302), *le quali, pertanto, saranno cancellate dall'ordine del giorno;*

« Aumento del fondo di rotazione per iniziative economiche a Trieste e Gorizia di cui alla legge 18 dicembre 1955, n. 908 » (4250), *con modificazioni;*

« Verifica e riscontro di bollette vincenti del lotto » (4257);

*dalla X Commissione (Trasporti):*

BOFFARDI INES e BODRITO: « Modifiche agli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, relativamente ai limiti di peso per i veicoli di trasporto » (660); TASSI: « Modifiche degli articoli 32, 33 e 121 del testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, delle norme sulla circolazione stradale e ritocchi della tassa di circolazione per gli autoveicoli industriali » (2474); TASSI ed altri: « Aumento della portata lorda dei rimorchi agricoli e autorizzazione alla circolazione degli autocarri agricoli e degli autotreni agricoli » (2742); MARIANI ed altri: « Modifica degli articoli 10, 26, 32, 33 e 121 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, che approva il testo unico delle norme sulla circolazione stradale » (2833), *in un testo unificato e con il titolo: « Nuove norme sugli autoveicoli industriali » (660-2474-2742-2833);*

MERLI ed altri: « Estensione alle aziende dei mezzi meccanici e magazzini portuali di Ancona, La Spezia, Livorno e Messina di alcuni benefici previsti per gli enti portuali » (3898), *con modificazioni e con il titolo: « Estensione alle aziende dei mezzi meccanici e magazzini portuali di Ancona, La Spezia, Livorno, Messina e Cagliari di alcuni benefici previsti per gli enti portuali »;*

*dalla XIV Commissione (Sanità):*

« Spese per l'organizzazione relativa ai servizi per la vaccinazione obbligatoria contro la tubercolosi » (approvato dalla XII Commissione permanente del Senato) (4396).

**Discussione della proposta di legge: Sangalli ed altri: Modifiche alla legge 9 gennaio 1956, n. 24, concernente i diritti per l'uso degli aerodromi aperti al traffico aereo civile (2112).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Sangalli, Vaghi, Marzotto Caotorta, Aliverti e Rizzi: Modifiche alla legge 9 gennaio 1956, n. 24, concernente i diritti per l'uso degli aerodromi aperti al traffico aereo civile.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che da parte di alcuni gruppi ne è stato richiesto l'ampliamento limitatamente ad un oratore per gruppo, ai sensi dell'articolo 83, secondo comma, del regolamento.

Come la Camera ricorda, nella seduta del 14 aprile 1976 la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, la proposta di legge in esame, che è stata presentata nel 1973, ha lo scopo di modificare i livelli delle tariffe di approdo e decollo negli aeroporti da parte degli aerei civili di linea: tariffe che sono ancora regolate dalla legge 9 gennaio 1956, n. 24. Nel corso della discussione in Commissione è apparsa evidente la necessità di apportare profonde modifiche alla proposta, e di conseguenza è stato necessario modificare anche il titolo, che ora la Commissione propone nel seguente testo: « Nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile ».

Perché questa modifica? Perché la legge n. 24 appariva ormai superata anche per gli articoli che non venivano modificati. È apparso pertanto opportuno riunire in un unico testo, anche per praticità di consultazione, tutte le norme che si riferiscono ai diritti concessi ai gestori degli aeroporti, sia per quanto riguarda il movimento degli

aerei, sia per quanto riguarda il movimento dei passeggeri (lasse d'imbarco).

Rispetto al vecchio testo, le novità proposte sono molte. In primo luogo, mentre la legge n. 24 fissava dei *plafonds* massimi al di sotto dei quali doveva mantenersi la tariffa, demandando al Ministero dei trasporti la fissazione delle tariffe stesse, che infatti nel tempo hanno finito per raggiungere il *plafond* massimo, nel testo in esame si stabiliscono direttamente le tariffe fisse per tutti gli aeromobili, demandando al Ministero, assistito da una commissione prevista dall'articolo 9, la revisione delle tariffe. Si è così previsto un sistema più complesso che consenta, in occasione della revisione delle tariffe, l'ascolto di tutte le componenti interessate. Infatti della commissione faranno parte, oltre ad un membro del consiglio superiore dell'aviazione civile, a due funzionari della direzione generale dell'aviazione civile, a due funzionari dei Ministeri del tesoro e delle finanze, anche due esperti in rappresentanza dei gestori di aeroporti e due esperti in rappresentanza dei vettori aerei nazionali. La commissione, però, non potrà rivedere le tariffe prima di due anni.

Un'altra novità è costituita dal fatto che la stessa commissione dovrà essere sentita dal ministro dei trasporti prima dell'emanazione delle modifiche delle tariffe relative ai servizi a terra, ai servizi di assistenza ai passeggeri e ai servizi di trasporto aereo di linea per passeggeri. Adesso detta fissazione di tariffe è lasciata alla discrezionalità del Ministero. In realtà la discrezionalità resta, ma si chiede a quest'ultimo di sentire preliminarmente la commissione di cui trattasi, il che sembra molto opportuno. Avremo, cioè, un contraddittorio tra le parti interessate e tra i dicasteri interessati, in luogo dei colloqui separati cui procedeva prima il Ministero.

Altra novità della legge è nella misura delle tariffe. Di fatto queste sono raddoppiate rispetto ai livelli oggi in vigore. Tale raddoppio è sembrato necessario stante l'attuale situazione: oggi i livelli delle tariffe in uso nei nostri aeroporti sono i più bassi d'Europa, il che facilita grandemente le compagnie estere, ma si traduce in una perdita notevole di valuta per il nostro paese. La situazione è, infatti, per quanto concerne la gestione degli aeroporti italiani, ormai cronicamente passiva. Faccio soprattutto riferimento agli aeroporti affidati ad

enti di gestione, i quali non sanno più come coprire i loro *deficit*. È così che aeroporti come quelli di Roma e Milano — che assorbono la maggior parte del traffico aereo nazionale — debbono ricorrere a sovvenzioni a Roma da parte dell'IRI e, a Milano, da parte del comune, che è il maggior azionista della società. È una situazione che non vi è motivo di continuare a mantenere: se è vero che sono difficili le condizioni dei vettori aerei, non vi è motivo per non mettere in condizioni di economicità le gestioni degli aeroporti, specialmente in considerazione degli aggiornamenti e degli ammodernamenti che si rendono necessari alle rispettive attrezzature.

Si è, poi, semplificata la tariffazione, nel senso che risultano soppresse le tariffe per gli aeromobili da turismo. La distinzione tra aeromobili commerciali e da turismo aveva finito con l'essere, di fatto, assai difficile, tanto che gli aerei da turismo erano già sottoposti al pagamento della tariffa normale. È rimasta, invece, l'esenzione per gli aerei adibiti ad attività didattiche (aeroclub e così via). È stato, quindi, modificato il tipo di tariffa per ciò che concerne la sosta. Mentre prima veniva calcolata a giornata, ora viene commisurata al numero delle ore, con una franchigia delle prime tre. Tutto ciò allo scopo di diminuire, per quanto possibile, la sosta degli aerei negli aeroporti, che, evidentemente, risultano sempre motivo di ingombro. È stata, invece, esentata la cosiddetta sosta di base, che gli aerei effettuano nelle basi di armamento di ciascuna compagnia aerea (in pratica, nelle rimesse).

È stata, infine, semplificata la esazione della tassa di imbarco che è stata raddoppiata e portata a lire 2.000, per passeggeri diretti all'estero (è rimasta immutata l'esenzione prevista per i passeggeri delle linee nazionali). La stessa viene infatti a gravare sul vettore che può rivalersi sul prezzo del biglietto. Tutto ciò ad evitare un doppio esborso da parte del passeggero, che risulta assai scomodo. Alla dogana, quando crede di aver tutto pagato è ancora obbligato a tirar fuori le mille lire, di cui magari è sprovvisto, per il pagamento della tassa di imbarco. È perciò, preferibile che la somma in questione sia inclusa nel biglietto e che l'interessato abbia a pagare una sola volta.

Altro problema sorto nell'esaminare la proposta di legge in questione è quello relativo agli aeroporti statali, nei quali at-

tualmente godono di esenzione gli atterraggi e i decolli di apparecchi di linea. È una facilitazione che lo Stato ha previsto in favore dell'aviazione civile agli inizi della sua attività. Ma è una facilitazione che non ha ragion d'essere e che soprattutto finisce per provocare delle distorsioni nel traffico, praticamente mettendo in condizioni di gratuità alcuni aeroporti rispetto ad altri, e facendo quindi preferire alcuni aeroporti piuttosto che altri dalle linee aeree a seconda che in questi aeroporti si paghi o meno la tariffa.

Per altro, far pagare subito a tutte le compagnie i diritti d'uso di questi aeroporti statali avrebbe significato un colpo mortale per molte compagnie, soprattutto per quelle minori. Si è pensato quindi di introdurre una gradualità: partendo da un 10 per cento si arriva al 100 per cento soltanto nel 1982. In questo modo le compagnie si potranno via via adeguare.

Sono rimaste alcune norme praticamente simili alle precedenti in tema di modalità di accertamento e altri problemi marginali per i quali non vi sono modificazioni di rilievo.

Abbiamo voluto fornire una nuova normativa pratica e semplice che sostituisse completamente quella del 1956. Abbiamo previsto un'entrata in vigore della legge dilazionata di tre mesi per permettere alle compagnie di fare i loro conti ed anche alle varie società e alle gestioni aeroportuali di preparare le varie tariffe in modo da facilitare l'applicazione di questa legge. Legge che — ripeto — è molto attesa da tutti i gestori di aeroporti e che è indispensabile per permettere loro di trovarsi in condizioni di parità rispetto agli altri aeroporti europei consentendo quindi al nostro trasporto aereo di raggiungere, anche per quanto riguarda l'organizzazione a terra, un livello pari allo sviluppo sempre crescente che ha questo servizio aereo, che non è più un servizio per privilegiati, ma un servizio essenziale per il paese.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti.

**DEGAN, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

**PRESIDENTE.** Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Masciadri. Ne ha facoltà.

**MASCIADRI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, nelle sue linee generali, l'adeguamento delle tariffe che viene prospettato con la proposta di legge in discussione trova il gruppo del partito socialista italiano consenziente. Ciò soprattutto per la ragione che le tariffe sulle quali siamo attestati, che vengono pagate da vettori aerei nazionali ed internazionali, risalgono all'anno 1956, quando il valore della lira era diverso, quando gli aeroporti e i velivoli erano meno sofisticati, quando occorrevano minori attrezzature aeroportuali e pertanto gli esercizi aeroportuali dovevano sopportare spese assai minori di quelle che devono sopportare oggi, a 20 anni di distanza.

I motivi principali che hanno indotto la Commissione a proporre all'unanimità questo adeguamento — che in buona sostanza, come ha rilevato anche il relatore, comporta un raddoppio delle tariffe aeroportuali, con conseguente vantaggio per gli aeroporti e svantaggio per i vettori — sono stati presi in considerazione anche nel corso dell'indagine conoscitiva sullo stato dell'aviazione civile in Italia.

Concordemente la Commissione, a tale proposito, aveva concluso che era opportuno e forse indispensabile pervenire ad un adeguamento delle tariffe in questione. I motivi — cercherò di esporli brevemente, anche se il relatore ha inteso, nella sua sintetica relazione, chiarirli adeguatamente — attengono al fatto che siamo ad un livello leggermente inferiore rispetto alle tariffe praticate negli altri aeroporti (e mi riferisco ad una comparazione non indifferenzialmente su scala mondiale, quanto soprattutto su scala europea). Certo, bisognerebbe sottolineare che le diverse tariffe non sempre sono omogenee e comparabili; né d'altra parte si può dimenticare il fatto che il livello, inferiore rispetto a quelle medie europee, che ha caratterizzato le nostre tariffe e probabilmente continuerà a caratterizzarle, si riallaccia alla considerazione fondamentale in base alla quale le prestazioni che i nostri aeroporti, in larga parte, offrono e le attrezzature delle quali sono mediamente (insisto su questo avverbio) dotati, sono inferiori a quelle che si potrebbero desumere da un'ipotetica media degli aeroporti europei. Basterebbe all'uopo considerare il fatto che, per costruire alcuni di quegli aeroporti europei ai quali fa sovente riferimento l'AIGASA, cioè l'associazione aeroportuale italiana, e nei quali vigono ta-

riffe superiori alle nostre, si sono spese somme dell'ordine di 400-500 miliardi di lire ed oltre, mentre le spese relative al più dotato ed attrezzato dei nostri aeroporti, quello di Fiumicino, non superano — comprendendo in esse gli oneri relativi agli ultimi interventi, non ancora del tutto completati — i 100-120 miliardi di lire. Ciò conferma che il livello delle tariffe, isolatamente considerato, non ha un valore assoluto, ma che invece le tariffe stesse debbono essere comparate alle prestazioni offerte a favore del vettore aereo.

Con il presente provvedimento, per altro, noi offriamo lo strumento che consentirà agli esercizi aeroportuali, oltre che di realizzare un ipotetico pareggio di bilancio, anche di costruire nuove infrastrutture.

Andrebbe, certo, messo in evidenza il fatto che, per quanto concerne appunto le infrastrutture, uno strappo alla regola, una sorta di forzatura delle leggi, per la verità è stata già consumata — e mi riferisco agli aeroporti non statali — nell'anno 1974, allorché, proprio per favorire tale categoria di aeroporti, furono stanziati decine e decine di miliardi a favore dei sistemi aeroportuali di Torino, Milano, Genova e Venezia; somme che, in base al tenore letterale della normativa vigente, non avrebbero potuto essere stanziati.

In ogni modo, non si può negare che, grazie ai maggiori ricavi ottenuti con il raddoppio delle tariffe derivante dall'approvazione della proposta di legge in esame, gli esercizi aeroportuali, oltre a conseguire il pareggio di bilancio, saranno in grado di poter puntare alla realizzazione di migliori infrastrutture ed apparecchiature, in modo da portarsi ad un livello veramente europeo.

Un'ultima considerazione vorrei svolgere, a significare e sottolineare l'importanza del provvedimento in esame. Con esso, infatti, grazie al già ricordato raddoppio delle tariffe, solleviamo in sostanza gli enti locali — con particolare riferimento a comuni, province e regioni — dell'onere, che finora hanno dovuto sopportare, soprattutto in questi ultimi anni, di colmare il *deficit* degli esercizi aeroportuali. Basterebbe pensare, a questo proposito, alle lagnanze che tutti abbiamo avuto occasione di sentire, a più riprese, sulla stampa, durante conferenze o tavole rotonde, da parte dei dirigenti del sistema aeroportuale milanese. Il comune di Milano — che praticamente è il maggiore azionista del sistema aeroportuale di quella città — negli anni passati

ha dovuto concorrere con alcuni miliardi di lire per sanare la gestione ordinaria. Pare che il capitale sia stato addirittura annullato, azzerato, e che il comune di Milano — che, come tanti altri d'Italia, in questo momento non naviga certo in acque tranquille — abbia dovuto sborsare, se non vado errato, 6-7 miliardi di lire per sanare — insisto — una situazione assolutamente debitoria.

Debbo però dire, con molta franchezza, per esprimere interamente il mio pensiero, che il nostro compito (mi rivolgo in particolare al collega Sangalli, primo firmatario della proposta di legge in esame) non è quello di rimettere semplicemente a posto le passività delle amministrazioni comunali, provinciali e regionali. Il comune di Milano, se non vado errato, l'anno scorso è intervenuto con 117 miliardi per i mezzi di trasporto di superficie; non capisco allora perché non possa sborsare qualche centinaio di milioni per il suo sistema aeroportuale, che, se non esclusivamente, certo serve anche la città di Milano e il suo *Hinterland*. È quindi evidente che, a mio modestissimo avviso, non possiamo tollerare sproporzionate passività di comuni, province e regioni; ma un qualche intervento finanziario, seppure modesto, seppure meno consistente che in passato, se volete, dovrà pur essere esercitato da chi non può preoccuparsi unicamente dei filobus, dei tram e delle metropolitane, ma ha il dovere di capire che, se una città è grande, lo è anche in funzione del sistema aeroportuale che ha a sua disposizione.

Sono questi i motivi che ci inducono a considerare l'opportunità che il gruppo socialista dia il suo assenso, in linea di massima, al provvedimento che prevede il raddoppio delle tariffe.

Ma la domanda che vorrei porre, e porre ai colleghi, è se con la proposta di legge che stiamo per approvare raggiungiamo o no l'obiettivo che ci siamo prefissi. Le cifre che ci vengono offerte dagli enti aeroportuali e dai vettori sono in verità molto diverse; non possono collimare, perché vengono presi in esame dati non omogenei. Si fa infatti riferimento ad aeroporti in ben altre condizioni. Dai dati che ho potuto raccogliere ho ricavato l'impressione, assai chiara, che con l'approvazione di questo provvedimento saremo in grado di raggiungere almeno il livello europeo continentale, e di superare certamente gli aeroporti dell'area mediterranea. Varrebbe la pena di ricordare che nella stessa relazione

dell'onorevole Sangalli venivano citate tariffe assai inferiori a quelle attualmente in vigore. La situazione si è naturalmente modificata anche in termini di valore monetario; ma già nella relazione iniziale — lo affermo con assoluta certezza — si diceva che in molti aeroporti dell'area del Mediterraneo (che sono quelli che più ci interessano, non fosse altro che per ragioni concorrenziali di carattere turistico) i costi sono attualmente all'incirca sullo stesso livello.

Se attualmente, dunque, le tariffe sono praticamente uguali, con il ritocco che si propone con questo provvedimento (e che noi socialisti accettiamo) nei nostri aeroporti si pagherà certamente di più che in Algeria, in Egitto, in Grecia, in Libano, a Malta, in Marocco, in Spagna e in Tunisia, cioè in quei paesi che fanno concorrenza al nostro per il turismo. Non vi è quindi alcun dubbio sul fatto che un eventuale ulteriore elevamento delle tariffe ci porrebbe certamente in difficoltà, così come già qualche difficoltà ci deriverà da questo provvedimento.

Facendo riferimento a quello che è il maggior vettore italiano e alla sua più diretta consociata (trascurando cioè l'Alisarda e l'Itavia, che accolgono una minima parte dei traffici nazionali), si può dire che attualmente l'Alitalia e l'ATI pagano per diritti di approdo e di partenza su aeroporti italiani circa tre miliardi di lire l'anno. In conseguenza della legge n. 755 del 1973, avrebbero addirittura dovuto pagare 6 miliardi e 200 milioni (ma è attualmente in corso a questo proposito una controversia di fronte al competente tribunale amministrativo: non è però escluso che debbano quanto prima pagare secondo le tariffe aggiornate e anche rifondere gli arretrati). In conseguenza del provvedimento che stiamo per adottare (a meno che non venga approvato qualcuno degli emendamenti che il mio gruppo presenterà), l'esborso annuale delle due compagnie dovrebbe raggiungere i tredici miliardi di lire, con un maggiore onere di 7 miliardi, che non è certo trascurabile e non facilmente sopportabile da vettori che — come tutti quelli del resto del mondo — non versano certo in floride condizioni (e non solo e non tanto per motivi di cattiva o di buona gestione: la crisi del trasporto aereo è ormai generalizzata ed estesa a tutte le grandi compagnie).

Sarà bene tener conto di un'altra cifra, che viene fornita dagli stessi vettori e quindi può essere considerata di parte (ma, in ogni caso, non credo che sia molto lontana

dalla realtà): mi riferisco al fatto che, ad esempio, la Società degli aeroporti romani, sorta tre anni fa per legge, con il nuovo provvedimento verrebbe ad incassare circa 18 miliardi di lire l'anno, in luogo dei 10 miliardi e 400 milioni circa finora riscossi. L'aumento in cifra assoluta sarebbe di circa 7 miliardi e mezzo: e si tratta di un incremento non certo modesto. Di contro, la società che gestisce gli aeroporti di Milano vedrebbe aumentare i suoi introiti da 6 miliardi e 400 milioni a più di 10 miliardi.

Fin qui le cifre, che non credo meravigliino nessuno. Semmai, esse possono impressionare i vettori, i quali senza dubbio verranno a trovarsi in difficoltà, almeno nella fase iniziale (questo se, come mi auguro, la difficoltà non diventerà cronica). È però certo il fatto che con questo provvedimento diamo sufficiente ossigeno ad uno dei tre settori del trasporto aereo, ma non provvediamo per gli altri due. Consideriamo una piccola tessera del mosaico, per quanto importante, rappresentata dagli esercizi aeroportuali, mentre tralasciamo di considerare le condizioni in cui versano gli altri due settori portanti dell'aviazione civile: la direzione generale dell'aviazione civile ed i vettori, senza i quali naturalmente non si può volare.

Circa le carenze in materia di direzione generale, colgo l'occasione per sottolineare quelle non solo quantitative del personale, ma soprattutto quelle qualitative, più volte segnalate. A più riprese infatti ci siamo lamentati per le carenze qualitative: i compiti di programmazione e controllo che la direzione generale potrebbe esercitare non vengono invece assolti. In mancanza di una politica della direzione generale, qualcun altro riempie il vuoto e fa — od obbliga a fare — una programmazione a suo uso e consumo, direi di carattere settoriale, in quanto anche in politica il vuoto naturalmente non può esistere.

In questo contesto rientra il problema delle concessioni. All'uopo faccio osservare all'onorevole rappresentante del Governo come risulti ancora pendente, per quanto ci riguarda, una chiara risposta sul problema della rinnovazione o no della concessione per l'Alitalia e per le altre compagnie. La concessione è scaduta da oltre un anno e non è stata rinnovata; la bozza di nuova concessione esiste, ma nessuno

ufficialmente la conosce. Vorremmo sapere se è possibile prenderne visione (abbiamo già parlato a sufficienza di questo punto in Commissione). Pare un segreto di Stato, come se i parlamentari avessero l'obbligo di essere mantenuti all'oscuro dei provvedimenti da adottare, non certo di scarsa rilevanza, come quelli in materia di concessioni! Non posso che lamentarmi di questa che ritengo una carenza governativa nei riguardi del Parlamento, ovvero di un gruppo di parlamentari. Vogliamo esaminare la convenzione e parlarne, per verificare se esistano eventuali contrasti fra la volontà del Parlamento espressa nell'indagine conoscitiva e quella dell'esecutivo. Se esistono divergenze, esse vengano alla luce del sole, perché se ne discuta. In fatto di concessioni, per noi il problema è che si abbia un raffronto fra le effettive possibilità dei vettori e le concessioni attribuite, le quali poi rischiano di rimanere sulla carta con danno per l'intera collettività.

Resta aperto il problema dei voli a domanda, o *charter*, per i quali in buona sostanza stiamo tutti lavorando al fine di conferire un monopolio ai vettori esteri in essi specializzati. Si pensi che l'anno scorso e due anni or sono, secondo i dati ormai di dominio pubblico, risulta che, su 3 milioni di passeggeri di voli a domanda, il 95 per cento è stato trasportato da vettori esteri, mentre a nulla si provvede da noi. Anche qui si rischia, nonostante le garanzie che rimangono sulla carta, di veder consolidarsi domani, in mancanza di provvedimenti, il monopolio già oggi nelle mani dei vettori esteri, con danno conseguente non solo sotto il profilo degli esborsi valutari, ma anche sotto quello della perdita di correnti turistiche, come ognuno può facilmente immaginare.

Rimane da risolvere il gravissimo problema del numero degli scali, sul quale possiamo anche non trovarci d'accordo. Io continuo ad insistere — e i colleghi di tante parti politiche hanno convenuto — che il numero degli scali attuali per la nostra Italia (che non è ancora il paese di Bengodi, ma un paese che ha il livello di vita che ognuno conosce), siano essi 36 o 39, è eccessivo, che occorre una certa distanza tra scalo e scalo: occorre un piano degli aeroporti, ma questo piano non è stato fatto, con la conseguenza che ci troviamo privi di uno strumento che ci possa consentire

di concentrare i nostri mezzi su pochi aeroporti veramente efficienti.

Rimane poi il secondo problema da affrontare, che è quello dei vettori.

Onorevoli colleghi, credo che ognuno sia cosciente che oggi qui stabiliamo che vi è una parte che deve pagare e una parte che deve ricevere. Il collega Sangalli e gli altri — non ho dubbi — si rendono conto che la parte che deve pagare è rappresentata dai vettori, i quali dovranno sborsare un certo numero di miliardi in più nel corso degli anni venturi e già nel corso dell'anno corrente, qualora la proposta di legge sia approvata dal Senato, come io immagino, in tempi brevi; e il settore che riceverà questi fondi è rappresentato dal sistema aeroportuale.

Ebbene, se consideriamo le condizioni in cui operano i vettori, occorre pure fare alcune osservazioni: occorrerà almeno dire che, se vogliamo evitare gestioni fallimentari, questa volta nelle compagnie aeree nazionali, è necessario provvedere in qualche modo, con mutui agevolati od altre forme, con provvedimenti di altra natura che ne garantiscano la sopravvivenza.

A questo punto si dovrebbe toccare un tema che per brevità risparmi ai colleghi, soprattutto in considerazione dell'ora tarda. Si tratta di un discorso molto interessante che potrebbe anche, immagino (o temo), trovarci su sponde opposte; potrebbe trovare il gruppo socialista o il sottoscritto in polemica con altri gruppi politici. Occorre stabilire l'avvenire destinato al trasporto aereo, se cioè il trasporto aereo va incrementato, se si prevede nei prossimi anni un suo sviluppo, e con quale saggio d'incremento; se, insomma, l'avvenire dell'aviazione civile è da considerarsi di primaria importanza oppure se, come altri colleghi potrebbero anche sostenere, nel corso di questi anni andrà data importanza prevalente, direi quasi monopolistica, ad altri tipi di trasporto, quale ad esempio la strada ferrata, a scapito, anzi mortificando il trasporto aereo.

Io sono dalla parte di coloro i quali, credo con ragione, sostengono che il mezzo di trasporto aereo non è più « il mezzo del domani », ma è certamente già il mezzo d'oggi, e che quindi esso va potenziato. Sono del parere, in buona sostanza, che è anche inumano, certamente antisociale, far sì che un lavoratore si trasferisca dal nord al sud, vada da Milano e Torino a Catania, a Reggio Calabria o a Messina con

il treno, impiegando venti ore, con bagagli e figli, e con tutti gli incomodi che ciò comporta, quando è invece possibile trasportare masse anche abbastanza cospicue di viaggiatori per via aerea, in un'ora e mezzo o due ore di tempo; e anche dal punto di vista economico, se facessimo i conti, non credo che gli oneri sarebbero più pesanti.

Mi pare che valga ormai la pena di prendere in buona considerazione il fatto che l'Italia è una penisola allungata, che oltre mille chilometri dividono il nord dal sud, e che occorre quindi garantire, come servizio sociale, un migliore trasporto, quale è rappresentato certamente anche dal vettore aereo.

D'altra parte, quand'anche ritenessimo che il mezzo di trasporto aereo non si adatti alla situazione economica del paese, che il suo sviluppo vada frenato, non comprenderei poi la ragione per la quale si debbano spendere centinaia di miliardi di lire per migliorare gli aeroporti italiani, i quali diventerebbero piste per fare atterrare i soli velivoli stranieri.

Avviandomi alla conclusione, e nel dichiararmi favorevole al provvedimento nelle sue linee generali, desidero far presente che il gruppo del partito socialista ha presentato alcuni emendamenti — in merito ai quali farò eventualmente alcune precisazioni nel corso della discussione sugli articoli — ed un ordine del giorno. Gli emendamenti e l'ordine del giorno vanno ad aggiungersi all'illustrazione del problema che ho cercato di fare nel mio intervento.

Per quanto riguarda gli emendamenti, nelle loro linee ispiratrici, desidero far presente che essi tendono semplicemente a trovare un *modus vivendi*, un punto di conciliazione, come a più riprese abbiamo cercato di fare in sede di Commissione, al fine di diminuire la tariffa relativamente ai voli nazionali. Noi proponiamo di diminuire complessivamente la tariffa di 100 lire, e di portarla quindi da 500 — questa era l'ultima proposta — a 400 lire per tonnellata o frazione di tonnellata sulle prime 25 tonnellate del peso massimo alla partenza (risultante dal certificato di navigabilità) e da 600 a 500 per ogni successiva tonnellata o frazione di tonnellata. Abbiamo poi presentato un altro emendamento all'articolo 4, in relazione al principio in base al quale le società di navigazione aerea nazionali vengono assoggettate anche dagli aeroporti gestiti dallo Stato al pagamento di alcuni

diritti. Desidero innanzitutto richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che oggi negli aeroporti gestiti dallo Stato non si paga, in base ad una esenzione stabilita tempo fa, e far presente che il principio stabilito dall'articolo 4 è accettato *ob torto collo* dal sottoscritto. Riteniamo tuttavia che sia opportuno far pagare in maniera diversificata nel tempo, e far scivolare nel tempo le percentuali di pagamento quali sono state illustrate dal relatore (portando il piano di pagamento compiuto al 100 per cento all'inizio del 1983, e non all'inizio del 1982 così come era stato stabilito dalla Commissione nella sua ultima determinazione). In questo modo, facendo slittare il termine di un anno, come abbiamo già sottolineato in sede di Commissione, si darebbe ancora un po' di respiro alle compagnie di navigazione aerea, in attesa che i nuovi provvedimenti vengano adottati, oggi per i sistemi aeroportuali, e domani — come certo sarà opportuno — per le linee aeree nazionali, che non versano sicuramente in floride condizioni.

Questi sono i principi fondamentali degli emendamenti da noi presentati, in merito ai quali — come ho detto — farò eventualmente ulteriori precisazioni in sede di illustrazione.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno (che do per illustrato, rinunciando quindi a prendere la parola in un momento successivo), desidero precisare che lo stesso si rifà alle conclusioni dell'indagine conoscitiva, nel corso della quale — l'ho già detto, ma desidero ribadirlo — era stato espresso il concetto che le tariffe aeroportuali andavano aggiornate; contestualmente era stato espresso un secondo concetto, in virtù del quale sarebbe stato necessario aiutare temporaneamente i vettori aerei. Richiamo pertanto questa sorta di obbligo morale che incombeva, se non sull'esecutivo, sul Parlamento, in quanto l'indagine conoscitiva era stata condotta dal Parlamento, e mi faccio portavoce di quanto il Parlamento stesso aveva già stabilito. Ritengo molto impegnativo questo ordine del giorno, rispetto al quale gradirei l'assenso del Governo per un impegno non meramente formale, ma sostanziale, a testimonianza che Governo e Parlamento sono sensibili alle difficoltà nelle quali versa il vettore aereo, che va naturalmente aiutato.

Signor Presidente, per concludere dirò, per evitare di intervenire ancora sugli emendamenti, che mi dichiaro favorevole alla

soppressione degli articoli 8 e 9, in conformità a quanto ho già affermato. Infatti, ritengo che la revisione delle tariffe in un prossimo futuro non debba spettare all'esecutivo, col pericolo che sia piegata a manovre politiche, ma restare di competenza del Parlamento. Si tratterebbe — a mio parere — di una sottrazione di competenze ingiustificata. È per questa ragione che propongo la soppressione degli articoli 8 e 9, anche a nome di tutto il gruppo socialista.

Da parte nostra, abbiamo cercato, oltre che di difendere le nostre vedute, di trovare armonia ed accordo con tutti gli altri gruppi: in questo spirito ci siamo adoperati, nel corso di un anno di discussione appassionata e motivata in Commissione, per giungere a trovare punti d'intesa anche in Assemblea.

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

**SANGALLI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, dal 10 maggio 1973, giorno in cui unitamente ai colleghi Vaghi, Marzotto Caotorta, Aliverti e Rizzi ho avuto il piacere di presentare la proposta di legge oggi al nostro esame, tesa ad apportare modificazioni e soprattutto doverosi aggiornamenti alla legge 9 gennaio 1956, n. 24, che per la prima volta fissava nel nostro paese i diritti che i vettori italiani e stranieri devono pagare per l'uso degli aerodromi aperti al traffico aereo civile, molti avvenimenti nel settore del trasporto aereo si sono susseguiti nel nostro paese e all'estero. Alcuni di essi meritano di essere ricordati per sottolineare l'importanza e l'urgenza del passo che oggi, con la votazione e — mi auguro — con l'approvazione del nuovo testo formulato e proposto dal comitato ristretto della Commissione trasporti, noi ci accingiamo a compiere.

Dopo un lungo periodo di pionierismo e di scomposta crescita del settore aeroportuale, dovuto in gran parte alle iniziative meritorie degli enti locali (e non posso qui non ricordare in particolare quelle relative agli aeroporti di Milano, Torino, Genova, Venezia, Trieste, Bergamo e Pisa), finalmente l'opinione pubblica ed il potere politico hanno preso coscienza dell'importanza del ruolo svolto dalle società e dagli enti di gestione aeroportuale, teso allo sviluppo dei traffici e conseguentemente al potenziamento dell'economia nazionale. I pae-

si aeronauticamente più sviluppati e progrediti del nostro hanno sempre posto allo sviluppo delle rispettive reti aeroportuali maggior cura di quanto non sia avvenuto presso di noi; hanno costantemente seguito e prevenuto lo sviluppo esplosivo del traffico aereo, adeguando al progressivo sviluppo tecnologico del settore le loro realtà aeroportuali, concentrando sul loro potenziamento tutte le risorse disponibili, convinti — come, del resto, anche noi siamo — che l'efficienza e l'adeguatezza delle strutture operative sono il presupposto di un ordinato sviluppo di un mezzo di trasporto rapido e prestigioso, qual è l'aereo, che ha conosciuto nei decenni passati un incremento esclusivo e che non mancherà anche in futuro, una volta superate le difficoltà contingenti del momento, di riprendere il suo cammino ascensionale.

Altrove sono emersi strumenti operativi moderni — vere e proprie *Authorities* — riassunti nei loro organismi amministrativi tutte le discrezionalità e i poteri propri della pubblica autorità, organismi che hanno consentito di risolvere con tempestività i problemi che sono da noi tuttora sul tappeto e i cui nodi, in parte, con il provvedimento in corso di approvazione, ci accingiamo in qualche modo a sciogliere.

Da noi l'unico provvedimento adottato — come è stato ricordato — è stato quello concernente la costituzione della società Aeroporti di Roma, che, in qualche modo, ha contribuito a risolvere i grossi problemi locali degli aeroporti della capitale, ma che, invece, non ha risolto — come si proponevano i senatori Noè e Viglianesi con le loro ponderate proposte di legge — i problemi a livello nazionale. Da allora, l'aviazione civile e, soprattutto, gli aeroporti sono stati oggetto di approfondimento e di dibattito da parte delle forze politiche e da parte della stessa Camera dei deputati. Si è capito che i loro problemi sono fondamentali per la vita del paese, che essi non possono essere lasciati alle esigue forze degli enti locali (e lo si è dimostrato estendendo opportunamente, con la legge n. 825, la possibilità di interventi finanziari dello Stato a favore di tutti gli aeroporti che hanno traffico, indipendente dalla natura della loro gestione). Si è soprattutto realizzato il principio di una maggiore giustizia distributiva delle poche risorse esistenti, comprendendo e facendo comprendere che il loro ruolo non è antagonista di quello dei vettori, ma è anzi complementare e

prioritario rispetto a quest'ultimo. Se, infatti, gli scali aerei non vengono potenziati (e mi rivolgo all'onorevole Masciadri, non certo per una polemica, ma per un chiarimento), ammodernati e adeguati, i vettori non possono evidentemente assolvere con tranquillità i loro compiti e la loro funzione, che è sostanzialmente quella di abbreviare le distanze, di accorciare mentalità e opinioni, di rendere per tutti più piccolo e familiare il mondo.

Vorrei quindi che questa proposta di legge, seppure modificata rispetto a quella dai colleghi e da me presentata, possa essere vista in questa luce, che è la sola che ci ha indotto a presentarla. Se noi risolveremo il problema di finanziare le strutture aeroportuali, di consentire agli enti aeroportuali di trarre dall'esercizio delle loro piste e delle loro aerostazioni più adeguati proventi, noi avremo reso un servizio al paese ma anche agli stessi operatori del trasporto aereo.

Si dirà che aumentiamo le spese, ma io sono convinto che, mentre avremo reso un atto di giustizia nei confronti degli enti aeroportuali, adeguando alla realtà monetaria odierna tariffe risalenti al 1956 e da allora mai più riviste, avremo altresì consentito al paese, sia pure con ritardo, di recuperare dagli operatori stranieri parte di quella valuta pregiata che noi, in tutti questi anni decorsi, abbiamo abbondantemente esportato con diritti molto più elevati pagati dal vettore nazionale in ogni parte del mondo da esso toccata. Infatti altrove i diritti aeroportuali sono sempre stati molto più elevati che non in Italia, raggiungendo livelli che le nostre ricerche hanno dimostrato in maniera inconfutabile essere anche di tre volte superiori a quelli praticati nel nostro paese.

Dal maggio 1973 tali diritti, già assai elevati, sono stati sostanzialmente riveduti in molti paesi. Ricorderò che in Gran Bretagna sono stati ritoccati due volte nel 1975, con un aumento del 35 e del 15 per cento rispettivamente il 1° aprile ed il 1° novembre, e con un ulteriore accrescimento del 15 per cento dal 1° aprile 1976. Sugli aeroporti francesi un aumento del 10 per cento si è verificato dal 1° novembre 1973. Successivamente aumentati del 18 per cento dal 1° gennaio 1975, i diritti sono stati riveduti con un ulteriore aumento dell'8 per cento dal 1° gennaio 1976. In Svizzera i diritti di approdo e partenza sono aumentati del 35 per cento, mentre quelli di im-

barco dei passeggeri hanno subito un aumento del 100 per cento dal 1° novembre 1975. In Svezia sono aumentati dal 1° gennaio 1975 del 13 per cento, mentre nella Repubblica federale di Germania dal 1° aprile 1976 l'aumento è stato del 30 per cento; i passeggeri dalla stessa data pagano i servizi comuni d'aerostazione in ragione del 65 per cento in più rispetto al passato. Nel Belgio i diritti di imbarco dei passeggeri sono aumentati del 33 per cento dal 1° novembre 1975; nella vicina Austria dal 1° aprile 1976 i vettori ed i passeggeri pagano a loro volta un 30 per cento in più per l'uso delle infrastrutture.

Queste considerazioni ed il fatto che nel frattempo la moneta ha subito la svalutazione che conosciamo mi inducono a raccomandare agli onorevoli colleghi che la proposta di legge venga approvata, con l'augurio che i nostri colleghi del Senato abbiano poi a provvedere per quanto di loro competenza a rendere il più presto possibile definitiva la legge.

Il Comitato ristretto ha voluto operare modificazioni per quanto riguarda i vettori italiani. Avrei preferito che anche per gli operatori battenti la bandiera nazionale venisse fissato il principio, più giusto ed obiettivo, del pagamento integrale dei diritti in questione, riconducendo semmai ad un unico momento di verità nel rapporto vettore-Governo concedente il nodo da sciogliere con la concessione di adeguati contributi statali sostitutivi: il che avrebbe meglio risposto alle attese degli enti aeroportuali e alla veridicità dei bilanci dei diversi soggetti economici, non sembrandomi giusto accollare agli enti aeroportuali oneri che competono, invece, alla collettività nazionale per il sostegno di iniziative che, per quanto servizio pubblico, non concretano aspetti di socialità.

Anche se non ritengo opportuna qualche modificazione apportata dalla Commissione invito i colleghi ad approvare il provvedimento, proprio perché un ulteriore differimento dopo tanti anni di attesa e di discussione in Commissione trasporti potrebbe aggravare ulteriormente la già compromessa situazione degli enti aeroportuali italiani.

Certo, onorevoli colleghi, per il futuro dovremo essere molto più solleciti ed attenti perché non si concretizzino al riguardo omissioni, trascuratezze e silenzi, quali quelli che dobbiamo oggi lamentare con grave pregiudizio all'economia del paese e alle situazioni di bilancio degli enti aeroportuali, che lascio a voi immaginare. Ad evitare la

crystalizzazione di simili ingiustizie, noi proponenti avevamo previsto, con l'articolo 5, che la misura dei diritti venisse ricalcolata ogni anno in relazione alle variazioni dell'indice del costo della vita calcolate dall'Istituto centrale di statistica.

Si è voluta demandare al ministro la revisione biennale, sentita una commissione in cui finalmente gli enti aeroportuali hanno avuto diritto di rappresentanza. È meglio del disinteresse ostentato sino ad oggi dal 1956. È certo che altrove non si guarda che alla realtà economica e ai costi in una visione più attenta ed obiettiva della congiuntura e dell'entità delle spese per i servizi resi. Occorrerà, quindi, maggiore sorveglianza anche da parte nostra per il futuro; così come, mi si consenta, sarà necessario che il ministro dei trasporti in avvenire provveda, in ottemperanza ai principi del diritto amministrativo vigente nel nostro paese che non possiamo né cancellare né ignorare, e quindi, senza arbitrarie e soggettive decurtazioni, a rivedere tempestivamente di volta in volta, all'insorgenza di fattori economici che incidono sui bilanci degli enti aeroportuali, i corrispettivi dei servizi di assistenza aeroportuale che non concretizzano delle tariffe rappresentando per oltre il 90 per cento il costo della mano d'opera.

So di toccare un argomento molto delicato, ma so anche che di fronte all'aumento del costo del lavoro e delle materie prime che incide sugli enti aeroportuali, non è possibile consentire più oltre atteggiamenti di disinteresse dilatorio o palliativi che, come quello che per i servizi di assistenza aeroportuale viene introdotto dalla proposta di legge oggi in discussione, concretizzano prestazioni patrimoniali e imposte che dovrebbero trovare ben altre giustificazioni e ben altro supporto nella legge ai sensi dell'articolo 23 della Costituzione. Sono personalmente profondamente convinto che il costo del servizio reso debba essere pagato integralmente, come del resto avviene fuori Italia, dall'utente e vorrei poter augurare al paese che ciò avvenga in futuro quale che sia l'utente di tali servizi e comunque e sempre anche se tale utente, a maggior ragione, si incarna in una società a capitale statale o prevalentemente pubblico.

Quanto poi ai proventi dell'atto che noi stiamo varando, penso di poter interpretare il pensiero degli onorevoli colleghi formulando l'auspicio che essi vengano utiliz-

zati dalle società di gestione aeroportuale per l'adeguamento delle loro strutture — così come in sostanza si propone la nostra proposta di legge — sicché anche il nostro paese possa finalmente competere, quanto ad ammodernamento delle piste e delle aerostazioni, con il resto del mondo.

Prima di concludere, signor Presidente, vorrei esprimere un vivo ringraziamento a tutti i colleghi della Commissione trasporti e del Comitato ristretto, ed in modo particolare all'onorevole Giovanni Lombardi e al relatore, onorevole Marzollo Gaotorta, che tanto si sono adoperati — è il caso di dire — per il... «decollo» di questa nostra proposta di legge. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

**FIORIELLO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, la proposta di legge che ci accingiamo a discutere è il primo atto legislativo del Parlamento che segue lo svolgimento dell'indagine conoscitiva sulla situazione dell'aviazione civile condotta dalla X Commissione. Tale indagine ha rilevato in tutta la sua gravità, complessità ed ampiezza lo stato inquietante in cui versa la nostra aviazione civile in tutte le sue componenti, così come le caratteristiche multiformi dell'intervento finanziario dello Stato nel settore, che ha assunto particolari connotazioni, ponendo gravi interrogativi. Basti pensare che, soltanto negli ultimi tre anni, con provvedimenti straordinari per questo settore sono stati spesi circa 400 miliardi, con veri interventi «a pioggia» per i 36 aeroporti ai quali accennava prima l'onorevole Masciadri. Dobbiamo dire che tutti questi 36 aeroporti — in Italia ve ne sono altri non aperti al traffico — hanno una caratteristica costante, quella di avere una visione faraonica del trasporto aereo. Infatti, tutti questi 36 aeroporti, anche se progettati per località provinciali, sono concepiti in dimensioni intercontinentali, con piste di 3 mila metri, aerostazioni gigantesche. Ma questo non basta, perché dobbiamo dire che soprattutto in quest'ultimo anno, in questi ultimi mesi, noi abbiamo avvertito e avvertiamo la presenza di fortissime pressioni che vengono fatte per l'apertura al traffico civile di altri aeroporti, come, ad esempio, l'aeroporto di Montichiari-Brescia (credo sia il collegio del ministro dei trasporti Martinelli), per

cui si chiede una pista di 2.500 metri, e che è distante meno di 90 minuti di treno da Milano. Sono previsti inoltre lavori inutili di raddoppio delle piste di una serie di aeroporti minori a bassissima attività in tutto il territorio nazionale, con spreco di risorse e dell'impegno finanziario dello Stato in questo settore: il tutto senza una visione nazionale delle gestioni degli aeroporti nel nostro paese. Ma tutto è avvenuto e avviene sulla base di iniziative o pressioni spesso di origine privatistica e clientelare, oppure per motivi di malinteso prestigio campanilistico, se non personale.

Cogliendo l'occasione della discussione di questo provvedimento, chiediamo un impegno del ministro e del Parlamento non solo a non autorizzare l'apertura di nuovi aeroporti, ma anche a cominciare finalmente a prevedere la chiusura di una parte di quelli già aperti al traffico civile. In parecchie regioni d'Italia, dal Veneto alla Puglia, esistono più aeroporti nella stessa regione: sarebbe dunque possibile chiuderne alcuni, invertendo la tendenza degli ultimi trent'anni.

Noi voteremo a favore del provvedimento in esame, ma non possiamo non rilevare come il suo limite consista nel fatto che esso interviene nella materia con una visione settoriale, operando scelte tariffarie disancorate da ogni disegno unitario di sviluppo del settore. Sappiamo però che un intervento è urgente, se si considera che la materia è regolata da una legge di venti anni fa e se si tiene conto dei vistosi movimenti monetari e dei cambiamenti di prezzi nel frattempo intervenuti, che hanno allineato il livello italiano dei diritti in questione ai più bassi livelli mondiali.

Si aggiunga che, attraverso esenzioni e agevolazioni via via concesse in varie forme (tanto che tuttora vige un sistema di totale esenzione a favore dei vettori nazionali negli scali direttamente gestiti dallo Stato), nonché attraverso il costo limitato dei diritti di approdo e partenza, il vettore, in questi anni, non ha mai pagato in alcun aeroporto del nostro paese. Solo negli ultimi anni si è avvertito qualche cambiamento. Almeno nell'aeroporto di Milano, le compagnie di bandiera pagano il diritto, mentre per Roma non vi è stato ancora alcun impegno. Sappiamo che i diritti per l'uso degli aeroporti (i cosiddetti diritti di approdo, sosta e partenza per gli aeromobili) costituiscono per la gestione aeropor-

tuale una delle maggiori fonti di entrata, le altre fonti essendo, come è noto, costituite dai corrispettivi dei servizi di assistenza a terra e dell'uso dei beni aeroportuali, nonché delle attività commerciali. La distrazione di queste risorse dalla gestione aeroportuale, sia con l'eccessivo loro contenimento attuato mediante la rigidità delle tariffe in un contesto di costi crescenti e di inflazione galoppante, sia con l'intricato sistema delle esenzioni e delle agevolazioni, è la prima e certamente non l'unica causa dell'attuale stato delle infrastrutture aeroportuali. L'intervento dello Stato nella gestione aeroportuale è avvenuto in modo tardivo rispetto allo sviluppo tecnologico del settore, creando sprechi e danni incalcolabili per la collettività sia sul piano finanziario, sia per l'inefficienza del servizio prestato. In questi anni è mancata una vera direzione dell'aviazione civile, una politica del Ministero in questo campo. La stessa indagine conoscitiva ha messo in evidenza l'intonazione provinciale, particolaristica, di quasi tutti i discorsi pronunciati sull'argomento dai protagonisti dell'aviazione civile italiana.

Colgo l'occasione per chiedere all'onorevole sottosegretario perché alle due interrogazioni con le quali si chiedeva al ministro dei trasporti di condurre un'indagine su uno dei direttori generali di « Civilavia », Ferraiolo, il ministro non risponda. Noi chiediamo, invece, una sollecita risposta.

Di fronte alla confusione generale ed in mancanza di una politica, in questi anni ogni componente dell'aviazione civile ha finito con l'agire — o « inagire » — per proprio conto, con autoriconoscimenti, pretese a parti privilegiate (si guardi alla compagnia di bandiera), risse per le priorità e per l'accesso privilegiato alle risorse, prerogative ed immunità da attribuirsi attraverso il Ministero della difesa, il Ministero dei lavori pubblici, la direzione dell'aviazione civile. Una grande confusione — dicevo — che ha lasciato ad ogni singola componente di operare ed agire in modo autonomo.

Credo sia, a questo punto, arrivato il momento di ricondurre il discorso sull'aviazione civile al senso dell'unità e dell'interesse pubblico, in armonia con altri settori del trasporto. Ritengo che la discussione odierna costituisca per ciò la prima occasione. Gli aeroporti, a nostro avviso, debbono svilupparsi secondo linee di programmazione che prevedano ampliamenti e ristrutturazioni adeguati all'evoluzione della tecnologia del

traffico aereo ed alle esigenze del nostro sviluppo economico, nonché alle risorse del nostro paese. Alla realizzazione di tale sviluppo devono concorrere, insieme agli interventi dello Stato, le entrate di gestione, stante appunto il rapporto tra Stato e gestione aeroportuale. Si pensa, per altro, che dette gestioni debbano avere una propria funzionalità, debbano assolvere ad una propria funzione, in modo autonomo rispetto ad altri comparti dell'aviazione civile. Proprio perché intendiamo far assolvere alle gestioni aeroportuali tale importante funzione di rilancio dell'aviazione civile, riteniamo opportuno mettere queste ultime in condizione di intervenire, attraverso una propria autonomia economica. Occorrerà, nei prossimi mesi, promuovere anche un indirizzo gestionale omogeneo, nelle forme e nella qualità, coinvolgendo gli stessi enti locali. Ciò è necessario ed importante, nei tempi anche brevi. Si pensi che nelle gestioni aeroportuali abbiamo situazioni difficili, con aeroporti gestiti da consorzi, aeroporti gestiti da enti con partecipazione degli enti locali o partecipazione azionaria dell'IRI o, infine, a partecipazione statale, aeroporti gestiti da privati, aeroporti gestiti interamente dallo Stato. È evidente la necessità di condurre il tutto ad una situazione omogenea, per portare avanti una politica del trasporto e dell'aviazione civile.

Nel chiedere, quindi, nuovi impegni alle gestioni aeroportuali, dobbiamo altresì porre queste ultime in condizione di operare efficacemente. Anche per queste considerazioni abbiamo dato e diamo il nostro appoggio alla proposta di legge relativa all'aumento delle tariffe. Abbiamo fornito il nostro contributo migliorativo, adoperandoci affinché fosse soppresso dal testo propostoci in Commissione ogni residuo della vecchia politica di esenzioni e di agevolazioni. Il nuovo testo che ci ha presentato oggi il relatore di maggioranza tiene conto delle nostre osservazioni ed esclude, quindi, le cosiddette fasce di sconto per tonnellaggio. Dobbiamo, per altro, osservare che non è stata accolta la proposta da noi avanzata, volta a sopprimere anche quelle norme che, pur prevedendo un adeguamento graduale delle tariffe negli aeroporti gestiti direttamente dallo Stato, prolungano tuttavia fino al 1982 il sistema delle agevolazioni. Esse contrastano con quella linea unificante cui prima accennavo, che mira ad assicurare un omogeneo indirizzo in tutti gli scali aeroportuali nazionali.

Da più parti si chiede — lo domandava prima l'onorevole Masciadri — quale impatto avrà l'aumento delle tariffe aeroportuali, ossia l'eliminazione di ogni norma agevolativa sia negli aeroporti gestiti da società, enti, consorzi sia, in prospettiva, negli aeroporti ancora gestiti dallo Stato; e quale impatto per la nostra compagnia di bandiera, le cui difficoltà sono a tutti note; ci si chiedeva cioè quali sono i danni per la nostra compagnia di bandiera in questo momento di grande difficoltà.

I problemi dell'Alitalia sono gravi e preoccupanti — non vogliamo nascondere — e dobbiamo anche farci carico di un attento esame per la ricerca delle soluzioni più congrue e degli interventi più appropriati. Ma condizione indispensabile è innanzitutto la trasparenza dei bilanci, la chiarezza dei processi gestionali, la distinzione tra oneri derivanti da situazioni congiunturali o strutturali del mercato e oneri, invece, derivanti da deficienze gestionali. Ed è legittimo chiedersi, oggi che parliamo dell'Alitalia, come essa ha utilizzato i vantaggi delle esenzioni, come ha investito, come ha programmato, come ha gestito questi vantaggi. La risposta non può che essere negativa, se pensiamo che l'Alitalia ha utilizzato le esenzioni per una politica di grandezza; se pensiamo che ha speso 130 miliardi per comprare vettori che non sono stati utilizzati; se pensiamo che l'Alitalia in questi anni non ha mai portato avanti una politica per quanto riguarda i voli a domanda, in un paese come il nostro che richiama turismo e dove, su un milione e 500 mila turisti che viaggiano in aereo, circa 150 mila utilizzano il vettore italiano. Per quanto riguarda le merci, la compagnia di bandiera ha utilizzato le esenzioni e i favoritismi solo per rincorrere le grandi compagnie americane, con quella politica di grandezza che è stata la caratteristica, direi, della politica del nostro paese soprattutto in questi ultimi anni.

Per quanto riguarda le agevolazioni e le esenzioni, v'è da dire che i vettori stranieri hanno tollerato questa situazione, perché sono stati esclusi dal beneficio, però hanno avuto come contropartita il prezzo politico bassissimo che ad essi il nostro paese ha fissato.

Concludendo, e nell'esprimere il giudizio positivo sul provvedimento che ci accingiamo a votare, c'è per noi una convinzione ed una consapevolezza; che esso deve costituire non già una modesta ope-

azione di adeguamento tariffario, ma il punto di partenza di una nuova politica che si ponga, come obiettivi qualificanti da perseguire, la razionalizzazione delle nostre risorse e delle nostre disponibilità, la ristrutturazione di questo settore e l'efficienza nello sviluppo dell'aviazione civile. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

**BAGHINO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, quando l'onorevole Sangalli ha presentato la proposta di legge, il 10 maggio 1973, chi ebbe modo di esaminarla si rese conto che essa era quasi un atto dovuto, trattandosi di modificare un provvedimento del 1956: essendo aumentato il costo della vita e quindi il costo dei servizi, era naturalmente d'uopo provvedere a correggere anche le tariffe. Da allora questa proposta di legge è andata avanti lentamente; anzi i sono stati lunghi intervalli tra una riunione e l'altra, con molte discussioni e molte perplessità; soprattutto da parte comunista si è monotonamente insistito, senza spiarne le ragioni, sull'idea fissa di non concedere facilitazioni e privilegi alle compagnie di navigazione aerea: come se Alitalia e ATI fossero società private, guidate e orientate da speculatori, anziché imprese appartenenti al gruppo IRI e nelle cui casse, quindi, corre denaro pubblico. Mi sembra che in realtà non si possa parlare di speculazione. Sull'esigenza di accertare che le gestioni siano condotte con criteri sani, siamo d'accordo; ma non si deve giungere ad antisichire una forma di trasporto che diventa sempre più necessaria, proprio in campo nazionale. Sappiamo, infatti, che le ferrovie non possono andare oltre un certo limite nel soddisfare le esigenze di trasporto, tanto nel campo delle merci quanto in quello dei passeggeri; e proprio in questi giorni di Pasqua ci siamo accorti dell'insufficienza del materiale e delle linee ferroviarie nel nostro paese. Soprattutto, non ci si rende conto della complementarità del trasporto aereo con quello su strada e su ferrovia. L'unica preoccupazione è quella di sacrificare il trasporto aereo, di sopprimere certi aeroporti, di aumentare le tariffe, aggravando così la situazione delle compagnie di navigazione aerea. Non ci si preoccupa del fatto che ci troviamo in presenza di un servizio sociale, necessario per il pubblico,

per tutti gli italiani ancor prima che per gli stranieri.

Si è così modificata l'ispirazione della proposta di legge Sangalli, la quale doveva consentire allo Stato e alle società d'esercizio aeroportuale il conseguimento di introiti adeguati all'aumento del costo della vita. È accaduto invece che al mancato raggiungimento degli scopi che si prefiggeva la proposta di legge Sangalli, quanto all'aumento delle tariffe in vista della realizzazione di un pareggio di bilancio o di una diminuzione del *deficit* delle gestioni, si unisce la mancata soddisfazione dell'esigenza dell'ammmodernamento degli aeroporti: ciò in quanto nel provvedimento non è contenuto il minimo accenno all'esigenza che il maggiore introito derivante dall'aumento delle tariffe debba trovare impiego nell'opera di ammodernamento degli aeroporti.

Quanto poi al puro e semplice aumento delle tariffe, c'è da dire che, se da un lato è vero che tali tariffe non sono state adeguate dal 1956 ad oggi, dall'altro, l'aumento doveva essere disposto tenendo anche in considerazione l'aumento del volume di traffico. Aumentando il traffico, infatti, aumentano gli introiti e diminuisce l'incidenza delle spese generali. Questo fattore non è stato tenuto presente, sicché si può dire che l'aumento dei diritti aeroportuali, che tra l'altro va inquadrato nell'attuale grave situazione delle compagnie aeree, ci appare quanto mai inopportuno.

Bisogna anche dire che in origine ci si proponeva, attraverso la proposta di legge in esame, di realizzare una forma di giustizia verso le compagnie di trasporto aereo straniero, le uniche finora tenute al versamento dei diritti. Ma si è andati ben oltre, rifiutando di contemplare nelle nuove tariffe alcuna distinzione tra compagnie straniere e compagnie italiane, con una moderazione tariffaria per queste ultime.

Avete inoltre appiattito queste tariffe, rendendole identiche sia nel caso di piccoli aeroporti, dal traffico ridotto, sia ove si tratti di grandi aeroporti, dal traffico enorme. Avete addirittura raddoppiato le tariffe delle operazioni notturne, di modo che le compagnie che attualmente concedono una riduzione tariffaria per i voli notturni saranno costrette a togliere questo vantaggio per passeggeri e merci perché, dovendo pagare il doppio per l'approdo, non troveranno più convenienza nel praticare tariffe ridotte. Scomparirà quin-

di questo privilegio di pagare di meno, sia pure viaggiando di notte.

Avremo dunque meno voli e costi maggiori: e voi dite che la legge è giusta!

Ho udito citare da più parti delle cifre. La legge del 1956 prevedeva i diritti dovuti per i movimenti degli aeromobili (approdo, partenza, ricovero, assistenza), per il movimento delle persone (imbarco e sbarco), per il movimento delle merci. Ebbene, ho delle statistiche, che sono note a tutti i membri della Commissione, perché non sono fatte solo per me: si tratta di una documentazione diffusa, cui tutti possono accedere. Ebbene, per dodici Stati (mi riferisco ai voli intercontinentali) la media delle tasse aeroportuali per aeromobile è di 104 mila lire. Attualmente, per la legge in vigore, la media per l'Italia è di 62.460 lire, mentre, dopo l'approvazione da parte vostra di questa proposta di legge, la media passerà a 112, superando quella di dodici aeroporti europei, di paesi che, evidentemente, possiamo citare: Germania occidentale, Belgio, Danimarca, Portogallo, Olanda, Francia, Austria, Svizzera, Jugoslavia, Spagna, Gran Bretagna, Grecia. Le tariffe relative alla Svizzera e alla Gran Bretagna sono quelle in vigore dal 1° novembre 1975, e quindi sono più che sufficientemente aggiornate. Con le nuove tariffe che volete approvare, l'aumento rispetto alla media attuale sarà del 9,5 per cento per il DC-9, del 9,8 per il DC-8 (vi risparmio tutte le cifre, ma chiunque può conoscerle e controllarle); per il DC-10 abbiamo un aumento, rispetto alla media dei dodici aeroporti europei già citati, del 12 per cento.

Come si fa a dire che siamo gli ultimi, con queste cifre alla mano? Si dice che la media ci dà torto, ma che questo non accade se si fanno dei confronti. E allora facciamoli, questi confronti! Il posto dell'Italia sarebbe il quinto; cioè dal quinto al dodicesimo posto le tariffe sono inferiori. Ma che cosa significa, per esempio, il fatto che in Gran Bretagna, Jugoslavia, Spagna, Grecia o Portogallo vengano praticate tariffe inferiori? Non significa forse che in Italia avremo meno traffici, minori introiti, meno relazioni, meno attività di ogni genere e, soprattutto, una minore affluenza di turisti?

Per gli altri tipi di veicoli il discorso non cambia, e le cifre sono sempre superiori alla media europea. Si sente dire che

è indispensabile (certo, è indispensabile) rivedere le tariffe del 1956, ma anche che non bisogna appesantire ulteriormente la situazione delle compagnie di navigazione aerea. Perché, allora, questa legge? La risposta la troviamo nella proposta avanzata dagli oratori che mi hanno preceduto (e soprattutto dall'onorevole Masciadri, che ha preannunciato un ordine del giorno in questo senso) di studiare immediatamente il modo per intervenire a favore delle compagnie di navigazione aerea, onde ripagarle dell'aggravio derivante da questo provvedimento.

Se però si riconosce che questa legge costituisce un peso tale che lo Stato dovrà immediatamente intervenire con sovvenzioni, perché la si vuole approvare? È un po' come dire a qualcuno: io ti aumento le tariffe che paghi e appesantisco così il tuo passivo; ma, intanto, tu aumenterai a tua volta le tariffe che applichi (perché questo è fatale), e poi ci penserò io a sovvenzionarti. Così, lo Stato si accolla ulteriori finanziamenti, ma giustizia è ristabilita. Giustizia in che senso? Che cosa si risolve con questa legge? Certo, noi chiediamo bilanci sani, chiari, precisi; chiediamo un'amministrazione condotta con il senso di responsabilità che era proprio dei vecchi capitani di industria e che dovrebbe essere avvertito anche da chi sta a capo dell'Alitalia, dell'Itavia o di qualunque altra compagnia di navigazione aerea. Chiediamo, però, che uguale senso di responsabilità sia profuso nella gestione aeroportuale.

Chiediamo, ad esempio, di capire per quale ragione le spese di gestione di Fiumicino siano aumentate in maniera eccezionale da quando è subentrata la nuova società. Andate a controllare e vedrete di quanto è aumentato il personale. Perché? Perché evidentemente in quel periodo il gruppo di maggioranza (che era rappresentato da quattro o cinque partiti, oltre a quello comunista, che bisognava tener buono, anche se poi buono non ci sta, e fa bene) ha dovuto sistemare un bel numero di persone.

Così è aumentato enormemente il personale inutile, con la conseguenza che si registra un assenteismo permanente del 30 per cento, un aumento vertiginoso dei costi di gestione e una diminuzione di rendimento proporzionale agli aumenti di cui ho detto.

Ecco perché non faremmo certo il nostro dovere se dessimo il nostro consenso ad un provvedimento di questo genere e poi fossimo disposti a sottoscrivere il preannunciato ordine del giorno che chiede la soluzione dei problemi di finanziamento delle compagnie di navigazione aerea, con accollamento allo Stato degli ulteriori carichi che esse dovranno sopportare. Sarebbe cioè la confessione che l'entità delle tariffe è sbagliata: e quindi è più logico non esprimere un voto favorevole alla legge. Non si è tenuto conto — come ho detto all'inizio — di quanto il famoso rapporto Lino ha rilevato sull'aumento dei traffici e quindi su quello degli incassi delle gestioni; non si è tenuto conto del rapporto che deve esistere, nella politica dei trasporti, tra aerei, strade ferrate, strade ordinarie.

Noi daremo quindi voto contrario, ben sapendo che anche questo provvedimento è stato portato in quest'Assemblea all'ultimo momento, molto stranamente e velocemente; magari con l'anomalia rappresentata dal fatto che, nell'ultima riunione della Commissione, è stato presentato un nuovo testo senza preavvertire gli esponenti di ciascun gruppo, specialmente per quanto riguarda gli articoli 4, 2 e 6. Onorevole sottosegretario, perché tutto questo?

Il fatto è che, approssimandosi la fine della legislatura, tutti si precipitano a far approvare qualche provvedimento perché vi è da accontentare qualche settore, per avere magari voti da questa o quella parte: tutti si affrettano e questa preoccupazione è evidente.

Un altro decreto-legge stamane, verso mezzogiorno, è stato approvato in Commissione. Esso figurava già all'ordine del giorno dei lavori dell'Assemblea, ordine del giorno che era stato redatto alcuni giorni or sono. All'ordine del giorno dell'Assemblea figurava già ciò che noi in Commissione abbiamo approvato a mezzogiorno! Si spiega così la velocità di questo provvedimento, con la speranza che durino almeno quattro o cinque giorni le finte trattative condotte dall'onorevole Zaccagnini con i socialdemocratici, i repubblicani, i socialisti eccetera, onde ritardare il suono delle campane a morto di questa legislatura. Ecco perché ci troviamo di fronte anche a questo provvedimento, che avrebbe potuto benissimo ricevere maggiore ponderazione, approfondimento, studio e valutazione nelle sue conseguenze commerciali, finanziarie e politiche.

Voi state sonando campane a morto; ebbene, io spero che l'elettorato italiano vi segua proprio in questo *de profundis*.

Alla stregua delle precedenti considerazioni, ci dichiariamo contrari anche a questo provvedimento. (*Applausi a destra*).

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

Onorevoli colleghi, poiché nel prosieguo della seduta sono previste votazioni mediante procedimento elettronico, decorre da questo momento il termine di preavviso di 20 minuti previsto dal quinto comma dell'articolo 49 del regolamento.

Ha facoltà di replicare l'onorevole relatore.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Signor Presidente, mi pare di poter registrare, sul provvedimento in esame, il consenso di tutti gli oratori intervenuti, ad esclusione dell'onorevole Baghino.

A lui vorrei ricordare che forse è incorso involontariamente in alcune imprecisioni quando ha affermato che i voli notturni risulteranno più costosi. Ciò non è vero, essendo rimasta la maggiorazione del 50 per cento per le tariffe di approdo e partenza nella stessa misura prevista dalla legge vigente.

Voler rimproverare a questo provvedimento la mancata discriminazione delle compagnie straniere a favore di quelle nazionali, è un voler dimenticare che gli accordi internazionali vietano discriminazioni di questo genere, e che le compagnie straniere hanno diritto di reciprocità nel trattamento. Anche adesso, infatti, sono pendenti alcune questioni sull'approdo gratuito negli aeroporti nazionali rivendicato anche dalle compagnie di navigazione straniere.

BAGHINO. Mi scusi, onorevole relatore, ma nella sua dichiarazione in Commissione, quando sostituì il relatore Pisanu, si legge: «...introducendo un principio di maggiore giustizia rispetto ai vettori stranieri operanti in Italia». Evidentemente, essi avevano un vantaggio che noi non abbiamo all'estero.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. La affermazione che ha ricordato l'onorevole Baghino è pertinente ad un altro aspetto della proposta di legge: quello che riguarda la maggiore tassazione delle linee internazionali. Su questo punto siamo d'accordo,

ed è stato provveduto nel testo della proposta di legge; anzi, vorrei dire che rispetto al testo iniziale la formulazione che abbiamo concordato in Commissione fa una differenziazione maggiore tra linee internazionali e linee nazionali, proprio al fine di poter ottenere dalle linee internazionali, dalle compagnie straniere, un maggiore introito di valuta.

Vorrei dire che per quanto riguarda i livelli delle tariffe, su cui si sono intrattenuti molti colleghi, particolareggiate statistiche fornite dalla società Aeroporti di Roma ci dicono, stando alle previsioni di tariffa così come erano previste dalla proposta di legge, che per i voli nazionali saremmo arrivati in posizione di circa la metà, ma alquanto inferiore alla media europea, e all'ultimo posto per i voli internazionali. Avendo poi apportato modificazioni nel testo definitivo e avendo abbassato la tariffa per le linee nazionali, constateremo che gli aeroporti italiani saranno ancora agli ultimi posti quanto alle tariffe per i voli nazionali, mentre, avendo leggermente inasprito le tariffe per quelli internazionali, è sperabile che, anziché all'ultimo posto, si possa essere al penultimo. Ma questa è la situazione delle tariffe.

Non ho altre osservazioni da aggiungere, e sottolineo soltanto l'urgenza dell'approvazione di questa proposta di legge, anche perché, data l'ultima svalutazione della lira, avviene che le compagnie straniere riescono a pagare le tariffe attuali con poca valuta pregiata.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di replicare l'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti.

**DEGAN, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero innanzitutto rivolgere una parola di ringraziamento al relatore e a tutti i colleghi intervenuti nel dibattito, i quali hanno affrontato la tematica oltremodo complessa, in generale ma particolarmente in questo momento, dell'aviazione civile.

La proposta di legge presentata dai deputati Sangalli ed altri aveva una ben precisa motivazione: quella di adeguare le tariffe, in considerazione del tempo trascorso dal momento in cui, nel 1956, erano state stabilite come *plafond* (ma il *plafond* era stato raggiunto da parecchi anni, e perciò le tariffe non erano ulteriormente ritoccabili).

In realtà questa situazione costituiva un elemento di distorsione della politica tariffaria,

in quanto le difficoltà che progressivamente, e in particolare in questi ultimi anni, hanno incontrato le società d'esercizio aeroportuale venivano in qualche maniera superate attraverso un uso non sempre proprio delle tariffe di *handling*, quindi con una distorsione rispetto alle finalità per cui sono istituiti da una parte i diritti aeroportuali e dall'altra le tariffe di *handling*, come fonti diverse di entrata delle gestioni aeroportuali.

Desidero ricordare all'onorevole Baghino che se, dopo la lunga discussione, siamo arrivati a questa data, non è perché vi sia stata la corsa affannosa finale, ma perché attraverso una lunga discussione, intercalata, fra l'altro, dall'indagine conoscitiva svolta dalla Commissione trasporti, siamo arrivati, direi « naturalmente », a questa data.

Il meccanismo quale era stato individuato dalla proposta di legge Sangalli è stato profondamente modificato, soprattutto perché — e giustamente, io credo — la Commissione trasporti ha ritenuto di considerare l'opportunità di trovare strumenti legislativi ed amministrativi che corrispondessero alla dinamica dei costi, e contemporaneamente ha rifiutato quella proposta di un adeguamento tariffario automatico che avrebbe sottratto al potere politico qualsiasi discrezionalità per quanto riguarda la manovra nel settore delle tariffe, mentre viceversa la manovra va considerata con attenzione, anche perché deve avere riguardo alla politica generale del settore.

Credo che il punto di novità sia rappresentato dai principi contenuti negli articoli 8 e 9, e proprio per questo vorrei pregare l'onorevole Masciadri di non insistere sui suoi emendamenti soppressivi dei due articoli. Il carattere di novità — ripeto — è rappresentato proprio da questi due articoli, attraverso i quali noi saremo in grado (con un organo consultivo che fino ad ora non è mai esistito, e quindi offrendo un serio supporto all'organo di Governo, un supporto anche di confronto tra le parti in una sede istituzionale) di far fronte ad una complessa manovra tariffaria rendendo omogenea la formazione dei suoi diversi aspetti, cosa che non accade in questo momento. Oggi i diritti aeroportuali sono fissati dalla legge (e praticamente, dato che si è raggiunto il *plafond*, sono intoccabili), mentre le tariffe per i servizi aeroportuali possono essere gestite autonomamente dall'amministrazione della direzione generale dell'aviazione civile, come d'altra parte le tariffe

per i biglietti aerei. In realtà questa diversità di meccanismi, di metodologia, è un elemento di distorsione. Credo quindi, onorevole Masciadri, che i principi contenuti negli articoli 8 e 9 possano rendere omogenea la manovra, dando anche quel tanto di carattere di pubblicità, attraverso un organismo consultivo, che mi sembra del tutto doveroso e giusto, e mantenendo per altro al potere politico, in definitiva, quel tanto di discrezionalità che può porlo in grado di farsi carico, equamente contemperandoli, dei problemi delle compagnie di navigazione aerea come di quelli delle società di esercizio aeroportuale.

Certamente questo meccanismo non è ancora « rodato »; abbiamo potuto constatare nella discussione in sede di Commissione come le valutazioni fossero non tutte attentamente corroborate da dati tecnici; credo però che la metodologia individuata dal progetto di legge possa supplire a queste difficoltà. Ritengo anche sostanzialmente giusto l'orientamento, cui si è pervenuti nel dibattito in Commissione, di guardare con favore un'ulteriore riduzione dei diritti aeroportuali per i voli nazionali, escludendo invece il sistema — riproposto dall'onorevole Baghino — di sconti sul volume di traffico, i quali, se giocano obiettivamente a favore della maggiore compagnia italiana, vanno ugualmente a favore delle maggiori compagnie straniere. Una riduzione sensibile, rispetto all'ipotesi iniziale, delle tariffe dei diritti aeroportuali per i voli nazionali favorisce per contro il complesso dei vettori aerei nazionali.

Contrariamente a quanto stabilito nella proposta elaborata in sede di Comitato ristretto, auspico che possa determinarsi uno slittamento nell'attuazione dell'articolo 4, relativo all'applicazione dei diritti aeroportuali anche negli aeroporti gestiti direttamente dallo Stato, pur ritenendo — in correlazione alle conclusioni dell'indagine conoscitiva — giusta, in linea di principio, l'applicazione di questi diritti. Tuttavia, ritengo necessario che, soprattutto in questo momento di difficoltà, le compagnie di navigazione aerea abbiano la possibilità di adeguare i loro bilanci e le loro prospettive in maniera graduale rispetto all'introduzione di un principio largamente innovativo. Ciò soprattutto per le compagnie aeree minori.

Vorrei dire, inoltre, all'onorevole Baghino che se alcune proposte di modificazione, prevalentemente di natura tecnica per un

migliore coordinamento del testo, sono state presentate, questo è stato fatto nell'ambito del diritto-dovere del Governo di presentare emendamenti per ottenere un testo il più adeguato possibile alla realtà delle cose.

Ritengo in questo modo di aver risposto — mi auguro — agli interventi che più strettamente si riferivano al testo in esame. Sono stati toccati molti altri aspetti: alcuni colleghi hanno rilevato le difficoltà nel settore del trasporto aereo. Certamente questo provvedimento tocca un aspetto parziale del problema, anche se esso, attraverso il complesso dell'articolato, dà una sistemazione sufficientemente organica alla politica delle tariffe in questo settore.

Infine, vi è il problema posto dall'ordine del giorno del collega Masciadri. Esso mi trova, come rappresentante del Ministero dei trasporti, consenziente, anche se debbo avanzare una riserva in considerazione del complesso dei necessari concerti con altri ministeri. Premetto fin d'ora, quindi, che lo accetto, sia pure con questa riserva.

Si è accennato anche alle questioni che riguardano la direzione generale dell'aviazione civile. Questo tema, che è stato affrontato, sia pure in modo non definitivo, dalla legge n. 325, è per altro in corso di approfondimento in sede ministeriale, anche attraverso lo studio di un apposito gruppo di lavoro. Ci proponiamo di condurre avanti questa elaborazione nel rispetto rigoroso delle indicazioni che provengono dalla Commissione trasporti.

Da questo punto di vista mi è sembrato inopportuno scendere addirittura ad una valutazione dell'attività di alcune persone, nominativamente indicate, poiché il discorso è certamente più complesso e, più che le persone, riguarda le strutture e la linea generale che riteniamo di aver già perseguito con alcuni atti legislativi ed amministrativi. Se le settimane ed i mesi futuri ci consentiranno di proseguire in questo lavoro, continueremo nel nostro compito con impegno e coerenza.

Chiediamo pertanto — rinnovando il ringraziamento a quanti hanno lavorato alla elaborazione del provvedimento — a questo ramo del Parlamento di voler varare il testo legislativo in esame, con gli ulteriori ed eventuali perfezionamenti che mi sono permesso di indicare. Prego, in particolare, gli onorevoli Masciadri e Baghino di prendere atto delle indicazioni che ho dato.

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli, nel testo della Commissione. Si dia lettura dell'articolo 1, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione.

**GUARRA, Segretario,** legge:

« Il movimento degli aeromobili privati e delle persone negli aeroporti nazionali aperti al traffico aereo civile è assoggettato al pagamento dei seguenti diritti:

a) diritto di approdo, di partenza e di sosta o ricovero per gli aeromobili;

b) diritto di imbarco per passeggeri ».

(È approvato).

**PRESIDENTE.** Si dia lettura dell'articolo 2.

**GUARRA, Segretario,** legge:

« I diritti di approdo per gli aeromobili sono fissati come segue:

1) per gli aeromobili che svolgono attività aerea internazionale:

lire 800 per ogni tonnellata o frazione di tonnellata sulle prime 25 tonnellate del peso massimo al decollo risultante dal certificato di navigabilità;

lire 1.000 per ogni successiva tonnellata o frazione di tonnellata;

2) per gli aeromobili che svolgono attività aerea entro i limiti del territorio nazionale, con esclusione di quelli adibiti ad attività didattica:

lire 500 per tonnellata o frazione di tonnellata sulle prime 25 tonnellate del peso massimo al decollo risultante dal certificato di navigabilità;

lire 600 per ogni successiva tonnellata o frazione di tonnellata.

I diritti di partenza degli aeromobili sono uguali a quelli di approdo. Le misure dei diritti indicate nel presente articolo sono maggiorate del 50 per cento quando l'approdo o la partenza avvengono nelle ore notturne. I diritti previsti nel presente articolo sono dovuti dall'esercente quando l'aeromobile svolge attività commerciale e dal pilota dell'aeromobile negli altri casi ».

**PRESIDENTE.** Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Sostituire il numero 2 con il seguente:*

2) per gli aeromobili che svolgono attività aerea entro i limiti del territorio na-

zionale, con esclusione di quelli iscritti nei disciplinari di scuola degli aeroclubs:

lire 400 per tonnellata o frazione di tonnellata sulle prime 25 tonnellate del peso massimo al decollo risultante dal certificato di navigabilità;

lire 500 per ogni successiva tonnellata o frazione di tonnellata.

**2. 1.**

**Masciadri.**

*Aggiungere, in fine, le seguenti parole:*

Le tariffe di cui sopra saranno ridotte del 50 per cento per i voli di prova e collaudo e del 75 per cento per i casi di voli annullati o rientrati per avaria o per cause di forza maggiore.

**2. 2.**

**Masciadri.**

Poiché l'onorevole Masciadri non è presente, s'intende che abbia rinunciato a svolgere questi emendamenti.

È stato presentato il seguente emendamento:

*Aggiungere, all'articolo 2, il seguente comma:*

Tali diritti sono ridotti a favore delle singole compagnie aeree per ogni singolo aeroporto:

del 5 per cento per il traffico eccedente le 500 mila tonnellate annue;

del 10 per cento per il traffico eccedente un milione di tonnellate annue;

del 20 per cento per il traffico eccedente 2 milioni di tonnellate annue;

del 30 per cento per il traffico eccedente 3 milioni di tonnellate annue.

**2. 3.**

**Baghino.**

Poiché neppure l'onorevole Baghino è presente, s'intende che anch'egli abbia rinunciato a svolgere il suo emendamento.

Qual è il parere della Commissione sugli emendamenti presentati all'articolo 2 ?

**MARZOTTO CAOTORTA, Relatore.**

Esprimo parere contrario al primo comma dell'emendamento 2. 1 dell'onorevole Masciadri, perché il termine ivi usato di aeroclub è più restrittivo del termine che compare nel testo della Commissione (che si riferisce, appunto, ad aeromobili adibiti ad attività didattica). Sono invece favorevole al secondo comma di tale emendamento; mentre non posso accettare il terzo comma, perché mi sembra opportuno mantenere il raddoppio dell'attuale tariffa di lire 300 oltre

le 25 tonnellate. Sono, infine, contrario all'emendamento Masciadri 2. 2, perché i voli di prova e di collaudo, nella misura in cui sono voli di addestramento, risultano già compresi nell'articolo 1; è poi inutile applicare una riduzione per quanto riguarda i voli annullati, così come non v'è ragione di applicarla per quanto riguarda i voli rientrati per avaria o per causa di forza maggiore, che comportano pesanti oneri per gli aeroporti. Sono altresì contrario all'emendamento 2. 3 dell'onorevole Baghino, perché le riduzioni ivi previste, già prese in esame in un primo tempo, finirebbero col favorire soltanto l'Alitalia e due compagnie straniere e non l'ATI, l'Itavia e le altre compagnie straniere. D'altra parte, le esigenze che l'onorevole Baghino si proponeva di raggiungere con il suo emendamento sono già state soddisfatte dalla revisione dell'originario testo legislativo, che ha ridotto la tariffa dei voli nazionali.

PRESIDENTE. Il Governo?

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono sostanzialmente d'accordo con quanto ha detto il relatore. Vorrei pregare l'onorevole Masciadri di non insistere sulle parti dell'emendamento 2. 1 che non sono state accettate e sull'emendamento 2. 2, perché quanto in essi contenuto in parte sembra pleonastico, in parte può alterare un punto di equilibrio fra le diverse esigenze emerse nel corso del dibattito.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Onorevole Masciadri, mantiene il suo emendamento 2. 1, accettato dalla Commissione e dal Governo quanto al suo secondo comma, e non accettato quanto al primo e al terzo comma?

MASCIADRI. Non insisto per il primo comma, accogliendo così l'invito del relatore e del sottosegretario; insisto invece per la votazione del secondo e del terzo comma del mio emendamento 2. 1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il secondo comma dell'emendamento Masciadri 2. 1, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(*E approvato*).

Pongo in votazione il terzo comma dell'emendamento Masciadri 2. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(*E respinto*).

Onorevole Masciadri, mantiene il suo emendamento 2. 2, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

MASCIADRI. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, mantiene il suo emendamento 2. 3, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

BAGHINO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (*E respinto*).

Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo modificato.

(*E approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 3, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione nel testo della Commissione.

GUARRA, *Segretario*, legge:

« Il diritto per il ricovero o per la sosta allo scoperto di aeromobili di qualsiasi tipo è fissato in lire 30 per tonnellata o frazione di tonnellata del peso massimo al decollo risultante dal certificato di navigabilità e per ogni ora o frazione di ora oltre le prime due ore che sono in franchigia.

Il diritto è dovuto come stabilito all'articolo 2, ultimo comma.

Il diritto non è dovuto per il ricovero o la sosta degli aeromobili negli spazi adibiti a propria base di armamento da ciascuna compagnia aerea ».

(*E approvato*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'articolo 4.

GUARRA, *Segretario*, legge:

« Le esenzioni e le agevolazioni previste dall'articolo 4, secondo comma, del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 4 settembre 1946, n. 88, e dalla legge 27 luglio 1967, n. 633, rimangono in vigore fino al 31 dicembre 1976.

A decorrere dal 1° gennaio 1977, le società di navigazione aerea nazionali esercenti, in forza di concessione accordata ai sensi dell'articolo 776 del codice della navigazione, servizi di trasporto aereo di linea interni ed internazionali, sono assoggettate

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

anche negli aeroporti gestiti dallo Stato al pagamento dei diritti di cui agli articoli 2 e 3 della presente legge. Nei predetti aeroporti gli importi dei diritti sono previsti, per i relativi anni, nelle seguenti misure percentuali:

anno 1977: 10 per cento;  
 anno 1978: 20 per cento;  
 anno 1979: 40 per cento;  
 anno 1980: 60 per cento;  
 anno 1981: 80 per cento.

A decorrere dal 1° gennaio 1982 i diritti di cui agli articoli 2 e 3 sono dovuti dalle società indicate nel precedente comma nella misura in vigore nel relativo anno ».

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente emendamento:

*Sostituire l'intero articolo con il seguente:*

Le esenzioni e le agevolazioni previste dall'articolo 4, secondo comma, del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 4 settembre 1946, n. 88 e dalla legge 27 luglio 1967, n. 633, rimangono in vigore fino al 31 dicembre 1977.

A decorrere dal 1° gennaio 1978 le società di navigazione aerea nazionali esercenti, in forza di concessioni accordate ai sensi dell'articolo 776 del codice della navigazione, servizi di trasporto aereo di linea interni ed internazionali, sono assoggettate al pagamento dei diritti di cui agli articoli 2 e 3 della presente legge nelle seguenti misure percentuali degli importi dei diritti fissati per i relativi anni:

anno 1978: 20 per cento;  
 anno 1979: 40 per cento;  
 anno 1980: 60 per cento.

A decorrere dal 1° gennaio 1980 i diritti di cui agli articoli 2 e 3 sono dovuti dalle società indicate nel precedente comma nella misura in vigore nell'anno 1980.

**4. 1. Masciadri.**

È stato presentato altresì il seguente sub-emendamento:

*Nell'emendamento Masciadri 4. 1, sostituire le parole da: anno 1978, fino alla fine dell'emendamento, con le seguenti:*

anno 1978: 10 per cento;  
 anno 1979: 20 per cento;  
 anno 1980: 40 per cento;  
 anno 1981: 60 per cento;  
 anno 1982: 80 per cento.

A decorrere dal 1° gennaio 1983 i diritti di cui agli articoli 2 e 3 sono dovuti dalle società indicate nel precedente comma nella misura in vigore nel relativo anno.

**0. 4. 1. 1. Masciadri.**

L'onorevole Masciadri ha facoltà di illustrarli.

**MASCIADRI.** Li do per svolti, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Al primo comma, sostituire le parole: 31 dicembre 1976, con le parole: 31 dicembre 1978; al secondo comma, sostituire le parole: A decorrere dal 1° gennaio 1977, con le parole: A decorrere dal 1° gennaio 1977.*

**4. 2. Baghino.**

*Al primo comma, sostituire le parole: 31 dicembre 1976, con le parole: 31 dicembre 1977; al secondo comma, sostituire le parole: A decorrere dal 1° gennaio 1977, con le parole: A decorrere dal 1° gennaio 1978.*

**4. 3. Baghino.**

*Al secondo comma, sostituire le ultime cinque righe con le seguenti:*

anno 1978: 10 per cento;  
 anno 1979: 20 per cento;  
 anno 1980: 40 per cento;  
 anno 1981: 60 per cento;  
 anno 1982: 80 per cento.

**4. 4. Baghino.**

*All'ultimo comma, sostituire le parole: A decorrere dal 1° gennaio 1982, con le parole: A decorrere dal 1° gennaio 1983.*

**4. 5. Baghino.**

L'onorevole Baghino ha facoltà di illustrare questi quattro emendamenti.

**BAGHINO.** Li do per svolti, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Qual è il parere della Commissione sugli emendamenti presentati all'articolo 4?

**MARZOTTO CAOTORTA, Relatore.** Esprimo parere favorevole all'emendamento Masciadri 4. 1 nel testo modificato dal sub-

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

emendamento presentato dallo stesso proponente. In sostanza, si tratta di fare slittare di un anno le date degli anni indicati nell'articolo 4. Ritengo di accedere a questa richiesta, sulla quale vi è stata una lunga discussione in seno al « Comitato dei nove », per i motivi che ho espresso nella relazione: si tratta di favorire il graduale adattamento delle compagnie alle nuove tariffe, che vengono applicate su tutti gli aeroporti, anche su quelli statali nei quali le compagnie nazionali erano sinora esentate dal pagamento dei diritti d'approdo. Gli analoghi emendamenti Baghino 4. 3, 4. 4 e 4. 5 sarebbero assorbiti dall'approvazione del testo proposto dall'onorevole Masciadri, mentre l'altro emendamento Baghino 4. 2 non può essere accettato dalla Commissione.

PRESIDENTE. Il Governo ?

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Concordo con il relatore, nel senso che tutte le date slittino di un anno.

PRESIDENTE. Passiamo ai voli. Pongo in votazione il subemendamento Masciadri 0. 4. 1. 1, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione, nel testo così modificato, l'emendamento Masciadri 4. 1, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(È approvato).

Sono così assorbiti gli emendamenti Baghino 4. 3, 4. 4 e 4. 5.

L'emendamento Baghino 4. 2 è invece precluso.

Si dia lettura degli articoli 5, 6 e 7, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione nel testo della Commissione.

GUARRA, *Segretario*, legge:

## ART. 5.

« Il diritto per l'imbarco di passeggeri in voli internazionali è fissato in lire 2 mila per ogni passeggero diretto verso aeroporti di Stati esteri.

Il diritto non è dovuto quando trattasi della continuazione di un viaggio interrotto e l'interruzione dipenda dalla necessità di cambiare aeromobile o comunque da una causa estranea alla volontà del passeggero.

Tale diritto non è dovuto, inoltre, per i bambini fino a due anni, mentre è ridotto alla metà per i bambini fino a dodici anni.

Il diritto è dovuto direttamente dal vettore che può rivalersene nei confronti del passeggero incorporandolo nel prezzo del biglietto ».

(È approvato).

## ART. 6.

« Il proprietario dell'aeromobile è solidalmente responsabile del pagamento dei diritti previsti dalla presente legge.

I diritti previsti dagli articoli 2 e 3 non si applicano, sotto condizione di reciprocità, per gli aeromobili statali stranieri non adibiti a servizi commerciali.

I diritti previsti dall'articolo 5 competono anche all'ente che in virtù di apposite convenzioni gestisce l'aerostazione per passeggeri, anche se questa è costruita su aeroporti statali, civili o militari, ove si svolga attività aerea civile commerciale.

La tassa erariale istituita con il decreto-legge 26 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, nella legge 16 aprile 1974, n. 117, compete anche all'ente che, in virtù di apposita convenzione, gestisce l'aerostazione per merci, anche se questa è costruita su aeroporti statali, civili o militari, ove si svolga attività aerea civile commerciale.

I diritti previsti dalla presente legge, nonché la tassa erariale di cui al comma precedente, continuano ad essere devoluti agli enti o alla società di gestione, ai sensi delle disposizioni contenute nelle singole leggi speciali che disciplinano l'affidamento in gestione di interi complessi aeroportuali ».

(È approvato).

## ART. 7.

« Le modalità per l'accertamento, la riscossione e il versamento dei diritti previsti dalla presente legge sono stabilite con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del ministro dei trasporti, di concerto con i ministri delle finanze e del tesoro.

Con lo stesso decreto sono stabilite le modalità per l'accertamento e la riscossione dei diritti previsti dalla presente legge e della tassa erariale istituita con il decreto-legge 20 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, nella legge 6 aprile

1974, n. 117, spettanti agli enti e alle società che gestiscono interi complessi aeroportuali ovvero aerostazioni per passeggeri o merci.

Fino all'entrata in vigore del predetto decreto si provvederà con le modalità attualmente vigenti, che si applicano anche ai gestori di aerostazioni per passeggeri o merci ».

(È approvato).

**PRESIDENTE.** Si dia lettura dell'articolo 8.

**GUARRA, Segretario,** legge:

« La misura dei diritti previsti dalla presente legge è soggetta a revisione ogni due anni, da attuarsi con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del ministro dei trasporti, di concerto con i ministri del tesoro e delle finanze, sentita la Commissione di cui al successivo articolo 9.

Tale revisione deve tenere conto delle esigenze di politica tariffaria del settore e dell'andamento dei costi e servizi aeroportuali.

Il decreto di cui al primo comma entra in vigore 90 giorni dopo la data della sua emanazione ».

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere l'intero articolo.*

**8. 1. Masciadri.**

L'onorevole Masciadri ha facoltà di svolgerlo.

**MASCIADRI.** Lo do per svolto, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente emendamento:

*Aggiungere, dopo il secondo comma, il seguente:*

Con lo stesso decreto sono altresì soggetti a revisione i limiti di traffico per cui si applicano gli sconti previsti dall'ultimo comma dell'articolo 2.

**8. 2. Baghino.**

L'onorevole Baghino ha facoltà di illustrarlo.

**BAGHINO.** Lo do per svolto, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Qual è il parere della Commissione sugli emendamenti presentati all'articolo 8 ?

**MARZOTTO CAOTORTA, Relatore.** Signor Presidente, sono contrario all'emendamento Masciadri 8. 1. Prego anzi il collega di ritirarlo, perché ritengo molto importante che vi sia questa revisione da parte del Ministero assistito dalla commissione la cui istituzione è prevista dal successivo articolo 9. Se noi dovessimo rimandare al Parlamento la modificazione della tariffa, avremmo, come purtroppo abbiamo avuto con questa legge, una perdita di quattro anni, e questo proprio mentre vediamo che all'estero le tariffe vengono sottoposte a revisione anche due volte nel corso dello stesso anno, seguendo le svalutazioni della moneta. Per queste ragioni insisto per il mantenimento del testo dell'articolo 8. A questo proposito dichiaro che l'emendamento Baghino 8. 2 è da ritenersi precluso in conseguenza della reiezione del suo emendamento 2. 3, al quale si ricollega appunto l'emendamento in questione.

**PRESIDENTE.** Il Governo ?

**DEGAN, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Signor Presidente, vorrei pregare l'onorevole Masciadri di ritirare il suo emendamento 8. 1 (analogo invito gli rivolgo per quanto riguarda l'emendamento da lui presentato all'articolo 9, data la connessione tra questo articolo e l'articolo 8), tenendo presente che attraverso il testo proposto siamo finalmente messi in grado di rendere omogenea tutta la normativa tariffaria del settore, respingendo d'altro canto la pretesa di un automatismo che sarebbe realmente fuor di luogo, e con garanzie di pubblicità che credo siano efficace garanzia anche per quanto riguarda il potere di controllo del Parlamento sulla politica che il Governo intende svolgere in questo settore.

**PRESIDENTE.** Passiamo ai voti. Onorevole Masciadri, mantiene il suo emendamento 8. 1, che la Commissione e il Governo la invitano a ritirare ?

**MASCIADRI.** Lo ritiro, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Onorevole Baghino, il suo emendamento 8. 2 sembra alla Presidenza effettivamente precluso, presupponendo l'adozione di quel sistema di riduzioni

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

tariffarie per volume di traffico che è invece stato disatteso con la reiezione del suo emendamento all'articolo 2.

BAGHINO. Ritiro l'emendamento, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo pertanto in votazione l'articolo 8 nel testo della Commissione.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 9.

GUARRA, *Segretario*, legge:

« Presso il Ministero dei trasporti è istituita una commissione presieduta dal ministro dei trasporti o da un sottosegretario da lui delegato e composta dai seguenti membri:

un membro del Consiglio superiore dell'aviazione civile;

due funzionari della direzione generale dell'aviazione civile;

un funzionario del Ministero del tesoro;

un funzionario del Ministero delle finanze;

due esperti in rappresentanza degli enti gestori di aeroporti;

due esperti in rappresentanza dei vettori aerei nazionali.

I funzionari dell'amministrazione dello Stato debbono avere qualifica non inferiore a quella di primo dirigente. Le funzioni di segretario della commissione sono svolte da un impiegato della carriera direttiva della direzione generale dell'aviazione civile.

La commissione è nominata con decreto del ministro dei trasporti.

La predetta commissione deve essere altresì sentita sia per quanto attiene alla determinazione e alla modifica delle tariffe relative ai servizi di trasporto aereo di linea per passeggeri e merci esercitati all'interno del territorio nazionale, sia in ordine alla misura delle tariffe dei servizi di assistenza a terra degli aeromobili, ai passeggeri, ai bagagli e alle merci ogniqualevolta il ministro dei trasporti ne stabilisce l'ammontare in base alle disposizioni vigenti ».

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere l'intero articolo.*

9. 1.

**Masciadri.**

L'onorevole Masciadri ha facoltà di svolgerlo.

MASCIADRI. Ritiro anche questo emendamento, signor Presidente, che era collegato al mio precedente all'articolo 8.

PRESIDENTE. Pongo pertanto in votazione nel testo della Commissione l'articolo 9, al quale non sono stati presentati altri emendamenti.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 10, ultimo della proposta di legge, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione nel testo della Commissione.

GUARRA, *Segretario*, legge:

« È abrogata la legge 9 gennaio 1956, n. 24.

La presente legge entra in vigore 90 giorni dopo la data della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica italiana ».

(È approvato).

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Come ho avuto occasione di dire nella relazione, poiché nel testo della Commissione la proposta di legge non « modifica » più la legge vigente, ma la sostituisce interamente, e poiché l'articolo 10 abroga la legge n. 24 del 1956, si rende necessario modificare come segue il titolo del provvedimento: « Nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile ».

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Passiamo all'unico ordine del giorno presentato. Se ne dia lettura.

GUARRA, *Segretario*, legge:

La Camera,

in relazione all'approvazione delle modifiche alla legge 9 gennaio 1956, n. 24, concernente i diritti per l'uso degli aerodromi aperti al traffico aereo civile, modifica che creano le condizioni per una ge-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

stione economica per gli aeroporti nazionali ponendone gli oneri relativi a carico dei vettori,

ritiene

che si renda necessario avanzare da parte del Governo proposte intese a sanare le difficili condizioni economiche delle compagnie aeree nazionali attraverso una concessione di mutui agevolati od altri provvedimenti da porre sollecitamente allo studio ed all'attuazione, senza possibilmente ricorrere a concessioni compensative dei maggiori oneri di aumenti delle tariffe di volo, che non sanerebbero la difficile situazione e renderebbero antieconomico l'uso del mezzo di trasporto aereo, divenuto di massa e non più d'*élite*, che assolve una sua precisa ed insostituibile funzione nel sistema dei trasporti, nell'attualità ed ancor più nel prossimo e lontano futuro, in considerazione anche della posizione geografica del nostro paese e dei suoi interessi turistici e di relazioni internazionali.

9/2112/1

**Masciadri.**

MASCIADRI. Chiedo di poter aggiungere a questo mio ordine del giorno, dopo le parole: « che si renda necessario avanzare da parte del Governo », le altre: « in armonia con le conclusioni dell'indagine conoscitiva sulla situazione dell'aviazione civile condotta dal Parlamento ».

PRESIDENTE. Sta bene. Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno?

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In armonia con quanto ho avuto occasione di dire in sede di replica, il Governo accetta l'ordine del giorno come raccomandazione, con riserva di un concerto con le altre amministrazioni.

PRESIDENTE. Onorevole Masciadri, insiste per la votazione?

MASCIADRI. Non insisto.

PRESIDENTE. Anche questo progetto di legge sarà tra poco votato per scrutinio segreto.

#### **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 alle sotto-

indicate Commissioni permanenti in sede legislativa dei seguenti progetti di legge:

*alla VI Commissione (Finanze e tesoro):*

« Miglioramento degli assegni di quiescenza erogati dall'ente " Fondo per il trattamento quiescenza e gli assegni straordinari al personale del lotto " » (*approvato dalla VI Commissione del Senato*) (4445) (*con parere della V e della XIII Commissione*);

*alla VIII Commissione (Istruzione):*

BELLISARIO ed altri: « Modifica della tabella XVIII allegata al regio decreto 30 settembre 1938, n. 1652, per la configurazione autonoma dell'insegnamento della psichiatria e della neurologia » (*modificato dalla VII Commissione del Senato*) (2150-B) (*con parere della V Commissione*).

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

#### **Trasferimento di progetti di legge dalla sede referente alla sede legislativa.**

PRESIDENTE. A norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo l'assegnazione in sede legislativa — derogando altresì, in relazione alla particolare urgenza, al termine di cui al predetto articolo 92 — dei seguenti progetti di legge, per i quali la VIII Commissione permanente (Istruzione), cui erano stati assegnati in sede referente, ha chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa:

BARDOTTI e FERRI MARIO: « Norme per il funzionamento della scuola di lingua e cultura italiana per stranieri di Siena » (2466); BONIFAZI ed altri: « Norme per il funzionamento della scuola di lingua e cultura italiana per stranieri di Siena » (2485) (*la Commissione ha proceduto all'esame abbinate*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

#### **Votazione segreta di progetti di legge.**

PRESIDENTE. Procediamo alla votazione segreta finale, mediante procedimento elettronico, dei progetti di legge nn. 4291, 4454 e 2112 oggi esaminati.

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

Indico la votazione sul disegno di legge n. 4291.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a verificarne le risultanze.

*(I deputati segretari verificano le risultanze della votazione).*

Comunico il risultato della votazione:

« Copertura finanziaria dei decreti del Presidente della Repubblica recanti anticipazione di benefici economici ai dipendenti della pubblica amministrazione » (4291):

Presenti . . . . .	321
Votanti . . . . .	310
Astenuti . . . . .	11
Maggioranza . . . . .	156
Voti favorevoli . . . . .	291
Voti contrari . . . . .	19

*(La Camera approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Accreman	Benedetti
Achilli	Berlinguer Giovanni
Aiardi	Berloffa
Aldrovandi	Bernardi
Aliverti	Bernini
Allegrì	Bertè
Allera	Biagioni
Allocca	Biamonte
Alpino	Bianchi Alfredo
Amadei	Bianchi Fortunato
Angelini	Bini
Anselmi Tina	Bisignani
Armani	Bodrato
Arnaud	Boffardi Ines
Ascari Raccagni	Boldrin
Astolfi Maruzza	Bologna
Averardi	Bonalumi
Bacchi	Bonifazi
Baldassari	Borghi
Baldassi	Borra
Baldi	Bortolani
Ballardini	Bortot
Ballarin	Bosco
Barba	Botta
Barbi	Bottari
Barboni	Bozzi
Bardelli	Bressani
Bassi	Brini
Beccaria	Busetto
Becciu	Buzzoni
Belci	Caiati
Temporad	Caiazza

Calvetti	Esposito
Canestrari	Fabbri
Capponi Bentivegna	Faenzi
Carla	Federici
Capra	Ferioli
Carenini	Ferri Mario
Cariglia	Ferri Mauro
Carri	Fibbi Giulietta
Carta	Fiorel
Caruso	Fioriello
Casapieri Quagliotti	Flamigni
Carmen	Fontana
Cassanmagnago	Fortuna
Cerretti Maria Luisa	Fracanzani
Gastellucci	Fracchia
Cataldo	Furia
Catanzariti	Fusaro
Cavaliere	Galli
Ceravolo	Galloni
Cerri	Garbi
Cesaroni	Gargani
Chiarante	Gasco
Ciacci	Gaspari
Ciai Trivelli Anna	Gava
Maria	Giannantoni
Cirillo	Giordano
Cittadini	Giovanardi
Ciuffini	Giovannini
Coccia	Gramegna
Cocco Maria	Grassi Bertazzi
Codacci-Pisanelli	Guerrini
Colombo Vittorino	Gui
Concas	Ianniello
Conte	Innocenti
Corà	Iperico
Corghì	Ippolito
Corti	Isgrò
Costamagna	Jacazzi
D'Alessio	La Bella
Dall'Armellina	La Loggia
D'Angelo	Lamanna
D'Aniello	La Marca
Degan	Lapenta
Del Duca	Lavagnoli
De Leonardis	Lindner
Dell'Andro	Lizzero
Del Pennino	Lobianco
De Maria	Lodi Adriana
De Sabbata	Lombardi Giovanni
Di Giannantonio	Enrico
Di Gioia	Luraschi
Di Marino	Maggioni
Di Puccio	Magnani Noya Maria
Di Vagno	Malagugini
Donelli	Mancinelli
Dulbecco	Mancini Antonio
Durand de la Penne	Mancuso
Elkan	Mariani

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

Mariotti	Radi
Marocco	Raffaelli
Martelli	Raicich
Martini Maria Eletta	Rampa
Marzotto Caotorta	Rausa
Maschiella	Reale Oronzo
Masciadri	Reggiani
Masullo	Rende
Matta	Riz
Mattarelli	Rocelli
Matteini	Rognoni
Mazzola	Rosati
Mendola Giuseppa	Russo Carlo
Menichino	Russo Ferdinando
Merli	Sabbatini
Meucci	Salvatori
Miceli Vincenzo	Salvi
Micheli Pietro	Sandomenico
Mignani	Sangalli
Milani	Santuz
Miotti Carli Amalia	Sboarina
Mirate	Sbriziolo De Felice
Monti Maurizio	Eirene
Monti Renato	Schiavon
Morini	Scipioni
Musotto	Serrentino
Nahoun	Servadei
Niccolai Cesarino	Sgarbi Bonpani
Niccoli	Luciana
Noberasco	Sgarlata
Olivi	Sinesio
Orlando	Sisto
Orsini	Skerk
Padula	Sobrero
Pandolfi	Spagnoli
Pani	Speranza
Papa	Spinelli
Patriarca	Spitella
Pegoraro	Stefanelli
Pellegatta Maria	Stella
Pellizzari	Strazzi
Pennacchini	Talassi Giorgi Renata
Perantuono	Tamini
Perdonà	Tanassi
Perrone	Tani
Pezzati	Tantalo
Picchioni	Tarabini
Piccinelli	Tedeschi
Piccoli	Terraroli
Piccone	Tesi
Pistillo	Tesini
Pochetti	Tessari
Postal	Tocco
Prandini	Todros
Prearo	Tortorella Aldo
Pucci	Traversa
Pumilia	Tripodi Girolamo
Quillero	Trombadori

Vaghi	Vineis
Vagli Rosalia	Vitali
Valiante	Zaffanella
Vania	Zagari
Vecchiarelli	Zamberletti
Venegoni	Zanibelli
Venturini	Zanini
Vespignani	Zolla
Vetere	Zoppetti
Vincelli	Zoppi
Vincenzi	Zurlo

*Si sono astenuti:*

Aloi	Santagati
Baghino	Tarsia Incuria
Covelli	Tassi
Delfino	Tortorella Giuseppe
de Vidovich	Valensise
Galasso	

*Sono in missione:*

Gattanei	Pisoni
Pedini	Reale Giuseppe

PRESIDENTE. Indico la votazione sul disegno di legge n. 4454.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a verificarne le risultanze.

*(I deputati segretari verificano le risultanze della votazione).*

Comunico il risultato della votazione:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 marzo 1976, n. 47, concernente la partecipazione dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ad imprese aventi per fine lo studio, la progettazione e la costruzione di linee ferroviarie anche in territorio estero » *(approvato dal Senato)* (4454):

Presenti e votanti . . . . .	327
Maggioranza . . . . .	164
Voti favorevoli . . . . .	307
Voti contrari . . . . .	20

*(La Camera approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Accreman	Aliverti
Achilli	Allegrì
Aiardi	Allera
Aldrovandi	Allocca

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

Aloi	Busetto	Di Gioia	Lodi Adriana
Alpino	Buzzoni	Di Marino	Lombardi Giovanni
Amadei	Caiaati	di Nardo	Enrico
Angelini	Caiazza	Di Puccio	Luraschi
Anselmi Tina	Calvetti	Di Vagno	Maggioni
Armani	Canestrari	Donelli	Magnani Noya Maria
Arnaud	Capponi Bentivegna	Dulbecco	Malagugini
Ascari Raccagni	Carla	Durand de la Penne	Mancinelli
Astolfi Maruzza	Capra	Elkan	Mancini Antonio
Averardi	Carenini	Esposito	Mancuso
Bacchi	Cariglia	Fabbri	Mariani
Baghino	Carri	Faenzi	Mariotti
Baldassari	Carta	Federici	Marocco
Baldassi	Caruso	Feroli	Martelli
Baldi	Casapieri Quagliotti	Ferri Mario	Martini Maria Eletta
Ballardini	Carmen	Ferri Mauro	Marzotto Caotorta
Ballarin	Cassanmagnago	Fibbi Giulietta	Maschiella
Barba	Cerretti Maria Luisa	Fioret	Masciadri
Barbi	Castellucci	Fioriello	Masullo
Barboni	Cataldo	Flamigni	Matta
Bardelli	Catanzariti	Fontana	Mattarelli
Bassi	Cavaliere	Fortuna	Matteini
Beccaria	Ceravolo	Fracanzani	Mazzola
Becciu	Cerri	Fracchia	Mendola Giuseppa
Belci	Cesaroni	Furia	Menichino
Belluscio	Chiarante	Fusaro	Merli
Bemporad	Ciacci	Galasso	Meucci
Benedetti	Ciai Trivelli Anna	Galli	Miceli Vincenzo
Berlinguer Giovanni	Maria	Galloni	Micheli Pietro
Berloffa	Cirillo	Garbi	Mignani
Bernardi	Cittadini	Gargani	Milani
Bernini	Ciuffini	Gasco	Miotti Carli Amalia
Bertè	Coccia	Gaspari	Mirate
Biagioni	Cocco Maria	Gava	Monti Maurizio
Biamonte	Codacci-Pisanelli	Giannantoni	Monti Renato
Bianchi Alfredo	Colombo Vittorino	Giordano	Morini
Bianchi Fortunato	Concas	Giovanardi	Musotto
Bini	Conte	Giovannini	Nahoum
Bisignani	Corà	Gramigna	Niccolai Cesarino
Bodrato	Corghi	Grassi Bertazzi	Niccoli
Boffardi Ines	Corti	Guerrini	Noberasco
Boldrin	Costamagna	Gui	Olivi
Bologna	Covelli	Ianniello	Orlando
Bonalumi	D'Alessio	Innocenti	Orsini
Bonifazi	Dall'Armellina	Iperico	Padula
Borghesi	D'Angelo	Ippolito	Pandolfi
Borra	D'Aniello	Isgrò	Pani
Bortolani	Degan	Jacuzzi	Papa
Bortol	Del Duca	La Bella	Patriarca
Bosco	De Leonardis	La Loggia	Pazzaglia
Botta	Delfino	Lamanna	Pegoraro
Bottari	Dell'Andro	La Marca	Pellegatta Maria
Bozzi	Del Pennino	Lapenta	Pellizzari
Bressani	De Maria	Lavagnoli	Pennacchini
Brini	De Sabbata	Lindner	Perantuono
Bubbico	de Vidovich	Lizzero	Perdonà
Bucciarelli Ducci	Di Giannantonio	Lobianco	Perrone

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

Pezzati	Speranza
Piccinelli	Spinelli
Piccoli	Spitella
Piccone	Stefanelli
Pistillo	Stella
Pochetti	Strazzi
Postal	Talassi Giorgi Renata
Prandini	Tamini
Prearo	Tanassi
Pucci	Tani
Pumilia	Tantalo
Quilleri	Tarabini
Radi	Tarsia Incuria
Raffaelli	Tassi
Raicich	Tedeschi
Rampa	Terraroli
Rausa	Tesi
Reale Oronzo	Tesini
Reggiani	Tessari
Rende	Tocco
Riz	Todros
Rocelli	Tortorella Aldo
Rognoni	Tortorella Giuseppe
Rosati	Traversa
Russo Carlo	Tripodi Girolamo
Russo Ferdinando	Trombadori
Sabbatini	Vaghi
Salvatori	Vagli Rosalia
Salvi	Valensise
Sandomenico	Valiante
Sangalli	Vania
Santagati	Vecchiarelli
Santuz	Venegoni
Sboarina	Venturoli
Sbriziolo De Felice	Vespignani
Eirene	Vetere
Schiavon	Vincelli
Scipioni	Vincenzi
Sedati	Vineis
Serrentino	Vitali
Servadei	Zaffanella
Sgarbi Bompani	Zagari
Luciana	Zamberletti
Sgarlata	Zanibelli
Sinesio	Zanini
Sisto	Zolla
Skerk	Zoppetti
Sobrero	Zoppi
Spagnoli	Zurlo

*Sono in missione:*

Cattanei	Pisoni
Pedini	Reale Giuseppe

PRESIDENTE. Indico la votazione sulla proposta di legge n. 2112.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a verificarne le risultanze.

*(I deputati segretari verificano le risultanze della votazione).*

Comunico il risultato della votazione:

SANGALLI ed altri: « Nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile » (2112):

Presenti e votanti . . . . .	313
Maggioranza . . . . .	157
Voti favorevoli . . . . .	300
Voti contrari . . . . .	13

Sono in missione n. 4 deputati.

*(La Camera approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Accreman	Bertè
Achilli	Biagioni
Aiardi	Biamonte
Aldrovandi	Bianchi Alfredo
Aliverti	Bianchi Fortunato
Allegri	Bini
Allera	Bisignani
Allocca	Bodrato
Alpino	Boffardi Ines
Amadei	Boldrin
Angelini	Bologna
Anselmi Tina	Bonalumi
Armani	Bonifazi
Arnaud	Borghì
Ascari Raccagni	Borra
Astolfi Maruzza	Bortolani
Averardi	Bortot
Bacchi	Bosco
Baldassari	Botta
Baldassi	Bottari
Baldi	Bozzi
Ballardini	Bressani
Ballarin	Brini
Barba	Bubbico
Barbi	Bucciarelli Ducci
Barboni	Busetto
Bardelli	Buzzoni
Bassi	Caiati
Beccaria	Caiazza
Becciu	Calveti
Belci	Canestrari
Belluscio	Capponi Bentivegna
Bemporad	Carla
Benedetti	Capra
Berlinguer Giovanni	Carenini
Berloffa	Cariglia
Bernardi	Carri
Bernini	Carta

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

Caruso	Fioriello	Matteini	Rosati
Casapieri Quagliotti	Flamigni	Mazzola	Russo Carlo
Carmen	Fontana	Mendola Giuseppa	Russo Ferdinando
Cassanmagnago	Fortuna	Menichino	Sabbatini
Cerretti Maria Luisa	Fracanzani	Merli	Salvatori
Castellucci	Fracchia	Meucci	Salvi
Cataldo	Furia	Miceli Vincenzo	Sandomenico
Catanzariti	Fusaro	Micheli Pietro	Sangalli
Cavaliere	Galli	Mignani	Santuz
Ceravolo	Galloni	Milani	Sboarina
Cerri	Garbi	Miotti Carli Amalia	Sbriziolo De Felice
Cesaroni	Gargani	Mirate	Eirene
Chiarante	Gasco	Monti Maurizio	Schiavon
Ciacci	Gaspari	Monti Renato	Scipioni
Ciai Trivelli Anna	Gava	Morini	Sedati
Maria	Giannantoni	Musotto	Serrentino
Cirillo	Giordano	Nahoum	Servadei
Cittadini	Giovanardi	Niccolai Cesarino	Sgarbi Bompani
Ciuffini	Giovannini	Niccoli	Luciana
Coccia	Gramegna	Noberasco	Sgarlata
Cocco Maria	Grassi Bertazzi	Olivi	Sinesio
Codacci-Pisanelli	Guerrini	Orlando	Sisto
Colombo Vittorino	Gui	Orsini	Skerk
Concas	Ianniello	Padula	Sobrero
Conte	Innocenti	Pandolfi	Spagnoli
Corà	Iperico	Pani	Speranza
Corghi	Isgro	Papa	Spinelli
Corti	Jacazzi	Patriarca	Spitella
Costamagna	La Bella	Pegoraro	Stefanelli
D'Alessio	La Loggia	Pellegatta Maria	Stella
Dall'Armellina	Lamanna	Pellizzari	Strazzi
D'Angelo	La Marca	Pennacchini	Talassi Giorgi Renata
D'Aniello	Lapenta	Perantuono	Tamini
Degan	Lavagnoli	Perdonà	Tanassi
Del Duca	Lindner	Perrone	Tani
De Leonardis	Lizzero	Pezzati	Tantalo
Dell'Andro	Lobianco	Piccinelli	Tarabini
Del Pennino	Lodi Adriana	Piccoli	Tedeschi
De Maria	Lombardi Giovanni	Piccone	Terraroli
De Sabbata	Enrico	Pistillo	Tesi
Di Giannantonio	Luraschi	Pochetti	Tesini
Di Gioia	Maggioni	Postal	Tessari
Di Marino	Magnani Noya Maria	Prandini	Tocco
Di Puccio	Malagugini	Prearo	Todros
Di Vagno	Mancinelli	Pucci	Tortorella Aldo
Donelli	Mancini Antonio	Pumilia	Traversa
Dulbecco	Mancuso	Quilleri	Tripodi Girolamo
Durand de la Penne	Mariani	Radi	Trombadori
Elkan	Mariotti	Raffaelli	Vaghi
Esposito	Marocco	Raicich	Vagli Rosalia
Fabbri	Martelli	Rampa	Valiante
Faenzi	Martini Maria Eletta	Rausa	Vania
Federici	Marzotto Gaotorta	Reale Oronzo	Vecchiarelli
Ferioli	Maschiella	Reggiani	Venegoni
Ferri Mario	Masciadri	Rende	Venturoli
Ferri Mauro	Masullo	Riz	Vespignani
Fibbi Giulietta	Matta	Rocelli	Vetere
Fioret	Mattarelli	Rognoni	Vincelli

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

Vincenzi	Zanibelli
Vineis	Zanini
Vitali	Zolla
Zaffanella	Zoppetti
Zagari	Zoppi
Zamberletti	Zurlo

*Sono in missione:*

Cattanei	Pisoni
Pedini	Reale Giuseppe

### Annunzio di interrogazioni, di interpellanze e di una mozione.

GUARRA, *Segretario*, legge le interrogazioni, le interpellanze e la mozione pervenuta alla Presidenza.

### Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Giovedì 22 aprile 1976, alle 16:

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

2. — *Discussione dei disegni di legge:*

Approvazione ed esecuzione dell'Accordo tra gli Stati membri della Comunità europea del carbone e dell'acciaio e la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, da un lato, e la Repubblica di Finlandia dall'altro, con allegato, protocolli e atto finale, firmato a Bruxelles il 5 ottobre 1973 (*approvato dal Senato*) (3878);

— *Relatore:* Storchi;

Approvazione ed esecuzione della Convenzione sulla legittimazione per matrimonio, firmata a Roma il 10 settembre 1970 (*approvato dal Senato*) (4074);

— *Relatore:* Salvi;

Ratifica ed esecuzione di accordi internazionali in materia di proprietà intellettuale, adottati a Stoccolma il 14 luglio 1967 (*approvato dal Senato*) (4099);

— *Relatore:* Salvi;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa alla responsabilità civile derivante dal trasporto marittimo di sostanze

nucleari, firmata a Bruxelles il 17 dicembre 1971 (*approvato dal Senato*) (4100);

— *Relatore:* Di Giannantonio;

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo europeo concernente le persone che partecipano a procedure davanti alla Commissione e alla Corte europee dei diritti dell'uomo, adottato a Londra il 6 maggio 1969 (*approvato dal Senato*) (4101);

— *Relatore:* Salvi;

Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni tra l'Italia e la Svizzera concernenti la sistemazione idraulica del torrente Breggia e la rettifica del confine lungo il torrente stesso, firmato a Berna il 23 giugno 1972 (*approvato dal Senato*) (4350);

— *Relatore:* Salvi;

Approvazione ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese relativa alle sepolture di guerra firmata a Parigi il 2 dicembre 1970 (*approvato dal Senato*) (4351);

— *Relatore:* Storchi.

3. — *Discussione dei progetti di legge:*

Norme di principio, norme particolari e finanziarie concernenti gli enti di sviluppo (3895);

TANTALO: Autorizzazione all'Ente di sviluppo di Puglia, Lucania e Molise ad alienare terreni al comune di Montalbano Jonico (30);

TANTALO: Modificazioni e integrazioni alla legge 28 marzo 1968, n. 395, concernente autorizzazione all'Ente di sviluppo di Puglia, Lucania e Molise ad alienare terreni al comune di Policoro (35);

TANTALO: Istituzione dell'Ente regionale di sviluppo agricolo per la Basilicata (36);

CRISTOFORI ed altri: Trasferimento di terreni dagli enti di riforma — enti di sviluppo — ai comuni ed a pubbliche amministrazioni e vendita ai superficiari di aree di proprietà degli enti di sviluppo (63);

PICCINELLI e VILLA: Disposizioni concernenti i dipendenti della Associazione interprovinciale organismi cooperative (AIOG) (237);

ZURLO e GALLONI: Autorizzazione agli enti di sviluppo agricolo ad alienare terreni suscettibili di sviluppo urbanistico (332);

ZURLO ed altri: Autorizzazione di spesa per il finanziamento degli enti di sviluppo (1367);

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CALABRIA: Finanziamento degli enti di sviluppo regionali e copertura degli oneri relativi al personale statale trasferito alle regioni (1464);

BONIFAZI ed altri: Scioglimento degli enti di sviluppo agricolo (1487);

ZURLO ed altri: Legge quadro sulla programmazione agricola e sugli enti di sviluppo (1529);

CONSIGLIO REGIONALE DELL'ABRUZZO: Finanziamento degli enti di sviluppo agricoli regionali (1868);

Norme per il finanziamento degli enti di sviluppo (1978);

FERRI MARIO ed altri: Norme per la costituzione degli enti di sviluppo regionali (urgenza) (2167);

ZURLO ed altri: Provvedimenti a favore degli assegnatari delle terre di riforma e delle cooperative. Agevolazioni tributarie per gli enti di sviluppo (3065);

TANTALO: Autorizzazione all'Ente di sviluppo di Puglia e Lucania ad alienare terreni al comune di Ferrandina (3433);

Disciplina dei rapporti sorti sulla base del decreto-legge 9 luglio 1974, n. 266 (3510);

— Relatore: Strazzi.

#### 4. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 16 aprile 1976, n. 106, adottato ai sensi dell'articolo 77, comma secondo, della Costituzione recante la proroga del termine per la presentazione della dichiarazione dei redditi delle persone fisiche (4468);

— Relatore: La Loggia.

#### 5. — *Discussione del disegno di legge:*

Proroga del termine per l'emanazione del nuovo codice di procedura penale (4469);

— Relatore: Lospinoso Severini.

#### 6. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

FORTUNA ed altri: Disciplina dell'aborto (1655);

CORTI ed altri: Norme sulla interruzione della gravidanza (3435);

FABBRI SERONI ADRIANA ed altri: Norme per la regolamentazione della interruzione volontaria di gravidanza (3474);

MAMMI ed altri: Istituzione dei « consultori comunali per la procreazione responsabile ». Revisione delle norme del codice penale relative alla interruzione della gravidanza (3651);

ALTISSIMO ed altri: Disposizioni sulla propaganda anticoncezionale e l'educazione sessuale per una procreazione responsabile, sull'interruzione della gravidanza e sull'abrogazione di alcune norme del codice penale (3654);

PICCOLI ed altri: Disposizioni relative al delitto di aborto (3661);

— Relatori: Mazzola e De Maria, *per la maggioranza*; Signorile, *di minoranza*.

#### 7. — *Discussione delle proposte di legge:*

Senatori DALVIT ed altri: Abrogazione dell'articolo 1 della legge 28 gennaio 1970, n. 17, recante disposizioni integrative della legge 2 agosto 1967, n. 799, sull'esercizio della caccia, e modifica dell'articolo 2 della predetta legge 2 agosto 1967, n. 799 (approvata dalla IX Commissione permanente del Senato) (3425);

GIOMO ed altri: Disposizioni relative all'esercizio dell'uccellazione (588);

VAGHI ed altri: Norme per la tutela e la salvaguardia dell'avifauna migrante nell'ambito dell'attività venatoria (3531);

— Relatore: Truzzi.

#### 8. — *Discussione dei progetti di legge (ai sensi dell'articolo 81, comma 4, del regolamento):*

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);

— Relatore: de Meo;

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);

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

— *Relatore*: Mazzola;

VINEIS ed altri: Costituzione di una Commissione di inchiesta parlamentare sui responsabili, promotori, finanziatori e fiancheggiatori della riorganizzazione del disciolto partito fascista (*urgenza*) (608);

VALENSISE ed altri: Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulla recrudescenza della criminalità in Calabria, sulle incidenze mafiose nelle attività economiche private e pubbliche e nelle attività connesse alle attribuzioni di posti di lavoro (4142);

— *Relatore*: Cariglia;

*e delle proposte di legge costituzionale:*

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.

9. — *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 20,40.**

---

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI**

**Dott. MARIO BOMMEZZADRI**

---

**L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE**

**Dott. MANLIO ROSSI**

**INTERROGAZIONI, INTERPELLANZE  
E MOZIONE ANNUNZIATE**

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA**

**NICCOLAI GIUSEPPE.** — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere:

quali provvedimenti cautelativi abbia preso la RAI-TV in ordine alle frequenti comparse al video dell'ex deputato Luigi Pintor, direttore de *il Manifesto*;

in particolare, se venga minuziosamente predisposto, quando l'onorevole Pintor è sotto la macchina da presa della TV, un accurato servizio sanitario, in quanto, come si legge nella relazione medica, per la quale il direttore de *il Manifesto* gode anticipatamente dell'assegno vitalizio della Camera dei deputati, « l'onorevole Pintor è entrato in uno stato di ansia, di insicurezza e di depressione, al punto che non può intraprendere viaggi, allontanarsi da casa per lungo tempo, uscire solo, in quanto da un momento all'altro può avere bisogno di essere assistito »;

se la RAI-TV, dopo avere diligentemente e doverosamente provveduto alla salvaguardia della salute così malferma del direttore de *il Manifesto*, abbia altrettanto doverosamente provveduto alla sicurezza di quanti, durante la trasmissione, possono trovarsi accanto ad un « paziente » che, come dice il certificato medico, in possesso di uno stato depressivo caratterizzato da melanconia, ansia, senso di incapacità, distacco dai normali interessi, pessimismo, insonnia, può, inconsapevolmente, mostrarsi nocivo a se stesso e agli altri. (4-16996)

**BIGNARDI, FERIOLI E ALESI.** — *Al Ministri dell'industria, commercio e artigianato e dell'agricoltura e foreste.* — Per conoscere, anche in relazione al passo di recente fatto dal presidente dell'UMA (Utenti motori agricoli) presso la presidenza del Consiglio dei ministri, quali provvedimenti abbiano adottato o intendano adottare per sopperire alla denunciata scarsità di gasolio agricolo nella maggior parte delle regioni italiane e in particolare nel Veneto e in Piemonte. Come ha messo in rilievo il presidente dell'UMA nel passo fatto presso la Presidenza del Consiglio dei ministri per

sollecitare interventi in materia, indipendentemente dalla situazione denunciata dalle compagnie petrolifere per giustificare la scarsità di rifornimenti di carburante all'agricoltura, ci sono da considerare due cose fondamentali: la piccola incidenza, meno del 2 per cento del consumo italiano, del fabbisogno di gasolio agricolo; l'urgenza di tempestivi rifornimenti adeguati nell'attuale momento di lavori agricoli primaverili, se non si vogliono irrimediabilmente compromettere essenziali produzioni i cui acquisti all'estero comporterebbero ulteriori esborsi di valuta pregiata per il nostro paese. (4-16997)

**BIGNARDI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se ritenga opportuno che la sovrintendenza ai monumenti, in accordo con l'amministrazione comunale di Rimini, disponga di trasferire l'Arco etrusco di Rimini alla sua collocazione originaria o in un parco cittadino, togliendolo alla stretta di edifici in cemento di nuova costruzione che sottraggono alla vista questa suggestiva testimonianza storica tramandata attraverso i tempi. (4-16998)

**BIGNARDI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'agricoltura e foreste e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere se risponda a verità:

che la SIPRO (Società interventi produttivi in Ostellato) avvalendosi dell'ERVEL (Ente regionale valorizzazione economica del territorio) ha stabilito di procedere alla urbanizzazione di un'area agricola in comune di Ostellato (Ferrara) per insediare attività industriali;

che l'area prescelta, limitata inizialmente ad ettari 40, con possibilità di estendersi fino ad ettari 200, è risultata, anche recentemente, interessata da forti investimenti pubblici, dell'ordine di qualche milione per ettaro, riguardanti sia il settore della bonifica idraulica sia quello della irrigazione e che l'area stessa è caratterizzata da una spiccata vocazione agricola e da una elevata suscettibilità produttiva;

che la superficie di prossima urbanizzazione è attualmente servita, unitamente ai contigui terreni, per una estesa di complessivi ettari 800, da impianti pluvirrigui semifissi, a gestione consortile ma di proprietà demaniale, la cui utilizzazione potrebbe risultare irrimediabilmente pregiudici-

cata dall'inevitabile aumento dei costi gestionali, con conseguente grave spreco di denaro pubblico.

Nel caso che quanto sopra risulti vero, l'interrogante desidera conoscere, inoltre, quali iniziative si intendano prendere affinché, in alternativa alle localizzazioni industriali proposte, vengano impegnate per i sopra detti insediamenti industriali altre aree — del resto già individuate — che, pur ugualmente, se non maggiormente, idonee allo scopo cui debbono essere destinate, risultino meno qualificate in senso agricolo.

(4-16999)

**BIGNARDI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere —

in considerazione del fatto che il legno e la pasta di carta rappresentano voci importanti di *deficit* nella nostra bilancia dei pagamenti, dovendosi annualmente importare tali prodotti per circa complessivi 863 miliardi di lire di fronte ad una produzione forestale di circa 200 miliardi;

in considerazione che in occasione di un recente Consiglio dei ministri nel quadro delle misure per fronteggiare la crisi monetaria si sarebbe prospettata l'eventualità di ricorrere ad un razionamento della carta;

in considerazione del fatto che la superficie boscosa in Italia supera di poco i 6 milioni di ettari quando circa l'80 per cento del nostro territorio è costituito da colline e montagne —

quali programmi e piani di rimboschimento di ampio respiro, oltreché quello della Cassa per il mezzogiorno approvato dal CIPE il 6 novembre 1974 e quello recentemente posto allo studio dall'EFIM relativi alle regioni meridionali, risultino in fase di realizzazione e quali programmi di tale tipo il Governo abbia in animo di realizzare o sostenere finanziariamente affinché anche nell'Italia appenninica centrale e nell'Italia settentrionale il processo di forestazione dei territori a vocazione boschiva possa raggiungere, nel più breve tempo possibile, una soddisfacente estensione, tale da sottrarci, almeno in parte, alla pesante attuale ipoteca delle importazioni di prodotti forestali e loro derivati.

(4-17000)

**FRASCA E ZAFFANELLA.** — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se sia a conoscenza che durante una pacifica mani-

festazione di genitori, lavoratori e handicappati appartenenti all'AIAS, all'ANFFAS e all'Assipolio nido verde, la polizia ha caricato, manganellato ed arrestato tre persone, di cui un genitore di un bambino handicappato e due lavoratori.

L'episodio, che è avvenuto il 13 aprile 1976 nei pressi del Campidoglio, ha destato viva indignazione fra tutti i presenti ed ha ricevuto unanime riprovazione da parte della pubblica opinione, della stampa e dei sindacati.

Si fa presente che l'episodio, che viene denunciato, è tanto più grave quanto più si pensi che l'aggressione della polizia è avvenuta contro cittadini menomati fisicamente e contro genitori, i quali, per essere già stati duramente colpiti dalla sorte, meriterebbero la più alta comprensione da parte della società, mentre, come è noto, sono costretti a vivere in stato di assoluta emarginazione e nell'isolamento.

Si fa presente che, da notizie assunte, la versione della polizia, secondo la quale i dimostranti avrebbero aggredito gli agenti, è assolutamente infondata e che, perciò, essa rappresenta un vero e proprio falso. Si chiede, pertanto, un intervento del Ministro volto ad acclarare, da una parte, lo svolgimento dei fatti e, dall'altra, a rendere giustizia ai tre cittadini arrestati.

(4-17001)

**ALOI.** — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici.* — Per sapere:

se siano a conoscenza dello stato di particolare disagio degli insegnanti e degli alunni della scuola media di Palizzi Marina, in provincia di Reggio Calabria, per la mancata ultimazione dei lavori relativi alla costruzione dell'edificio scolastico, a causa dell'interruzione degli stessi, sin dal 1972, dovendosi collocare l'impianto di riscaldamento;

se ritengano di dover svolgere un'approfondita indagine al fine di accertare le ragioni della sospensione dei lavori, disponendo, nel contempo, la ripresa degli stessi, di modo che si possa, con sollecitudine, procedere alla costruzione della scuola media di Palizzi.

(4-17002)

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

se sia a conoscenza che numerosi artigiani della provincia di Reggio Calabria si siano lamentati che l'associazione provinciale artigiani abbia commesso, soprattutto tra-

mite i propri consulenti, tutta una serie di errori in ordine all'attività contabile, con particolare riferimento alla situazione fiscale, delle aziende, venendo così ad arrecare notevole pregiudizio di ordine finanziario per le stesse;

se ritenga di dover svolgere un'approfondita indagine volta ad appurare se il lamentato inconveniente sia da ascrivere ad un fatto meramente casuale, o non invece ad altri eventuali motivi, con la conseguente lesione di diritti ed interessi di diverse decine di artigiani. (4-17003)

**MOLÈ E ALIVERTI.** — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere che fondamento vi sia nelle notizie di stampa secondo le quali gli amministratori dell'ANIC, azienda chimica a partecipazione statale, avrebbero presentato al consiglio di amministrazione della società un bilancio sostanzialmente divergente da quello esibito all'Ente di gestione in cui l'ANIC è inquadrata.

Se corrisponda al vero in particolare che le perdite effettive della società siano state ridotte con artifici contabili sui quali i competenti organi di controllo non hanno potuto ancora esprimere una valutazione.

Gli interroganti chiedono altresì quale valutazione dia il Ministro del comportamento recente e meno recente del gruppo dirigente di questa società che sembra continui ad operare indipendentemente dalle direttive dell'ente di gestione aumentando la confusione che già caratterizza il settore della chimica nel nostro paese. (4-17004)

**QUARANTA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se ritiene dare le opportune disposizioni per definire la pratica di pensione di guerra (posizione n. 1269387 - T.V. 46666) intestata al signor Natale Sgangarella, nato il 26 ottobre 1920, residente alla contrada Matinelle del comune di Albanella (Salerno), che ha in atto il riesame amministrativo del ricorso n. 713875 trasmesso alla Direzione generale delle pensioni di guerra dalla Corte dei conti in data 28 aprile 1972 con l'elenco n. 2956. (4-17005)

**QUARANTA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se ritiene dare le opportune disposizioni per definire la pratica di pensione di guerra posizione n. 16649 inte-

stata all'ex cannoniere O. nella marina militare, matricola n. 52720, signor Francesco Malzone, nato l'11 febbraio 1918, residente ad Agnone Cilento (Salerno) al corso Umberto, n. 13. (4-17006)

**QUARANTA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se ritiene dare le opportune disposizioni per definire la pratica di pensione di guerra intestata al signor Pasquale Caruso, nato il 19 giugno 1908, residente ad Avella (Avellino), che ha in atto il riesame amministrativo del ricorso numero 795495, trasmesso alla Direzione generale delle pensioni di guerra dalla Corte dei conti in data 9 settembre 1972 con l'elenco n. 5970. (4-17007)

**QUARANTA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se ritiene dare le opportune disposizioni per far definire la pratica di pensione di guerra (posizione n. 9050313) intestata al signor Salvatore Mascia, nato a Fragneto L'Abate (Benevento) il 23 dicembre 1911 ed ivi residente alla via Querce, n. 5. (4-17008)

**QUARANTA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se ritiene dare le opportune disposizioni per definire la pratica di pensione di guerra, posizione n. 1674399, intestata a Michele Marmo, nato a Sassano (Salerno) il 10 novembre 1921 ed ivi residente alla via G. Baccelli, n. 60. Il Marmo, visitato dalla CMS di Napoli il 20 marzo 1968, è stato proposto per l'ottava categoria di pensione. (4-17009)

**QUARANTA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se ritiene dare le opportune disposizioni per definire la pratica di pensione di guerra, posizione n. 1658181/D-70110/RR, intestata al signor Luigi Manzo, nato il 20 novembre 1917, residente a Salza Irpina (Avellino) alla via Bauda di Lucaro. (4-17010)

**QUARANTA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se ritiene dare le opportune disposizioni per definire la pratica di pensione di guerra intestata al signor Giorgio Tarallo, nato a Napoli il 15 maggio 1915, residente a Quadrelle (Avellino) alla via Mugnano, n. 6. (4-17011)

QUARANTA. — *Al Ministro del tesoro.*

— Per conoscere se ritiene dare le opportune disposizioni per definire la pratica di pensione di guerra, posizione n. 1494941/NG-37204/RR, intestata al signor Benigno Cammarano, nato il 4 febbraio 1920, residente ad Albanella (Salerno), che ha in atto il riesame amministrativo del ricorso trasmesso alla Direzione generale delle pensioni di guerra dalla Corte dei conti in data 20 maggio 1972 con l'elenco n. 3371. (4-17012)

QUARANTA. — *Al Ministro del tesoro.*

— Per conoscere lo stato della pratica di pensione di guerra intestata al signor Costantino Spagnuolo, nato ad Avellino il 10 giugno 1913 ed ivi residente alla via Modestino del Gaizo, 28.

Il signor Spagnuolo, visitato il 24 marzo 1975 dalla commissione medica delle pensioni di guerra di Napoli-Pozzuoli, è stato proposto per l'ottava categoria di pensione. (4-17013)

QUARANTA. — *Al Ministro del tesoro.*

— Per conoscere se ritiene dare le opportune disposizioni per definire la pratica di pensione di guerra intestata al signor Nunzio Graziosi, residente a Frigento (Avellino), contrada Toppolo, che ha in atto il riesame amministrativo del ricorso n. 773305, trasmesso alla Direzione generale delle pensioni di guerra in data 1° agosto 1972 con l'elenco n. 5139. (4-17014)

QUARANTA. — *Al Ministro del tesoro.*

— Per conoscere se ritiene dare le opportune disposizioni per definire la pratica di pensione di guerra, posizione n. 457981/G, intestata al signor Costantino Amatruda, nato a Minori (Salerno) il 13 febbraio 1938 ed ivi residente alla via Vittorio Emanuele, n. 119.

Il signor Amatruda in data 10 febbraio 1975 ha inoltrato ricorso alla Direzione generale delle pensioni di guerra avverso la emissione del decreto negativo n. 2551319-2 del 13 settembre 1974. (4-17015)

DE' COCCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere se risponda a veri-

tà quanto pubblicato nel numero di domenica 11 aprile 1976 del *Corriere della sera*, a firma di Giuseppe Luraghi, sulla crisi dello stabilimento Alfa sud di Pomigliano d'Arco e cioè che:

1) per i dipendenti del nuovo stabilimento nella fase dell'inizio dell'attività « fu imposto dal Ministero del lavoro un reclutamento irrazionale e demagogico »;

2) « proprio nella più delicata fase del rodaggio, per il solo fatto di essersi opposti alla assurda imposizione, a crisi del petrolio già scoppiata, di costruire un nuovo stabilimento ad Avellino, che avrebbe escluso ogni possibile [necessario] completamento dello stesso complesso di Pomigliano ed avrebbe sottratto a quello di Milano, il presidente della società venne ... improvvisamente estromesso dalle sue funzioni ... e con lui vennero allontanati anche l'amministratore delegato e direttore generale, il vice direttore generale ed il complesso di consulenti tecnici italiani ed esteri che avevano collaborato alla progettazione e alla costruzione dello stabilimento »;

3) « ha provocato grave crisi direzionale che nel giro di pochissimi mesi comportò altre sostituzioni nella presidenza e nell'alta direzione dell'Alfa Romeo, dell'Alfa sud e della Finmeccanica dove venne nominato presidente il "galantuomo" Crociani; provocò un totale ben comprensibile e deleterio sbandamento nel complesso proprio nel momento delicatissimo dell'avvio della attività ... ».

L'interrogante chiede altresì di conoscere quali provvedimenti verranno adottati per il superamento della crisi e per il rilancio, fino a raggiungere i traguardi produttivi previsti, dello stabilimento, anche sulla base di quanto emerso nella recente conferenza sulla crisi della fabbrica di Pomigliano d'Arco. (4-17016)

TOCCO E MACCHIAVELLI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto, riportato da alcuni giornali, che il bilancio della ANIC, nella versione comunicata alla stampa dopo l'ultimo consiglio di amministrazione della società non corrisponde a quello presentato all'ENI in precedenza nella sua veste di azionista di maggioranza e di Ente di gestione nel quale l'ANIC è inquadrata.

Se ritenga che questo comportamento dell'ANIC, se confermato, vanifichi le possibilità di controllo di cui lo Stato, attraverso

so gli enti di gestione dispone sulle aziende a partecipazione statale, soprattutto per quanto riguarda una corretta impostazione dei bilanci. (4-17017)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere in base a quale disposizione i titolari delle concessioni demaniali degli stabilimenti balneari di Ostia pretendano di non accettare più abbonamenti limitati ed a termine, costringendo i cittadini a sostenere spese per cabine per tutto il periodo stagionale.

per conoscere se le medesime disposizioni sono state date per tutto il litorale delle coste del Tirreno e dell'Adriatico;

per chiedere di far ristabilire a favore delle classi popolari e meno abbienti il libero criterio di scelta nell'utilizzo dei benefici marini. (4-17018)

**NICCOLAI GIUSEPPE.** — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere:

i motivi per cui il Ministero non provvede, andando incontro alle giuste richieste dei cittadini, ad aprire in Arni di Stazzema (Lucca) un ufficio postale;

se sia al corrente che i cittadini di Arni, per riscuotere la pensione o fare altre operazioni postali, debbono percorrere 8 chilometri per recarsi a Terrinca, cosa resa impossibile nel periodo invernale a causa della neve. (4-17019)

**LAFORGIA.** — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se ritenga di dover prorogare al 31 maggio 1976 il termine ultimo per la presentazione della dichiarazione dei redditi relativi al 1975.

Tale richiesta viene vivamente sollecitata a causa di alcune difficoltà che non sono da addebitare ai contribuenti quali: la mancanza dei fogli intercalari, il mancato rilascio da parte di alcune amministrazioni dello Stato dei modelli 101 per gli emolumenti e le pensioni erogate, la mancanza presso gli istituti di credito dei moduli per l'autoliquidazione del tributo.

Tali intralci creeranno purtroppo un notevole accumulo di dichiarazioni che non potranno essere evase e compilate in termini brevi, per cui il rinvio di un mese oltre a consentire una più esatta compilazione dei moduli con i relativi adempimenti metterà

in condizioni le varie associazioni sindacali di categoria di espletare il lavoro di assistenza con maggiore precisione ad un maggior numero possibile di associati. (4-17020)

**MATTA.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della sanità.* — Per conoscere quali determinazioni intendano adottare in ordine alle richieste avanzate dalla FIARO e da alcune regioni del centro-nord di revisione dei parametri adottati nella ripartizione del fondo ospedaliero e della sua entità, specie per quanto attiene al ripiano del *deficit* di gestione 1975, richieste che per altro si appalesano contrarie ai principi sanciti dalla legge n. 386, ai giusti criteri che l'hanno ispirata e che, ove accolte, aggraverebbero la già inammissibile sperequazione a danno degli ospedali del Mezzogiorno.

In particolare, in uno schema delle spese di gestione 1975 edito dalla FIARO è affermato che 15 regioni su 20 hanno registrato *deficit* per varie centinaia di miliardi di lire e auspica che analoga somma dovrebbe essere stanziata per l'esercizio 1975 (evidentemente per colmare i *deficit* registrati). Nel predetto schema si determina tale *deficit* in lire 594 miliardi e si perviene a tale determinazione con l'aberrante procedimento di sommare i *deficit* delle 15 regioni e di detrarre da tale somma le quote che sarebbero risultate esuberanti alla speditività delle restanti 5 regioni (Sicilia, Calabria, Campania, Sardegna e Molise). Se la richiesta fosse accolta si raggiungerebbe l'iniquo risultato di vanificare una primaria esigenza posta da una legge dello Stato (articolo 16 della legge n. 386 del 1974) perpetuandosi conseguentemente, anche in campo ospedaliero, l'inammissibile divario fra le « due Italie »; non solamente, ma la sperequazione verrebbe ancor più ad aggravarsi.

Valgano all'uopo le seguenti cifre:

Veneto: popolazione 4.211.000; quota fondo: miliardi 269; spesa *pro capite*: 63.880;

Sicilia: popolazione 4.772.000; quota fondo: miliardi 182,4; spesa *pro capite*: 38.222.

Se le richieste venissero accolte il dato verrebbe così a modificarsi:

Veneto: popolazione 4.211.000; quota fondo: miliardi 385,4; spesa *pro capite*: 91.430;

Sicilia: spesa *pro capite* immutata.

(4-17021)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

ORLANDO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere:

se risulta vero che la società Telespazio, del gruppo STET, abbia chiesto all'IMI un credito agevolato di 7 miliardi e 100 milioni di lire per l'acquisto delle apparecchiature della stazione a terra per la gestione delle comunicazioni via satellite del sistema OTS senza che la citata Telespazio abbia ottenuto la concessione dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni;

se risponda a verità che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni si stia accingendo a conferire la predetta concessione alla Telespazio pur con il parere contrario espresso dall'apposita commissione, nominata dal Ministero nel luglio del 1975, cui fu conferito l'incarico di riferire in merito;

se sia vero che secondo il programma della Telespazio per la fornitura delle apparecchiature per la costruzione della stazione a terra, verrebbero privilegiate per il 90 per cento industrie olandesi, francesi e la tedesco-americana Telefunken-AEG cui spetterebbe la commessa più importante;

se sia vero che, con l'ottenimento della concessione, la Telespazio verrebbe ad assorbire nel breve giro di 3-4 anni gran parte del traffico telefonico internazionale e nazionale che è invece di competenza dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici;

nell'affermativa degli interrogativi che precedono, come tutto ciò si concili con la necessità di potenziare l'industria nazionale al fine di arginare la disoccupazione e per creare nuovi posti di lavoro e quale correlazione esiste tra la concessione del traffico di telecomunicazioni alla Telespazio e la più volte espressa volontà politica di potenziare l'Azienda di Stato per i servizi telefonici. (4-17022)

ORLANDO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere:

perché la delibera n. 32 della CONSOB in data 14 aprile 1976 non è stata resa nota immediatamente e con dovuto risalto alla stampa prima che cominciasse la seduta di borsa del 15 aprile 1976, giorno successivo alla delibera stessa;

se gli risulti che sia stata favorita la speculazione comunicando la delibera suddetta agli organi ufficiali delle borse italiane a metà di una seduta delicata come quella della risposta premi, e per di più con un

inammissibile ritardo di oltre un'ora fra le due borse principali (fonogramma a Roma alle ore 11,30 e telex a Milano alle 12,45 del 15 aprile). (4-17023)

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

se ritenga di accogliere urgentemente le proposte adottate dal consiglio comunale di Olbia nella seduta del 29 giugno 1975 il quale riferendosi peraltro a soluzioni già prospettate dall'interrogante con altra iniziativa parlamentare e respinta dal ministro Bozzi, ha rilevato che la nuova stazione ferroviaria debba essere spostata nel centro-nord di Olbia vicino alla zona industriale e che venga previsto un nuovo percorso della ferrovia che elimini ogni intralcio alla aumentata circolazione che, oggi è, invece, paralizzata in molte ore della giornata;

se ritenga di disporre che gli organi tecnici delle ferrovie dello Stato diano la massima collaborazione ai progettisti incaricati dal comune per assecondare le giuste soluzioni richieste dalla popolazione per una razionale soluzione dei problemi urbanistici come evidenziati dalla unanimità delle decisioni del consiglio comunale. (4-17024)

QUARANTA. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere le decisioni che intende adottare in merito all'attuazione del progetto AC 8030 di sistemazione e completamento del canale allacciante le acque alte in sinistra Tanagro - tronco Lacevo Setone (San Pietro al Tanagro) - approvato con provvedimento della Cassa per il mezzogiorno datato 6 marzo 1976 che ha suscitato vivissime proteste di un nutrito gruppo di cittadini di San Pietro al Tanagro.

I predetti con apposito esposto hanno fatto presente che non solo il consiglio di amministrazione del Consorzio di bonifica di Sala Consilina nella riunione del 3 ottobre 1975 si impegnò a rivedere il progetto in questione in modo da strutturarlo armonicamente, si da raccogliere tutte le acque provenienti dalla sinistra del Tanagro ma hanno anche rilevato che se il progetto venisse attuato i danni sarebbero ingenti e ripetitivi in quanto le acque, per l'avvenu-

to spostamento dei terreni di risulta, avrebbero difficoltà a immettersi nel costruendo canale provocando l'allagamento di ettari di terreno coltivato.

La popolazione locale che vive soprattutto di agricoltura è allarmata per quanto sopra esposto e necessita quindi un intervento immediato e risolutivo degli organi competenti. (4-17025)

**BOZZI.** — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e del tesoro.* — Per sapere:

a) i motivi per cui sono state a tutt'oggi formalmente approvate le delibere adottate dagli Enti di sviluppo agricolo (ESA) per la corresponsione al personale dipendente dell'assegno temporaneo di cui alla legge 15 novembre 1973, n. 732, non ostante che detto assegno sia già percepito dal personale con decorrenza 1° maggio 1973, a seguito di autorizzazione telegrafica del Ministro dell'agricoltura in accordo con il Ministero del tesoro;

b) i motivi per cui viene eseguita una difforme procedura di vari ESA in merito a tale assegno all'atto della cessazione del rapporto di lavoro;

c) premesso che gli ESA monoregionali sottoposti al controllo della regione, hanno, ad eccezione dell'ente Umbria, che ha provveduto in altra maniera, adottato e resa esecutiva la delibera per la corresponsione dell'assegno perequativo di cui alla legge 15 novembre 1973, n. 734 (per i dipendenti civili dello Stato), revocando l'assegno temporaneo della citata legge n. 732, i motivi per cui analoghe delibere presentate per l'approvazione dagli ESA interregionali, ad eccezione per ora dell'ESA-Maremma, trovano discordi i due Ministeri interessati, agricoltura e tesoro;

d) se non sia opportuno diramare disposizioni univoche in modo da assicurare uniformità di trattamento economico al personale di tutti gli ESA, monoregionali e pluriregionali, disciplinati dalle stesse leggi e dagli stessi regolamenti organici. (4-17026)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se rispondono al vero le notizie di stampa secondo le quali la CONSOB troverebbe ostacoli nella sua attività per effetto dello scarso personale a sua disposizione. (4-17027)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere perché l'ENPAS non ha ancora provveduto a corrispondere l'indennità di fine rapporto alla signora Vera Fragnito Sforza, ex dipendente dalla Corte dei conti, collocata a riposo a decorrere dal 1° gennaio 1976. (4-17028)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se è vero che l'Ufficio medico legale del Ministero non dispone di medici in numero sufficiente per poter far fronte in tempi ragionevolmente brevi alle numerose richieste di pareri in materia di pensioni civili, militari e di guerra che provengono dalla Corte dei conti.

In caso la notizia trovasse conferma, l'interrogante desidera sapere se è allo studio — e quale essa sia — una ipotesi di riordinamento del servizio al fine di poter adempiere tempestivamente alle esigenze per le quali è stato istituito. (4-17029)

**QUARANTA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se ritenga dare le opportune disposizioni per definire la pratica di pensione di guerra, posizione n. 9083760, intestata al signor Antonio Franza, residente in Angri (Salerno) alla via Nazionale, 40. (4-17030)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se è vero che il Collegio medico legale del Ministero non dispone di medici in numero sufficiente per poter far fronte in tempi ragionevolmente brevi alle numerose richieste di pareri nel settore della pensionistica che gli provengono soprattutto dalla Corte dei conti.

In caso la notizia fosse confermata, l'interrogante desidera sapere se è allo studio — e quale essa sia — una ipotesi di riordinamento del servizio al fine di poter adempiere tempestivamente agli incumbenti di legge. (4-17031)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere come si intende, nella nuova riforma sanitaria, soddisfare l'esigenza di non emarginare la figura del medico condotto, categoria che ha costituito e costituisce ancora oggi il sistema portante della medicina pubblica in Italia. (4-17032)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere come sia stata possibile la sparizione dal deposito dell'aeronautica militare di Torricola di sofisticate apparecchiature elettroniche, parte delle quali sarebbero state ritrovate nella sede di una radio « privata » che opera a Roma per conto del partito radicale. (4-17033)

**QUARANTA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se ritenga dare le opportune disposizioni per definire la pratica di pensione di guerra intestata al signor Antonio Di Lorenzo, residente a Laurino (Salerno), vico 3° San Matteo 18, che ha in atto il riesame amministrativo del ricorso trasmesso alla direzione generale delle pensioni di guerra dalla Corte dei conti con l'elenco n. 20 del 10 febbraio 1973. (4-17034)

**QUARANTA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se ritenga dare le opportune disposizioni per definire la pratica di pensione di guerra intestata al signor Costantino D'Angelo, nato il 16 gennaio 1916 a Nocera Inferiore (Salerno) ed ivi residente alla via A. Barbarulo 41.

Il D'Angelo con raccomandata con ricevuta di ritorno del 26 novembre 1974 ha inoltrato ricorso (ai sensi dell'articolo 17 della legge 28 luglio 1971, n. 585) avverso il decreto negativo n. 2544848 del 13 maggio 1974, notificatogli dal comune di Nocera Inferiore il 17 ottobre 1974. (4-17035)

**QUARANTA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se ritenga dare le opportune disposizioni per definire la pratica di pensione di guerra intestata al signor Aniello Pisapia, nato il 28 ottobre 1913, residente a Polla (Salerno), che ha in atto il riesame amministrativo del ricorso n. 684297, trasmesso alla direzione generale delle pensioni di guerra dalla Corte dei conti in data 8 aprile 1972 con l'elenco n. 1969. (4-17036)

**QUARANTA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se ritenga dare le opportune disposizioni per definire la pratica di pensione di guerra intestata al signor Salvatore Signoriello, residente a Valledolmo (Palermo) alla via Gioia n. 28, che ha in atto il riesame amministrativo del ricorso

n. 697587, trasmesso alla direzione generale delle pensioni di guerra dalla Corte dei conti in data 13 aprile 1972 con l'elenco n. 2400. (4-17037)

**QUARANTA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere quante domande di pensione di guerra sono ancora in istruttoria, le iniziative adottate per abbreviare i tempi sia pure nel rispetto delle norme regolamentari, i tempi di previsione per una loro definizione.

In particolare si chiede di conoscere lo stato dell'istruttoria relativa alla domanda di pensione di guerra di Vassallo Vincenzo, nato a Montesano il 23 novembre 1913, posizionata a n. 9083987. (4-17038)

**CIRILLO, LAMANNA, LA MARCA, PASCARIELLO, CESARONI, RAFFAELLI, VESPIGNANI, D'ANGELO, BRINI, GRAMEGNA, SCUTARI, RIGA GRAZIA E MENDOLA GIUSEPPA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere per quale somma è iscritta nella previsione di cassa del 1976 la spesa della Cassa per il mezzogiorno. (4-17039)

**RAUTI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza del perdurante stato di agitazione della categoria degli ottici e degli studenti delle scuole di Stato in appoggio alla richiesta della Federottica di abrogare gli articoli 5 e 20 del regolamento di scrutini ed esami per gli istituti professionali di Stato.

Come ha concordemente denunciato la stampa specializzata, tali articoli hanno finito col privilegiare le scuole private che, dietro spesa di 700.000 lire, reclutano e incanalano verso la professione di ottico persone prive, in genere, della necessaria e non facile preparazione scientifica che essa richiede.

L'ordinanza ministeriale — che favorisce il proliferare di scuole private nel settore — consegue l'unico effetto di determinare discredito pubblico sull'intera categoria, in spregio di una solida tradizione che trova le sue basi nella seria normativa instaurata sin dal 1927 e secondo la quale chi vuole diventare un ottico competente segue i corsi programmati concordemente tra il Ministero della sanità e quello della pubblica istruzione. L'ordinanza ministeriale, che

starebbe adesso per ripetersi per la quinta volta, interromperebbe di nuovo tale tradizione di serietà, come è parere della Federoptica e degli studenti dei seguenti istituti professionali di Stato: istituto Bernini, di Napoli; istituto Edmondo De Amicis, di Roma; istituto G. Galilei, di Milano; la scuola di Ottica, di Pieve di Cadore e l'istituto G. Plana, di Torino.

L'interrogante, nel sollecitare la richiesta abrogazione, fa notare che essa è stata riconosciuta come giusta anche da qualificati funzionari del Ministero della pubblica istruzione sulla base del preminente diritto del pubblico ad avere operatori ottici optometristi altamente qualificati. (4-17040)

**TASSI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'agricoltura e foreste, dell'industria, commercio e artigianato, dell'interno, della sanità e di grazia e giustizia.* — Per sapere che cosa intendano fare in merito alla illegittima e illecita delibera perché presa contro preciso obbligo del comune sancito da disposizioni legislative assunte dal consiglio comunale di Fidenza con la sola opposizione del consigliere del MSI-destra nazionale con cui veniva decisa la chiusura del macello comunale con la pretestuosa motivazione che il predetto non era in ottemperanza delle nuove norme sanitarie dettate dalla regione Emilia-Romagna.

Per sapere che cosa intendano fare i Ministri interessati onde evitare la materiale chiusura del macello disposta con illegittima delibera a far tempo dal 30 aprile 1976.

Per sapere quali inchieste e indagini anche giudiziarie per eventuali responsabilità anche di ordine penale siano state incoate in merito al mancato adempimento da parte dell'autorità comunale di Fidenza sia delle norme sanitarie e per il mantenimento del macello comunale sia delle disposizioni legislative che impongono la costruzione del macello comunale per i comuni con una popolazione di almeno 5 mila abitanti (nella specie Fidenza è città con oltre 25 mila abitanti).

Per sapere quali collegamenti di interessi privati esistano anche a livello di gruppi politici, tra i partiti della giunta comunale di Fidenza e degli amministratori della cooperativa che gestisce il macello di Parma ove secondo indicazioni dell'amministrazione comunale di Fidenza dovrebbero rivolgersi

i macellai di quella città dopo la disposta chiusura del macello comunale locale.

Per sapere che cosa urgentemente si intenda fare in merito onde evitare ai macellai di Fidenza e conseguentemente ai cittadini l'aggravio notevole delle spese di trasporto e del costo delle operazioni di macello in località così lontana dai luoghi di commercio e di vendita.

Per sapere anche nel quadro della necessaria austerità oggi imposta ai cittadini, se la chiusura del macello di Fidenza non sia una vera e propria stonatura e uno stridente contrasto con le direttive generali del Governo per le necessità del paese. (4-17041)

**TASSI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, di grazia e giustizia, del lavoro e previdenza sociale, delle finanze e dei lavori pubblici.* — Per sapere come mai l'amministrazione comunale di Parma per i « lotti » di ultime assunzioni di personale dipendente, fatte, come le è solito, secondo criteri di vera e propria « lottizzazione » politica (leggi tra gli iscritti e gli attivisti PSI e PCI ed extraparlamentari di sinistra) non abbia nemmeno fatto l'obbligatorio, preventivo e legale controllo dei precedenti penali.

Per sapere cosa sia stato fatto per l'accertamento delle responsabilità in esame, quali procedimenti penali siano stati incoati in merito e contro chi.

Per sapere ancora quale utilizzazione sia stata fatta dell'area dell'ex Consorzio agrario che avrebbe dovuto essere utilizzata per il PEEP.

Per sapere come mai sia stato permesso che il PCI di Parma costruisse il palazzo nuovo della sede della federazione provinciale in zona residenziale, ove a norma degli articoli 29 e 31 del vigente regolamento edilizio dovevano essere costruite solo abitazioni private e non di lusso, con assoluto divieto di costruzioni per esclusivo uso ad ufficio.

Per sapere quali responsabilità e quali procedimenti anche penali siano stati accertati e incoati in merito. (4-17042)

**TASSI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, delle finanze, dei lavori pubblici e di grazia e giustizia.* — Per sapere quale sia stata l'impresa che ha costruito il cosiddetto

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

« monoblocco » dell'ospedale di Parma, e per sapere chi sia quell'uomo politico assunto all'onore di parlamentare, esponente del PSI che ebbe costruita da quell'impresa la villa in Parma via Sidoli, vale a dire in piena zona riservata al PEEP, quando era esponente dell'amministrazione comunale di quella città (in giunta municipale).

Per sapere come mai quell'impresa fece in Parma solo quelle due opere e quali furono i termini degli appalti relativi.

Per sapere se sia stata controllata la validità delle licenze edilizie delle citate costruzioni e la loro conformità al vigente piano regolatore del comune di Parma.

(4-17043)

RAUTI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere l'esito dell'ispezione svolta in data 5 dicembre 1975 dall'ispettore ministeriale dottor Di Nunzio all'ufficio postale di Roma numero « 109 », sito in via Verdi, in seguito al grave stato di tensione che si era determinato tra il personale di quella sede e la reggente dell'ufficio;

per conoscere altresì qual è il parere del Ministero al riguardo e quali i provvedimenti che si intendono adottare per sanare la situazione.

(4-17044)

SPINELLI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere:

se ritenga necessario modificare i bandi di concorso per la assunzione di operai comuni presso la Azienda dei monopoli di Stato per quanto riguarda i limiti di età;

se ritenga assurdo che mentre i cittadini diciottenni sono ritenuti validi per il servizio militare e per eleggere il Parlamento della Repubblica, si vedano invece esclusi dai concorsi che prevedono un minimo di età di 22 anni.

(4-17045)

SPINELLI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se ritenga indispensabile mantenere aperta la graduatoria del concorso per operai comuni indetto per la salina di Volterra al fine di procedere sollecitamente all'assunzione, oltre che dei dieci vincitori, di almeno altre 30 unità che sembrano indispensabili per il buon funzionamento della salina stessa.

L'interrogante fa presente che l'organico odierno della salina di Volterra, nonostante

le numerose assunzioni, è attualmente inferiore a quello del 1973 anno in cui fu bandito il concorso suddetto (209 unità contro 211); che entro il 1980 numerosi posti resteranno scoperti a seguito delle giacenti richieste di benefici della legge n. 336; che la stessa applicazione della recente legge n. 727 richiederà alcune assunzioni.

In considerazione di ciò, nonché dei costi e dei tempi necessari per eventuali nuovi concorsi, si chiede se non si ritenga necessario attingere, per le suddette necessità, nella graduatoria degli idonei del concorso recentemente espletato.

(4-17046)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se le competenti autorità sanitarie vogliano intervenire nella polemica suscitata nell'opinione pubblica dal recente volume di Hans Ruesch *Imperatrice Nuda* nel quale si denuncia la inutilità di gran parte della sperimentazione dei farmaci sugli animali, come dimostrano autentiche tragedie come quella del talidomide, ritenuto innocuo dopo anni di prove su centinaia di migliaia di animali. Ciò a tacere delle raccapriccianti cronache che parlano di cani e gatti squartati vivi, asfissati o arrostiti, solo per poter cronometrare, filmare e registrare tempi e modi della loro agonia.

(4-17047)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere quale sia il parco macchine — con distinzione delle auto di rappresentanza e di quelle assegnate al servizio tecnico — dell'Istituto per la ricostruzione industriale (IRI) e delle società al cui capitale l'Istituto partecipa direttamente o per il tramite di società collegate.

(4-17048)

CITTADINI E ASSANTE. — *Ai Ministri del bilancio e programmazione economica, dell'industria, commercio e artigianato e delle partecipazioni statali.* — Per sapere —

premessi che di fronte alla drammatica situazione degli operai della ILFEM di Frosinone e della MCA di Alatri rimasti senza lavoro a seguito della chiusura delle fabbriche, il sindacato, le forze politiche e gli operai hanno posto in essere tutti i tentativi possibili e in ogni sede per la più positiva soluzione del problema;

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

che più volte hanno sollecitato incontri con i Ministri competenti senza mai riuscire a discutere con gli stessi;

che finalmente dopo mesi di sollecitazione era stata data assicurazione di un incontro da tenersi il 22 aprile 1976 presso i sopraddetti Ministeri per trattare concretamente e seriamente della grave situazione;

che, invece, nemmeno questa ultima promessa è stata mantenuta —:

quali sono le ragioni di un tale incredibile atteggiamento e soprattutto se ritengono finalmente di prendere in serio esame la situazione delle due fabbriche sopra dette e di trovare al più presto una soluzione atta ad assicurare a tanti operai il posto di lavoro.

Per sapere, infine, se ritengono di convocare a tempi brevissimi i sindacati e i rappresentanti di fabbrica per un attento e responsabile esame della vertenza. (4-17049)

**COSTAMAGNA.** — *Ai Ministri del tesoro e dell'interno.* — Per sapere se sono a conoscenza del pericolo che Vallemosso il più grosso centro dell'alta Vallestrona, nel biellese, oltre 5.000 abitanti, 5 agenzie bancarie, innumerevoli piccoli stabilimenti, resti senza una stazione fissa dei carabinieri entro la fine dell'anno, in quanto la nuova caserma non sarà ultimata e resa agibile e la stazione verrà trasferita a Strona o a Cossato;

per sapere se risponde a verità che per finire il nuovo edificio, già costato dai 62 milioni iniziali a 112 milioni, occorrono ancora circa 35 milioni di lire che lo Stato, a causa della crisi economica e della chiusura dei finanziamenti, non pare disposto a dare;

per chiedere l'intervento del Governo sull'amministrazione civica di Vallemosso perché trovi i 35 milioni tra le pieghe di un bilancio che supera il miliardo di lire, in quanto il danno che deriverebbe agli abitanti della zona dal trasferimento dei carabinieri di Vallemosso è evidente: è ben vero che nella zona non esiste delinquenza organizzata e ciò è dovuto in gran parte alla presenza *in loco* dei carabinieri e alla continua opera di prevenzione che essi svolgono nel territorio di loro competenza che si spinge fino a Strona e Mezzana Mortigliengo, e non meno importante è il lavoro amministrativo svolto dal personale della stazione. (4-17050)

**MACCHIAVELLI.** — *Ai Ministri delle partecipazioni statali, dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se sono a conoscenza delle difficoltà denunciate dalla FLM di Savona, in cui si verrebbe a trovare presto la MAMMUT di Savona e Arenzano qualora l'intervento della GEPI — già deciso — non si concretizzasse in atti reali e taluni indilazionabili, come l'assunzione in affitto dello stabilimento di via Stalingrado.

L'interrogante richiama l'attenzione dei Ministri interessati sul fatto che la ammissione all'esercizio provvisorio è stata concessa essendo stata provata la validità economica e produttiva dell'azienda; e sarebbe veramente un delitto che, dopo tanti sacrifici e senso di responsabilità delle maestranze, dei sindacati, degli enti locali e della stessa magistratura, oltre che dei parlamentari liguri e delle forze politiche, non si salvasse un'attività industriale che ha valide prospettive di espandersi seriamente; e ciò per la mancata presa di coscienza, da parte del Governo, che se sono validi e apprezzabili gli impegni assunti, sono necessari ora atti conseguenziali e concreti senza che siano dilazionati nel tempo; rischiando così di vanificare quanto si è riusciti a salvare, con la possibilità addirittura di un rilancio dell'attività aziendale, con ripercussioni sull'economia savonese, già duramente colpita. (4-17051)

**MACCHIAVELLI.** — *Ai Ministri della marina mercantile, della difesa e della pubblica istruzione.* — Per sapere se sono a conoscenza della grave crisi nella quale si trovano i giovani diplomati dagli istituti nautici, che intendono navigare.

In particolare se si ritenga opportuno:

ripristinare l'obbligo dell'imbarco dell'allievo in soprannumero sulle navi a corso lungo;

disporre che le società di navigazione a partecipazione statale siano tenute ad avere — tutte — l'allievo in soprannumero, allo scopo di prepararsi uno *staff* di ufficiali di coperta e di macchina degno delle nostre tradizioni;

effettuare controlli severi da parte delle capitanerie di porto sulle tabelle di armamento per garantire il normale avvicendamento di coloro che hanno effettuato il periodo regolare d'imbarco;

operare affinché le compagnie ballenti bandiere « ombra » che hanno i loro interessi in Italia — come quelle petrolifere — ripristino nelle loro tabelle di armamento l'allievo ufficiale;

stabilire infine — come l'interrogante ha già reiteratamente richiesto — che i diplomati nautici in servizio di leva vengano imbarcati nelle specialità che sono utili ai fini professionali della carriera marinara; e che il periodo di imbarco durante tale servizio venga considerato, a tutti gli effetti, come navigazione. (4-17052)

**NICCOLAI GIUSEPPE, FRANCHI, MENICACCI E DE MICHELI VITTURI.** — *Ai Ministri della difesa e dei trasporti.* — Per sapere se sono state costituite le commissioni di esame per i brevetti di pilota civile e quali provvedimenti intendono adottare al fine di disciplinare la delicata materia fino ad oggi affidata al caso, con grave disagio degli Aereo Club e degli allievi piloti, con pregiudizio notevole per il proselitismo giovanile nel settore aeronautico. (4-17053)

**NICCOLAI GIUSEPPE.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere come intenda far cessare la protervia della concessionaria SOVESTA che nei riguardi degli addetti alle librerie delle stazioni delle Ferrovie dello Stato, non solo non ha provveduto a rinnovare gli accordi economici già scaduti, ma addirittura viola i precedenti accordi, arrivando perfino a diffidare le Ferrovie dello Stato ad inserire, nell'atto di concessione da rinnovare, la clausola secondo la quale la nuova concessionaria sarebbe tenuta a realizzare rapporti di agenzia (con l'ENASARCO) coi gestori delle edicole.

Per sapere chi copra le spalle alla inadempiente concessionaria e se è esatto quanto pubblica l'agenzia AIPE, per cui personaggi con tessera del PSI sarebbero direttamente interessati alla vita della SOVESTA. (4-17054)

**PELLIZZARI, FEDERICI, Busetto, LAVAGNOLI, ASTOLFI MARUZZA, TESARI, PELLICANI GIOVANNI, BORTOT, BALLARIN E PEGORARO.** — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se intenda sollecitare urgentemente, attraverso la GEPI, un piano di riconversione e rilancio delle Smalterie Venete di Bassano del Grappa (Vicenza),

che garantisca la ripresa produttiva e i livelli occupazionali ai 1.350 dipendenti della fabbrica, nell'ambito di una soluzione globale del settore idro-termo-sanitario, coinvolgente le altre fabbriche del gruppo Western di Sambuceto e di Milazzo assieme alla OLMAR di Padova e ad altre aziende del Veneto.

La paralisi totale di ogni attività produttiva, determinata dalla messa in liquidazione della società da parte degli azionisti, che dura ormai da quattro mesi, sta pregiudicando l'efficienza della stessa rete commerciale ed il prestigio di alcune produzioni molto apprezzate sui mercati nazionali ed internazionali, privando nel contempo i lavoratori e le loro famiglie dell'indispensabile sostentamento economico.

Anche la messa in cassa integrazione attraverso l'IPO, quale soluzione provvisoria, ha incontrato finora numerosi intralci per cui se non fosse intervenuto l'ente locale con la fidejussione presso le banche, i lavoratori sarebbero rimasti senza il minimo elemento di sussistenza.

Gli interroganti, di fronte alla lentezza con la quale si affronta un problema tanto drammatico ed anche in considerazione di talune valutazioni non pertinenti, incautamente comparse su organi di stampa e mai smentite da parte di uomini responsabili della GEPI, circa lo stato di fatto del macchinario degli stabilimenti in parola e la opportunità economica di tenuta di certe produzioni, non possono non avanzare il dubbio che si giuochi al ribasso per favorire eventuali tendenze speculative di altri gruppi del settore interessati ad estendere la loro influenza con il minor costo possibile.

Ciò premesso, al fine di dare serenità e fiducia ai lavoratori ed all'insieme della economia del comprensorio, allo scopo di evitare il propagarsi di giustificati stati d'animo di esasperazione, gli interroganti chiedono che negli incontri tra le parti, promessi dal Ministro per la prima decade di maggio 1976 presso il Ministero dell'industria, vengano presentate proposte concrete atte a rimettere in attività sia pur gradualmente la ripresa produttiva e comunque garantire gli attuali livelli occupazionali. (4-17055)

**BACCHI, LA TORRE E GUGLIELMINO.** — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se è a conoscenza della grave situazione dell'Amministrazione

dei servizi postali in Sicilia caratterizzata da ritardi, disfunzioni, atti di nepotismo; ed in caso affermativo quali iniziative ha preso o intende prendere per normalizzare la situazione.

In particolare gli interroganti chiedono come mai, nonostante la presenza di 6.649 unità lavorative al 1° febbraio 1976 contro le 6.044 previste dall'attuale organico e nonostante le disponibilità di lire 1.737.000.000 per straordinario per il 1976, continuano la riduzione e la soppressione di servizi al pubblico — così come recentemente è avvenuto a Palermo, Catania ed Agrigento — e vengono da parte dell'Amministrazione delle poste, chiesti ulteriori finanziamenti per lo straordinario e si ricorre periodicamente, con criteri discutibili, ad assunzioni a tempo determinato.

A giudizio degli interroganti ulteriori finanziamenti per lo straordinario senza una razionale ed organica distribuzione del personale consentirebbero al capo compartimento ed ad alcuni direttori provinciali di assicurare « particolari » trattamenti a gruppi privilegiati.

La gravità della situazione è stata ripetutamente denunciata dalle organizzazioni sindacali competenti le quali hanno — fra l'altro — chiesto « la revisione immediata della organizzazione del lavoro per eliminare i tempi morti e gli sprechi di personale, che aggravano i costi dell'Azienda ed accrescono il disagio dei postelegrafonici a causa delle disparità di lavoro e di trattamento determinate dall'azione corruttrice e clientelare della dirigenza aziendale ».

(4-17056)

PELLEGATTA MARIA AGOSTINA, CHIARANTE, VAGLI ROSALIA, MENDOLA GIUSEPPA, CAPPONI BENTIVEGNA CARLA, RAICICH, TALASSI GIORGI RENATA, ASTOLFI MARUZZA E ABBIATI DOLORES. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se, nella ricorrenza del trentesimo della Repubblica, non intenda rivolgere un invito pressante agli insegnanti e agli studenti, agli organi collegiali e alle autorità scolastiche, perché si adoperino a rinnovare l'impegno, saldato l'anno scorso nelle migliaia di iniziative promosse dalla scuola per ricordare solennemente l'anniversario della Liberazione, di ricostruire in un lavoro di approfondimento i momenti salienti della storia democratica del Paese con l'intento di cogliere gli ideali

che li ispirarono e i valori che li cementarono e di porli a fondamento della vita quotidiana della scuola stessa: della sua cultura, della sua opera educativa.

E, in particolare, avendo le donne italiane nel 1946 per la prima volta esercitato il diritto di voto, segnando di un dato in-calcolabile l'atto di nascita della Repubblica, non ritenga doveroso indicare alla scuola una ricerca che ripercorra il cammino faticoso dell'emancipazione femminile e faccia conoscere ai giovani, insieme con le eroine della lotta antifascista, le oscure e semplici protagoniste — operaie, contadine, casalinghe — che diedero vita e forza alla Resistenza, che gettarono le basi per l'ingresso della donna nella vita politica, che diedero il loro contributo perché l'Italia diventasse davvero una Repubblica « fondata sul lavoro ».

Ciò per sgretolare l'immagine conservatrice e retriva della donna, mai partecipe, reclusa in antichi e arcaici ruoli, che troppo a lungo è stata esaltata nella scuola; per rompere un silenzio grave sulla donna « diversa » voluta e indicata dalla Costituzione.

(4-17057)

PATRIARCA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del tesoro.* — Per conoscere quali passi urgenti e definitivi si intende compiere per consentire alla gestione dei giornali napoletani *Il Mattino*, *Corriere di Napoli*, *Sport Sud* e *Sport del Mezzogiorno* di uscire dal pericoloso stato di precarietà che nonostante l'emergere di forti volontà rinnovatrici dell'azione dei comitati di lotta, rischia un progressivo deterioramento del prezioso patrimonio di professionalità e di lavoro, creando le premesse di un processo di colonizzazione al quale tutte le forze politiche, sindacali e culturali del Mezzogiorno hanno inteso opporsi. Il riassetto della gestione che deve offrire garanzie di autonomia e di stabilità è elemento irrinunciabile per una ripresa di incisività di giornali di antiche e solide tradizioni democratiche e antifasciste, lasciando alla autonomia e alla sensibilità del corpo redazionale la responsabilità di ricercare quei collegamenti con le forze vive della società meridionale delle quali i giornali intendano essere gli interpreti e i fecondi secondatori.

A questo scopo il Banco di Napoli non potrebbe in alcun modo sottrarsi a questo

processo di corresponsabilizzazione che accompagna la sua opera istituzionale di riequilibrio economico e di crescita della realtà meridionale. (4-17058)

**MORINI E FIORET.** — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se ritiene opportuno modificare la lettera b) dell'articolo 134 del regio decreto 8 maggio 1904, n. 368, nel senso di consentire solamente il pascolo e la permanenza degli ovini e di prevedere che i consorzi di bonifica interessati con semplice licenza scritta procedano ad autorizzare l'uso delle arginature a scopo di pascolo a pastori singoli od associati.

Infatti l'articolo 134 del regio decreto 8 maggio 1904 alla lettera f) considera fatti vietati il pascolo e la permanenza di bestiame sui ripari, argini e sulle loro dipendenze, nonché sulle sponde, scarpate e banchine dei corsi d'acqua e loro accessori e delle strade e l'abbeveramento di animali e bestiame di ogni specie.

Gli interroganti rilevano che nessuno dubita che la norma di polizia sopra richiamata fosse di rilevante interesse e di pratica attualità all'atto della promulgazione della norma stessa.

Infatti a quell'epoca, primi decenni del '900, si iniziava in Italia l'attività di bonifica e si sviluppava la rete della viabilità di bonifica, con la conseguenza che le arginature erano di recente formazione e quindi avevano bisogno e necessità di razionale protezione e difesa.

Va anche ricordato che a quell'epoca, nelle campagne, venivano condotti al pascolo tutti gli animali domestici, con particolare riferimento ai bovini, equini, ovini, suini eccetera e pertanto il rischio della permanenza e del pascolo degli animali, specie quelli pesanti, era effettivamente forte e poteva indubbiamente danneggiare la formazione della cotica erbosa e la stessa stabilità delle arginature.

Col passare degli anni e dei decenni si è però notevolmente sviluppata e consolidata l'attività di bonifica, nonché la rete stradale, le arginature lungo i corsi d'acqua, i canali, le strade eccetera a tal punto che essi possono benissimo sopportare il pascolo di certi animali, come le pecore, che anzi si può ritenere che il pascolo giovi alla loro manutenzione.

Va anche notato che con l'abbandono delle terre meno fertili e con il diminuire

della mano d'opera nelle campagne, in moltissimi casi gli argini non vengono più sfruttati dai frontisti o dai concessionari anche lo sfalcio delle erbe e ciò con notevole danno per la conservazione delle arginature stesse.

Se a quanto sopra si aggiunge lo scarso personale di vigilanza di cui dispongono sia l'amministrazione statale a livello dei vari servizi, sia gli enti di bonifica, è facile constatare in quale stato di abbandono e trascuratezza si trovano tante arginature, con conseguenti ostacoli e difficoltà anche per il normale deflusso delle acque, specie durante i periodi di piena, eccetera.

Di contro recenti studi fatti accuratamente da tecnici agricoli di vaglia ma soprattutto all'estero, con particolare riferimento ai paesi nordici, stanno a dimostrare che il pascolo degli ovini, specie se regolamentato, sugli argini non solo non li danneggia ma serve opportunamente sia per rinsaldare il manto e la cotica erbosa, sia per tenere le arginature più sgombre e pulite da arbusti, eccetera.

Il poter dare in concessione anche a pastori singoli o associati gli argini dei corsi d'acqua, di bonifica, delle strade, eccetera non solo per lo sfalcio delle erbe, ma anche per il pascolo degli ovini porterebbe certamente ad una maggiore e più razionale conservazione delle arginature.

Nello stesso tempo si contribuirebbe a dare spazio e possibilità di incremento al patrimonio ovino tanto necessario all'economia e alla bilancia dei pagamenti del nostro paese (quando si pensa che siamo importatori di carne ovina per quasi un miliardo di lire al giorno), nonché al problema occupazionale, specie in un momento delicato come il presente. (4-17059)

**VINEIS.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere:

quali siano i motivi del grave ritardo nel riscontro della domanda di reversibilità della pensione di guerra presentata dalla signorina Ada Begliardi di Dronero (Cuneo), invalida, figlia del compianto collega onorevole Chiaffredo Begliardi, maggiore di complemento, domanda presentata circa un anno fa e rimasta sino ad oggi senza risposta;

se ritiene di intervenire presso gli uffici competenti per sollecitare gli adempimenti del caso ed il conseguente rilascio della pensione di reversibilità. (4-17060)

VINEIS. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se ritiene di sollecitare l'esame della domanda di istituzione di una sessione di liceo scientifico nel comune di Saluzzo (Cuneo). Tale domanda, presentata già anni or sono, è stata ripetutamente reiterata in considerazione del fatto che il comune di Saluzzo è centro di distretto scolastico e su di esso gravita una popolazione scolastica di 1.107 studenti provenienti da 35 comuni della zona, ubicati sia in pianura che nelle tre valli che confluiscono sul comune indicato.

Attualmente gli studenti sono impossibilitati a seguire un corso di studi di carattere scientifico senza assoggettarsi a onerose e disagiate trasferte a Cuneo o Savigliano, contribuendo così ad aumentare il già troppo alto numero di pendolari, tenuto anche conto che oltre il 30 per cento degli studenti residenti nell'ambito del distretto di Saluzzo sono oggi costretti a frequentare istituti localizzati in sedi appartenenti ad altri distretti. (4-17061)

DEL DUCA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri di grazia e giustizia e dei lavori pubblici.* — Per conoscere —

premessi che il Ministero dei lavori pubblici, in data 10 agosto 1971, incaricava l'ispettore generale Fernando Capitani e l'architetto urbanista Corrado Ramponi di esperire un'indagine di lottizzazione di Marsia e Piccola Svizzera di Abruzzo siti nel comune di Tagliacozzo (L'Aquila);

considerato che la commissione ha rimesso in data 4 maggio 1972, allo stesso Ministero, la relazione relativa all'inchiesta di cui sopra;

rilevato che la pretura di Tagliacozzo, con nota del 16 giugno 1972 ha inviato alla procura della Repubblica di Avezzano lo stralcio dell'inchiesta ordinata dalla medesima in quanto dagli accertamenti erano emersi reati vari, alcuni dei quali configurabili ai sensi degli articoli 476-479 del codice penale —

se sono a conoscenza e se risponde al vero che in questi ultimi quattro anni i vecchi ed i nuovi amministratori, subendo la spinta condizionante del PSI, hanno perseverato in una politica mirante all'esclusivo vantaggio degli speculatori edilizi, che si è tradotta in una variante al piano regolatore del comune di Tagliacozzo, approvato con

delibera n. 162 del 30 aprile 1975, cioè allo scadere del consiglio comunale;

se risponda al vero che nella variante al piano regolatore generale (planimetria n. 22) sono stati inclusi impianti e diversi fabbricati costruiti dal padre di un assessore socialista in carica senza alcuna licenza comunale;

quali atti il Governo intende porre in essere per eliminare gli abusi che si riscontrassero dal punto di vista amministrativo e penale. (4-17062)

FORTUNA. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se sia a conoscenza dello strano viaggio di andata e ritorno che compiono i troppo vecchi carri armati M-47 venduti dall'esercito italiano.

Quando infatti un M-47, già in dotazione all'esercito italiano (in particolar modo nell'arma dei carabinieri) viene sostituito dal più moderno ed efficiente *Leopard*, perché troppo vecchio e quindi scarsamente utilizzabile, viene sveduto come ferro vecchio ad un prezzo estremamente basso ad una ditta trevigiana, la Marconi, la quale non fa altro che smontarli, per recuperarne le parti ancora efficienti. Queste parti di ricambio vengono utilizzate in due diversi modi: alcune servono alla stessa Marconi per riparare altri carri armati (la Marconi fa anche riparazioni di mezzi corazzati), altre, quelle di maggior valore, vengono vendute ad una nota industria tedesca. E a questo punto il cammino del vecchio M-47 o di parte di esso, che era stato abbastanza logico e lineare, subisce una illogica, quanto strana, diversione: dalla ditta tedesca le parti di ricambio, rimesse a nuovo, tornano in Italia e vengono nuovamente riacquistate dall'esercito italiano che le aveva in precedenza buttate quasi via.

Le tappe dello strano viaggio dell'M-47 sono: partenza dal MACRICO (Magazzino centrale ricambi corazzati) di Caserta (è il MACRICO che svende) e arrivo alla ditta Marconi a Treviso; dalla Marconi in Germania; dalla Germania di nuovo al MACRICO di Caserta, come materiale riacquistato.

Perché questo tortuoso e illogico cammino degli M-47 vecchi?

Per sapere inoltre quale urgente azione sia allo studio da parte di codesto Ministero. (4-17063)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

FORTUNA. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se sia al corrente che per l'acquisto dei pezzi di ricambio del carro armato *Leopard*, l'esercito italiano dipende completamente, in una sorta di vassallaggio totale, dalla Bundeswehr. La notizia ha un'origine ufficiale ed è scaturita nel corso di una conferenza che il maggiore Enzo Verzolini ha tenuto ad un centinaio di ufficiali della scuola di applicazione del servizio automobilistico dell'esercito, alla Cecchignola, il 4 marzo 1976. Durante la conferenza-lezione sul tema « validità italiana all'accordo internazionale fra i paesi utilizzatori del carro *Leopard* », il maggiore Verzolini ha affermato che « i ricambi occorrenti attualmente per i *Leopard* debbono essere richiesti entro il 1° aprile 1976 ad un punto di controllo della direzione approvvigionamenti dell'esercito che invia le proposte al MATAH (Direzione materiali dell'esercito). Il MATAH verifica le richieste e inoltra gli elenchi all'ufficio centrale approvvigionamenti dell'esercito tedesco (BWB) che, solo, inoltra le richieste alle industrie tedesche interessate (la Klaus-Maffei ed altre). Le industrie inoltrano i pezzi in un deposito dell'esercito tedesco che si trova nella Ruhr, dove l'esercito italiano è costretto ad andarli a prelevare ». Da queste affermazioni, giungere alla conclusione, stupefacente, che l'esercito italiano è completamente dipendente, se non altro per quello che riguarda i suoi mezzi corazzati, dal subimperialismo tedesco, è cosa facile.

Anche per quello che riguarda il momento puramente commerciale della strana operazione (pagamento e consegna del materiale), le affermazioni del maggiore Verzolini non finiscono di stupire. « Il pagamento dei pezzi richiesti — afferma infatti il maggiore — va effettuato entro il 1° luglio 1977, mentre l'approvvigionamento è previsto entro il 1° aprile 1978 ».

Per sapere quali provvedimenti siano in corso per rimediare a tale stato di cose.

(4-17064)

VALENSISE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che presso il comune di Amantea l'attuale giunta comunale ha ommesso di iscrivere all'ordine del giorno del consiglio comunale ben 142 delibere adottate dal 1970 al 1975 dalla precedente giunta di centro-sinistra con i poteri del consiglio; per sapere, al-

trisi, quali iniziative si intendano prendere per stimolare gli amministratori al rispetto della legalità e per accertare eventuali responsabilità. (4-17065)

VALENSISE. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere se e quali pass siano stati compiuti o intenda compiere in favore del cittadino italiano Riccardo Spatola detenuto in Algeria per reati valutati in considerazione del fatto che lo Spatola ha sofferto più di metà della pena detentiva inflittagli e che sembrerebbe possibile ottenere dalle autorità algerine la liberazione condizionale ovvero la concessione di una grazia. (4-17066)

VALENSISE E TRIPODI ANTONINO. — *Al Governo.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per affrontare la crisi economica e sociale che travaglia la vasta ed importante area della Piana di Sibari e della Valle del Crati, caratterizzata da una pressante richiesta di posti di lavoro cui fa riscontro una serie di programmi di industrializzazione non realizzati che hanno prodotto e producono giustificate tensioni e l'angosciata disperazione di popolazioni umiliate da ricorrenti promesse non mantenute (4-17067)

VALENSISE. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere quale sia la situazione dell'organico dell'importante ufficio del registro di Palmi (Reggio Calabria) nel quale sono concentrati i preesistenti uffici di Polistena, Taurianova, Laureana ed Oppido Mamertina e che dovrebbe avere personale in numero adeguato per le esigenze della vasta zona e per evitare disagi al personale attualmente applicato. (4-17068)

VALENSISE E TRIPODI ANTONINO. — *Al Governo.* — Per sapere quale esito abbia avuto la richiesta del consiglio dell'Unione regionale delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura della Calabria, relativa alla istituzione di un ispettorato compartimentale per la Calabria dell'Istituto nazionale per il commercio estero con sede a Reggio Calabria, istituzione op-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

portuna e necessaria in relazione alla particolarità della situazione geografica della Calabria ed alla incidenza di tale particolarità sui prodotti, specie agrumari, le cui esportazioni meritano particolare attenzione non potendo, senza danno per i produttori e per gli esportatori, essere assimilate alla disciplina ed ai calendari di altre regioni.  
(4-17069)

TRIPODI ANTONINO E VALENSISE. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere quale sia la situazione del pagamento agli olivicoltori calabresi della integrazione comunitaria del prezzo dell'olio d'oliva, atteso che sembra siano ancora pendenti molte pratiche relative alla annata agraria 1972-73, moltissime relative alla annata agraria 1973-74 ed alle annate successive, con gravissimo disagio per gli interessati;

per conoscere, altresì, se sia possibile, nei tempi brevi, potenziare convenientemente gli uffici in modo che abbiano termine gli scandalosi ritardi con cui viene corrisposta la detta integrazione comunitaria per l'olio d'oliva, ritardi che hanno inciso ed incidono sulle stremate possibilità economiche dei piccoli e medi operatori agricoli, con danno per le colture, per le possibilità occupazionali e per tutta la depressa economia della regione calabrese.  
(4-17070)

VALENSISE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che il Ministro della pubblica istruzione rispondendo a precedente interrogazione n. 4-14553 dell'interrogante relativa alla mancata approvazione di delibera del consiglio di amministrazione del liceo artistico di Catanzaro concernente la assunzione di otto assistenti per l'anno scolastico 1974-75, affermava che il numero degli alunni era risultato tale da non giustificare per l'indicato anno scolastico ulteriori assunzioni di personale assistente — se risponde a verità che presso lo stesso liceo artistico statale di Catanzaro sia stato assunto come assistente presso la cattedra di ornato disegnato con nomina ratificata dal Ministero, sempre per l'anno scolastico 1974-1975, un cittadino libanese che non sembra abbia i titoli che avevano i cittadini italiani le cui assunzioni dal Ministero non sono state ap-

provate « in armonia con i canoni di una amministrazione avveduta e funzionale », come affermato nella risposta alla ricordata interrogazione n. 4-14553. (4-17071)

VALENSISE, TRIPODI ANTONINO E ALOI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se intenda urgentemente accogliere la richiesta avanzata dal comune di Mileto (Catanzaro) con voto unanime del consiglio comunale diretta ad ottenere la sospensiva della soppressione degli uffici finanziari di quell'importante centro, sede di curia vescovile e sede di pretura, in considerazione del fatto che i detti uffici finanziari interessano i vicini comuni di San Calogero, Rombiolo, Filandari, Ionadi, Francica, San Costantino, Nicotera, Limbadi e Ioppolo e che la sospensiva è stata anche chiesta, come dal comune di Mileto a suo tempo documentato, dalla giunta provinciale di Catanzaro, dalla camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Catanzaro, nonché da associazioni di coltivatori diretti, essendo evidentissimo il disagio derivante a tutti i cittadini della vasta zona di Mileto e degli indicati comuni contermini dalla soppressione di detti uffici finanziari per altro convenientemente installati in stabili demaniali e con un notevole volume di affari.  
(4-17072)

FEDERICI, MENICHINO, LA BELLA, ASTOLFI MARUZZA E PELLICANI GIOVANNI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere per quali motivi sia stata negata la convenzione al Consorzio per la gestione dei servizi assistenziali per gli spastici di Venezia, consorzio costituito fra enti locali e pubblici, contravvenendo in tal modo al preciso disposto dell'articolo 3 della legge 30 marzo 1971, n. 118.

Gli interroganti sottolineano la gravità di tale atteggiamento discriminatorio nei confronti di un ente pubblico nel momento, peraltro, in cui la Commissione Sanità della Camera dei Deputati sta discutendo l'istituzione del servizio sanitario nazionale che affiderà ai poteri pubblici decentrati la gestione della salute e dell'assistenza.

Ribadiscono che la decisione del Ministero è avvenuta in spregio alla legge.

Fanno inoltre presente che, nel caso specifico, l'assistenza ambulatoriale erogata da detto consorzio copre i fabbisogni dell'inte-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

ra provincia di Venezia nel cui territorio non ci sono alternative al di fuori di istituti privati ad internato o a seminternato che sono da eliminarsi perché emarginanti e discriminanti. (4-17073)

TOCCO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se gli sia noto che in Sardegna esiste un considerevole numero di passaggi a livello delle ferrovie dello Stato che, stante la loro particolare posizione e per evitare gravi disagi alle popolazioni interessate, da tempo avrebbero dovuto essere affiancati da cavalcaferrovia peraltro mai costruiti. Che in particolare esistono due cavalcaferrovie incompiute, a Santa Giusta (Oristano) ed a Paulilatino (Nuoro) che provocano gravi e continue disfunzioni al traffico, cose rimediabilissime portando a termine le opere in questione.

Il passaggio a livello sulla Santa Giusta-Palmas Arborea viene chiuso ed aperto almeno 50 volte ogni 24 ore, spezza in due il paese e dunque è comprensibile il danno che da tale situazione deriva.

Degno di particolare richiamo è il cavalcaferrovia di Paulilatino, in prossimità della stazione ferroviaria, in corso d'opera dal 1960, quasi completo, ma inspiegabilmente abbandonato.

Altro passaggio a livello (e sono solo esempi) che blocca oltre ogni limite lo scorrimento di pedoni e veicoli è quello in prossimità di Simaxis (Oristano) che viene anch'esso chiuso non meno di 50 volte al giorno con conseguenze intuibili e che pone con urgenza la esigenza di un cavalcaferrovia.

Per sapere infine, tutto ciò essendo noto al Ministro, quali azioni intenda promuovere per eliminare gli inconvenienti di cui trattasi. (4-17074)

TOCCO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se gli sia noto lo sconcertante episodio che ha visto infliggere all'ex ergastolano Luigi Podda, dopo la grazia concessagli nei giorni scorsi dal Presidente della Repubblica, un confino di polizia che lo costringerebbe a star lontano da Orgosolo, suo paese d'origine, e dalla stessa Sardegna per almeno dieci anni.

Per sapere se ritenga il Ministro che la misura in questione non solo contrasta con l'atto di clemenza firmato dal Capo dello Stato, ma in sostanza lo stravolge decre-

tando a carico del graziato una punizione che è in sostanza una immotivata condanna supplementare, a parte il sapore polemico che la misura in argomento assume chiaramente nei confronti dell'operato del Presidente della Repubblica.

Per sapere infine se ritenga il Ministro di dover intervenire con tutta urgenza nei modi e nella direzione che crederà più opportuni, onde ottenere la revoca della sconcertante disposizione. (4-17075)

TOCCO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se gli sia noto che anche a Fluminimaggiore (Cagliari), come in tante altre parti della Sardegna, non si riceve il secondo canale della TV e assai scarsamente il primo.

Per sapere se sia noto al Ministro che la popolazione di Fluminimaggiore è giunta nella determinazione di non pagare il canone né la sopratassa e che a tal fine la popolazione è unita e solidale trattandosi di venir meno al pagamento di un servizio che non gli viene reso, servizio quasi non bastasse di una azienda di Stato.

Per sapere infine se non creda il Ministro di porre rimedio al problema disponendo la messa in opera dei necessari ripetitori. (4-17076)

RUSSO FERDINANDO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se è a conoscenza che il personale INAPLI-INIASA-ENALC della Sicilia è in agitazione in seguito alle rivendicazioni avanzate dai tre enti e riguardanti: il pagamento del premio incentivante per aprile 1976; l'aggiornamento dei parametri essendo il personale equiparato ancora ai vecchi coefficienti; la sistemazione del personale in servizio nell'anno scolastico 1974-75 con particolare riferimento al personale in servizio al 30 dicembre 1975 e ciò anche in considerazione della nuova legge regionale sull'addestramento professionale.

In particolare, l'interrogante chiede di conoscere quando prevede che potranno essere effettuati i pagamenti del premio incentivante al personale INAPLI-INIASA-ENALC della Sicilia; quali sono i motivi per cui l'amministrazione dei tre enti non ha ancora provveduto alla sistemazione del personale che ha da tre a sei anni di anzianità di servizio e se ritenga, così com'è richiesto anche dalle organizzazioni sindacali, di provvedere con delibera separata

a sistemare, intanto e con immediatezza, il personale insegnante con oltre tre anni di anzianità, tenuto conto tra l'altro che, a causa della mancata assunzione di detto personale, si è ridotta l'attività addestrativa dei tre importanti enti proprio in un periodo in cui è maggiore la pressione dei giovani alla formazione professionale.

(4-17077)

**RUSSO FERDINANDO.** — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere —

considerato che il CIPE ha approvato il progetto finalizzato del CNR per il miglioramento delle produzioni vegetali, ai fini di un migliore approvvigionamento di proteine;

tenuto presente che in detto progetto sono state scartate le possibilità, per l'alimentazione degli allevamenti, di ricorrere alle coltivazioni di arachide e soia (perché tali colture sono praticamente assenti in Italia e la loro introduzione richiede tempi relativamente lunghi);

visto che detto progetto individua nella coltivazione esistente di fava e favino, l'unica vera attuale alternativa esistente nel paese per l'alimentazione del bestiame con produzioni leguminose nazionali per la preparazione dei mangimi concentrati senza essere eccessivamente legati ai condizionamenti dei paesi esteri;

tenuto, infine, presente che, in atto, la regolamentazione comunitaria vigente prevede un aiuto alla produzione di sementi selezionate di fava ma non una integrazione alla produzione di fava e favino, integrazione ormai inderogabile se si vuole ridurre il *deficit* alimentare del paese —:

quali nuove iniziative ritenga intraprendere, in sede comunitaria, per ottenere l'integrazione sul prezzo della fava e del favino nonché della vecchia che rappresentano le uniche fonti di proteine vegetali adatte all'alimentazione del bestiame, ottenibili in tempi brevi e, trattandosi di colture annuali, oltre ad essere facilmente estendibili bene si addicono al nostro ambiente pedo-climatico meridionale;

quali incentivi ritenga inoltre istituire e quali direttive impartire ai centri sperimentali di meccanica agricola per studiare le possibilità della meccanizzazione completa (come per il grano duro) della coltivazione della fava e del favino. (4-17078)

**CATANZARITI E TRIPODI GIROLAMO.** — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, dell'industria, commercio e artigianato e del tesoro.* — Per sapere se siano a conoscenza dello stato di particolare malcontento e profonda agitazione degli esercenti attività commerciali e turistiche della città e provincia di Reggio Calabria a causa dell'assurdo, considerevole, insopportabile aumento dei contributi mutualistici e previdenziali notificati ai commercianti.

Ciò si verifica in un momento in cui gli operatori commerciali e turistici della città e provincia di Reggio Calabria versano in una grave e drammatica situazione (calo delle vendite, fallimenti, protesti cambiari, restrizione creditizia delle banche, ecc.) a causa della grande crisi economica che è in atto nel paese e che in una città e provincia come quella di Reggio Calabria presenta momenti drammatici da collasso del sistema economico.

L'aumento dei contributi è dovuto, stando ad una affrettata assemblea di delegati della mutua che ha proceduto all'« approvazione » del bilancio, alla grave situazione finanziaria della Cassa mutua di Reggio Calabria, per la quale situazione fortemente deficitaria oltre che le cause generali e nazionali ha contribuito il modo allegro della gestione dell'Ente, gravato da sprechi e dispendi dovuto più che a esigenze reali di assistenza della categoria dei commercianti, a chiari interessi da carrozzone clientelare ed elettorale, come è stato denunciato nella recente manifestazione promossa dalla Confesercenti di Reggio Calabria e come d'altronde è evidente da tanti altri fattori (assunzione personale, sede sfarzosa, spese telefoniche, specie nel periodo elettorale, ecc.).

A parte questa strana gestione della Cassa mutua, va evidenziato che anche lo Stato ha notevolmente contribuito alla situazione deficitaria non mantenendo l'impegno del Governo, come spesso annunciato — particolarmente nel convegno di Reggio Calabria del 1972 del Ministro del lavoro *pro tempore*, senatore Coppo — per il pareggio del bilancio come succede per altri enti mutualistici quando addirittura non si arriva, come avviene per la Cassa mutua commercianti, da parte dello Stato, a sottrarre il 51 per cento delle somme incamerate per l'assistenza obbligatoria o all'assurdo che mentre si versa alla Cassa mutua la somma di lire 3.000 per ogni iscritto, in virtù della legge del 1960, e successive modificazio-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

ni, viene contemporaneamente trattenuta più della metà all'origine per cui la somma si riduce e arriva nell'entità di lire 1.200.

Gli interroganti chiedono di conoscere, in ordine al problema denunciato e al fine di evitare che il notevole turbamento in atto dei commercianti di Reggio Calabria e provincia possa manifestarsi in ulteriori insprimenti della lotta, le misure che si intendono con urgenza adottare per:

1) l'annullamento delle cartelle notificate e contemporaneamente la determinazione di contributi mutualistici e previdenziali giusti e comunque sopportabili per la categoria disagiata dei commercianti;

2) la corresponsione di un adeguato ed urgente contributo dello Stato al fine di sanare la situazione deficitaria della Cassa mutua, nel quadro dello scioglimento della mutua stessa e dell'attuazione della riforma, che garantisca anche al commerciante la difesa della salute attraverso l'assistenza medica e farmaceutica necessaria;

3) la predisposizione di una necessaria indagine intesa a chiarire la situazione di enorme spreco dei mezzi finanziari della Cassa mutua gestiti in spregio e distrazione dei fini istituzionali dell'ente, e ciò oltre che a rendere giustizia al commerciante anche al fine di colpire le responsabilità di quei gruppi che come viene fuori da una conferenza stampa si appresterebbero qualunque cosa a spingere per decretare « la rinuncia all'assistenza mutualistica perché troppo onerosa e non sostenibile dalle aziende mercantili » e tutto ciò in contrasto certamente con gli interessi dei commercianti che si batteranno per difendere con tutti i mezzi le conquiste conseguite anche sul piano dell'assistenza mutualistica ed assistenziale a costo di duri sacrifici e lotte. (4-17079)

MENICACCI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'agricoltura e foreste e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere la soluzione che si intende dare al problema della diga di Corbara (Baschi di Orvieto) che dimostra di essere uno dei simboli delle tante storie all'italiana in materia di lavori pubblici, uno dei tanti monumenti pieni di crepe, spendiosi e traballanti;

per sapere in particolare se avevano fondamento le polemiche manifestatesi nel corso delle recenti inondazioni; per il fatto che anziché raccogliere e trattenere le ac-

que il più possibile di uno dei ricorrenti momenti di piena del Tevere, si finì con aprire le cateratte nel momento meno opportuno, si da allagare vasti tratti della campagna sottostante con gravi danni ai privati;

per conoscere i risultati effettivi della costruzione, che è sorta per produrre energia, per regolare il flusso delle acque e per dare sicurezza ai coltivatori della zona, ma che invece ha condotto a risultati sconcertanti, tanto più che la stabilità della diga è incerta e, conseguentemente, se sono allo studio provvedimenti atti ad ovviare alle lamentele ormai pressoché generali. (4-17080)

MENICACCI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'interno.* — Per sapere se ha fondamento la denuncia espressa da una studiosa canadese, la professoressa Garrigue, secondo la quale gli antichi codici conservati nella biblioteca di Todi (Perugia), autentica testimonianza della storia dell'antica e gloriosa città umbra, sono per essere completamente devastati dalle tarme e dall'umidità.

Per conoscere in caso affermativo quali provvedimenti si intendono adottare, magari tramite l'apposito Istituto di paleografia, per salvare dalla rovina — determinata evidentemente dalla incuria dell'amministrazione comunale — quell'importante patrimonio culturale italiano. (4-17081)

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, delle poste e telecomunicazioni, del lavoro e previdenza sociale, di grazia e giustizia e delle partecipazioni statali.* — Per sapere come mai la società che gestisce l'autostrada del Sole la società Autostrade centro con sede in Cremona, dal 1968 ad oggi, nonostante richieste e diffide delle associazioni competenti, non abbiano mai adempiuto all'obbligo di assumere invalidi e comunque riservisti e aventi diritto alle assunzioni privilegiate, secondo legge.

Per sapere come mai la SIP di Piacenza, che dopo un'intervento parlamentare dell'interrogante assunse 7 invalidi, ad oggi non abbia ancora provveduto all'assunzione dei due invalidi guerra come di suo obbligo. (4-17082)

MIGNANI, LIZZERO, BOLDRINI, D'ALESSIO, NAHOUM, ANGELINI, BISIGNANI, D'AURIA, CERRI, PELLIZZARI, TESI e VENEGONI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere:

1) se è a conoscenza che il comandante del battaglione genio pionieri « Folgore » di stanza a Villa Vicentina (Udine) ha denunciato al tribunale militare di Padova 16 soldati, successivamente ristretti nel carcere di Peschiera, in seguito al rifiuto del rancio da parte di circa 200 uomini di truppa;

2) se è vero che, essendo risultate vane le indagini per l'individuazione degli organizzatori della protesta collettiva, è stato adottato il sistema di punire una percentuale dei partecipanti, scegliendoli a caso;

3) se ritenga, ove ciò risponda a verità, che tale criterio oltre che anacronistico, sia incompatibile con le istituzioni democratiche e in contrasto con il comune senso di giustizia. A questo proposito è significativo quanto inconcepibile il fatto che persino il geniere Bertipagani Angelo, affetto da mal di denti con grave e visibile processo infiammatorio, risulti fra i prescelti per una cosiddetta esemplare punizione;

4) quali provvedimenti intenda adottare in attesa del regolamento di disciplina e dei codici militari adeguati alla Costituzione repubblicana, per evitare condizioni di esasperazione e di malessere tra i militari che debbono impartire o eseguire ordini che, in alcuni casi, non sono certo confacenti al terzo comma dell'articolo 52: « L'ordinamento delle forze armate si informa allo spirito democratico della Repubblica ». (4-17083)

SGARLATA. — *Ai Ministri della marina mercantile e del commercio con l'estero.* — Per conoscere se risponde a verità la notizia di rinuncia al programma di sostituzione della nave traghetto *La Valletta*, che collega tre volte la settimana Siracusa e Catania con Malta, con altra nave traghetto di maggiore capacità e velocità, tenuto conto che il traffico viaggiatori e merci verso Malta richiede oggi una capacità di trasporto tre volte superiore a quella offerta attualmente dalla società Tirrenia con la nave traghetto *La Valletta*.

Soprattutto in considerazione dell'attuale crisi congiunturale, per cui è indispensabile incrementare al massimo l'esporta-

zione dei prodotti ortofrutticoli siciliani verso i mercati esteri ed il turismo straniero verso la Sicilia.

Se non si rende opportuno, quindi, adottare decisioni operative urgenti e concrete, idonee a ridare fiducia e serenità agli operatori economici ed esportatori di Siracusa e Catania: che da tempo evidenziano agli organi governativi competenti il gravissimo pregiudizio ed il danno che deriva alla economia siciliana dai continui disservizi della linea di navigazione con Malta, inadatta e insufficiente allo smaltimento dei trasporti merci e passeggeri. (4-17084)

ALOI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se ritenga opportuno e necessario — stante l'attuale situazione di carenza del personale della carriera direttiva presso gli uffici del Ministero della pubblica istruzione, con particolare riferimento ai provveditorati agli studi, laddove, a seguito del decentramento amministrativo in atto, vengono demandati al detto personale nuovi e maggiori compiti e attribuzioni — esaurire la graduatoria degli idonei all'ultimo concorso a 294 posti di consigliere in prova, graduatoria approvata con decreto ministeriale 10 dicembre 1974 e registrata dalla Corte dei conti in data 28 dicembre 1974. (4-17085)

ALOI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se ritenga che la recente ordinanza ministeriale relativa ai trasferimenti del personale non insegnante sia peggiorativa rispetto alla precedente dal momento che all'articolo 12 considera disponibili i posti occupati dal personale che non aveva maturato al 30 settembre 1973 un anno di effettivo servizio per motivi imputabili non certamente agli interessati, ma al ritardo con cui, da parte dei provveditorati, si è effettuata la nomina anche in ordine ai posti disponibili sin dal 1° ottobre 1972;

per conoscere se ritenga di dovere apportare una tempestiva modifica all'attuale ordinanza ministeriale, di modo che non vengano utilizzati, come si evince — d'altronde — dalla circolare n. 75 del 28 marzo 1975, per trasferimento, i posti occupati dal suddetto personale, in attesa che lo stesso possa, fruendo dell'articolo 17 della legge n. 477, essere immesso in ruolo, nel rispetto degli impegni assunti in tal senso a livello governativo. (4-17086)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA ORALE**

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri degli affari esteri, di grazia e giustizia e dell'interno, per sapere quali provvedimenti intendano adottare per colpire i responsabili delle continue offese e vilipendi che vanno verificandosi da tempo nel territorio dello Stato (segnatamente a Roma) nei confronti di Sua Santità Paolo VI nella sua duplice veste di Capo spirituale della Chiesa cattolica e di capo di Stato estero;

per conoscere altresì quali provvedimenti si intenda adottare per evitare che in futuro abbiano a verificarsi casi simili.

(3-04568) « COSTAMAGNA, LAPENTA, CASTELLUCCI, PERDONÀ, BORTOLANI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'interno, per sapere se lo Stato sia in grado di adottare sollecite misure preventive e di procedere all'arresto dei responsabili, di fronte all'intensificarsi dei criminali attentati terroristici di sedicenti gruppi rivoluzionari di sinistra e di altri gruppi eversivi di diversa ispirazione, che hanno recentemente distrutto importanti attività industriali con molti miliardi di danni, togliendo il lavoro a migliaia di lavoratori, e che hanno contemporaneamente colpito numerose persone. È del tutto verosimile che, in mancanza di una adeguata azione dello Stato, gli attentati, soprattutto in vista di eventuali elezioni politiche anticipate, siano destinati ad aumentare nel quadro di una criminale strategia della tensione, che mira a indebolire le strutture democratiche del paese e a diffondere la sfiducia dei cittadini nelle istituzioni

« L'interrogante chiede altresì di sapere quale concreto fondamento abbia l'affermazione da parte governativa che i gruppi criminali, responsabili di atti terroristici, sarebbero collegati con organizzazioni o servizi segreti stranieri. Nel caso che questi legami siano provati l'opinione pubblica ha il diritto di essere informata.

(3-04569)

« PRETI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere:

se sia stato informato del gravissimo episodio avvenuto il 12 aprile 1976 all'istituto professionale di Stato per il commercio "Luigi Einaudi" di Rimini, ove l'allieva Alessandra Angeli di anni 16, è stata ripetutamente percossa e scacciata violentemente da una assemblea di istituto, sevizziata mediante spegnimento di sigarette sullo avambraccio, e colpita in più parti del corpo, con pugni e calci, che le hanno procurato lesioni guaribili in 20 giorni salvo la prognosi;

se sia a conoscenza che il preside e i professori dell'istituto non sono intervenuti a difesa della Angeli e che anzi con lettera del 13 aprile 1976, il preside dottor Francesco Bianchi ha addirittura chiesto alla Angeli di specificare "i motivi che hanno indotto la signoria vostra ad abbandonare la scuola senza informare la presidenza";

inoltre, se sia informato dell'avvenuto arresto da parte della procura della Repubblica di Rimini di 5 allievi del predetto istituto, accusati di avere partecipato alla aggressione della giovane;

infine, quali provvedimenti si intenda prendere nei confronti del preside, dei professori e degli studenti responsabili del gravissimo episodio.

(3-04570)

« ROMUALDI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere in modo più esplicito e argomentato gli indirizzi del Governo in materia di ordine pubblico, considerando che le recenti dichiarazioni del Ministro dell'interno, per riferimenti ed allusioni, lasciano intendere il ritorno ad una utilizzazione impropria delle forze di pubblica sicurezza.

« Si chiede, inoltre, di sapere se corrisponda ad una scelta di Governo il ripristino, adombrato nell'intervista del Ministro dell'interno, del famigerato ufficio affari riservati, che fu uno dei punti nevralgici nella strategia della tensione e delle trame nere e la cui soppressione fu lo sbocco di una dura battaglia politica che fece emergere precise e gravi responsabilità di quell'ufficio e dei suoi dirigenti.

« A tale proposito, si chiede una precisa smentita del Governo alle notizie relative ad una riutilizzazione di quegli uomi-

ni che diressero l'ufficio affari riservati e per i quali già troppe indulgenze sono state predisposte, sino ad escluderli dalle indagini e dai processi sulle trame nere, quando il peso delle loro funzioni e le palesi insolvenze dei loro compiti esigevano un opposto comportamento anche da parte della magistratura.

« In questo contesto, si chiede anche al Governo e in particolare al Ministro di grazia e giustizia di esporre al Parlamento le ragioni che hanno condotto all'insabbiamento del procedimento sulle intercettazioni telefoniche, che videro appunto seriamente coinvolto e compromesso proprio l'ufficio affari riservati.

« In un momento estremamente pericoloso, che coinvolge di nuovo il nostro paese in una serie funesta di attentati, che nella tecnica, negli obiettivi e nella ispirazione politica si ricollegano strettamente a quelli del 1972-73, il Governo deve esprimere con la massima chiarezza una politica di salvaguardia dell'ordine democratico, senza far ricorso ad espedienti o peggio al ripristino di screditati meccanismi di intervento, che concorrerebbero solo ad aggravare il già pesante clima politico.

(3-04571) « MANCINI GIACOMO, BALZAMO, CALDORO, MANCA, SIGNORILE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro delle partecipazioni statali, per conoscere:

1) quali sono i motivi della rottura determinatasi tra il vertice dell'ENI e i massimi esponenti di una delle maggiori società del gruppo, la società ANIC;

2) se tali motivi consistano, come è stato affermato da qualche parte, nella mancata applicazione, da parte dei dirigenti dell'ANIC, dei criteri fissati dalla giunta esecutiva dell'ENI per la redazione dei bilanci delle società che compongono il gruppo;

3) quali che siano tali criteri di redazione dei bilanci delle società del gruppo ANIC, in che cosa essi differiscono rispetto a quelli precedentemente seguiti e se essi siano conformi ai criteri adottati dagli enti di gestione delle partecipazioni statali;

4) quali misure intenda adottare per assicurare all'ANIC una direzione efficiente e di provata competenza, che consenta a questa società a partecipazione statale di

svolgere la funzione positiva nel campo dell'industria chimica che da essa è lecito attendersi, specie nell'attuale situazione di crisi dell'economia italiana.

(3-04572) « PEGGIO, GIADRESCO, D'ALEMA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che alle ore 24 del giorno 14 aprile 1976, a Limena, in provincia di Padova, vennero scagliate contro la locale sezione della democrazia cristiana delle bombe *molotov*, le quali hanno provocato un incendio e richiesto l'intervento dei vigili del fuoco, rilevando che tale attentato fa seguito ad altri, compiuti recentemente contro decine di sezioni della democrazia cristiana di tutta Italia, tra cui la sede della direzione centrale a Roma, con un disegno terroristico che ha per obiettivo la diffusione di un clima di intimidazione e di paura — quali interventi a immediato e lungo termine il Governo intenda prendere, affinché siano individuati gli ispiratori della nuova strategia della tensione, e venga stroncata ogni forma di violenza e il propagarsi, in crescendo, di atti di terrorismo e d'intolleranza contro sedi politiche, sedi di organizzazioni sindacali, fabbriche, ambienti di lavoro, caserme e scuole, atti che minano la stabilità e la sicurezza delle istituzioni democratiche e compromettono il già arduo rilancio politico, economico e produttivo del paese.

(3-04573) « MIOTTI CARLI AMALIA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere:

1) qual è il suo parere sul recente "rapporto" inoltrato dalla questura della capitale alla procura di Roma ed avente per oggetto ventitré giovani della sezione della Balduina del MSI-destra nazionale;

2) se gli risulta che tale "rapporto" è stato originato da pressioni e sollecitazioni pervenute alla questura e al locale commissariato di pubblica sicurezza in singolare e rivelatrice sintonia, sia da organizzazioni comuniste e paracomuniste che da taluni alti uffici del Viminale;

3) se non ritiene estremamente scorretto e sostanzialmente deviante per una

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

obiettiva valutazione dei fatti l'avvenuta omissione - nel rapporto - di decine di episodi di violenza avvenuti nella zona ai danni del MSI-destra nazionale, con assalti alla sezione, reiterati lanci di *molotov*, tentati omicidi di iscritti e simpatizzanti, aggressioni e ferimenti contro di essi, incendi dolosi di loro auto e via dicendo;

4) se non ritiene di definire comunque un flagrante eccesso di potere la fragile e menzognera "omogeneizzazione" di fatti diversi attribuiti a più aderenti della sezione in epoche differenti, sotto l'alibistica etichetta della cosiddetta ricostituzione del partito fascista - la cui repressione in sede penale comporta l'emissione obbligatoria del mandato di cattura e l'impossibilità di concessione della libertà provvisoria - che è reato manifestamente impossibile quando si voglia attribuirlo a elementi di base che militano in una formazione politica a struttura organizzata su scala nazionale;

5) se non pensa che già una simile "tecnica" di redazione dei rapporti e di riferimento esplicito a quel tipo di reato, non configuri una forma indebita e gravissima di pressione - nei termini di autorevole "suggerimento" - nei confronti della magistratura, spettando alle questure, per legge, solo l'indicazione di eventuali e specifici e singolarmente addebitabili reati e nient'altro che questo.

(3-04574)

« RAUTI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni per sapere se è a conoscenza delle gravi disparità di trattamento che si verificano in ordine agli allacciamenti telefonici nei settori di Cosenza e Spezzano della Sila.

« È noto, infatti, che il settore di Spezzano della Sila fu istituito in base al piano regolatore telefonico nazionale approvato con decreto ministeriale del 20 luglio 1970; è altrettanto noto che su esso gravitano località che, in linea d'aria, distano non più di 10 chilometri dal settore di Cosenza con la conseguenza che le comunicazioni telefoniche con il capoluogo devono essere effettuate in interurbana come, del resto, è stato evidenziato dalla stampa che del problema si è già occupata.

« Ad essere danneggiati sono proprio i vecchi "Casali Cosentini" che da tempo immemore gravitano sul capoluogo centro

naturale di tutte le attività e si sottolinea che questa situazione permane in aperto contrasto del II comma dell'articolo 1 del decreto ministeriale 28 agosto 1972 n. 549 che dispone: "Le reti che abbiano tutti i capoluoghi comunali, facenti parte della rete stessa, a meno di 10 km di distanza dal centro di settore, sono considerate, a tutti gli effetti come appartenenti alla rete del centro di settore".

« L'interrogante chiede di conoscere.

quali iniziative il Ministro voglia intraprendere per sanare questa situazione non equa e per soddisfare le legittime richieste dei cittadini dei comuni interessati;

se sia ormai tempo di sottoporre a revisione il piano regolatore telefonico, così come previsto dall'articolo 14 del decreto ministeriale 27 luglio 1970, che prescrive detta revisione almeno ogni 3 anni.

(3-04575)

« RENDE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per sapere -

premesso che diversi giornali cosiddetti indipendenti e di informazione hanno dato notizia di fatti delittuosi avvenuti nel quartiere "Balduina" di Roma ad opera di aderenti al MSI-destra nazionale;

che tali fatti delittuosi andavano dalle lesioni personali contro ignoti passanti fino al taglieggiamento dei negozi della zona;

che in questa opera calunniosa verso i giovani nazionali non disposti a subire la prepotenza e l'arroganza socialcomunista, si sono distinti i giornali *Il Messaggero*, *Paese Sera*, il giornale radio e la TV;

che le notizie e le inchieste riportate dai sopra citati organi di informazione hanno solo turbato il vivere civile del quartiere, ingenerando nella pubblica opinione terrore e ostilità verso i giovani del MSI-destra nazionale -

se risulta che i carabinieri e la pubblica sicurezza hanno svolto indagini autonomamente, interrogando tutti i commercianti e molti cittadini del quartiere per conoscere se rispondevano a verità le notizie pubblicate dai giornali sotto forma di inchieste, che tali autonome indagini hanno portato ad univoche risultanze che escludono nella maniera più assoluta che i fatti denunciati dai giornali rispondono a verità;

se ritengano di dover pubblicare le risultanze delle indagini autonomamente

svolte dai carabinieri e dalla pubblica sicurezza onde riportare la necessaria tranquillità nel quartiere e se non ritengano, altresì, di dover denunciare all'autorità giudiziaria i sopra citati giornali per diffusione di notizie false e tendenziose atte a turbare l'ordine pubblico.

(3-04576)

« MARCHIO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri della difesa e dell'interno, per conoscere se ritengano assolutamente doveroso ed urgente disporre che comandi e stazioni dei carabinieri che sono ormai frequentemente prese di mira da forze eversive rivoluzionarie che intendono fiaccare l'efficien-

za ed il morale dell'arma e dei suoi militi, vengano, con effetto immediato, presidiate di giorno e di notte e che eventuali reazioni difensive siano drastiche ed immediate a tutela sia della incolumità delle forze dell'ordine sia del prestigio dei tutori dello Stato democratico.

« L'interrogante ritiene che tale diritto-dovere debba essere oggetto di telegrafiche disposizioni del Comando generale dei carabinieri portate tempestivamente a conoscenza del paese attraverso tutti gli organi di informazione e che la loro integrale applicazione debba avvenire con tutti i mezzi di cui l'Arma dei carabinieri dispone, ivi compresi reparti specializzati dell'esercito.

(3-04577)

« TORTORELLA GIUSEPPE ».

\* \* \*

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

## INTERPELLANZE

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri per conoscere:

quali siano i motivi che hanno indotto il Governo alla riconferma del professor Petrilli quando la gestione quasi quindicennale dell'IRI ha dato risultati generalmente negativi a giudizio assai diffuso anche negli ambienti delle finanziarie e delle società del gruppo;

i motivi che hanno spinto il Governo a procedere alla nomina del professor Petrilli a presidente dell'IRI prima di rispondere ad una interpellanza degli interpellanti di alcune settimane fa in cui si sollevava il problema della responsabilità personale del suddetto dirigente nella nomina di Crociani alla presidenza della Finmeccanica, nomina di cui gli interpellanti chiesero invano conto al Governo nel 1974 con tre interrogazioni.

« Gli interpellanti domandano se il Presidente del Consiglio ritenga che tale fatto costituisca una inammissibile scorrettezza nel rapporto tra l'esecutivo e il Parlamento, un modo di impedire a quest'ultimo l'esercizio del proprio potere di controllo. Tanto più, poi, che alla nomina si è giunti, proprio allo scopo di sfuggire a giudizio delle Camere, nel momento cioè in cui è probabile la fine dell'esistenza dell'attuale Governo e quindi quasi *in articulo mortis*.

« Gli interpellanti chiedono di sapere se il Presidente del Consiglio ritenga che tale atto sia in aperta contraddizione con la proclamata volontà del Governo di procedere ad una riforma delle partecipazioni statali e di porre in atto nuove procedure democratiche circa la nomina dei dirigenti degli enti di gestione e se tale atto sia in contrasto con i suggerimenti della commissione Chiarelli riguardanti la necessità di un ampio ricambio dei dirigenti delle partecipazioni statali e di non prolungare oltre i nove anni la permanenza dei dirigenti al vertice degli enti di gestione.

« Gli interpellanti chiedono infine al Governo se reputi che questo modo di proce-

dere in ordine ad un problema così delicato e rilevante per la vita delle partecipazioni statali serva ad aggravare il giudizio dei loro dipendenti e dell'opinione pubblica sul sistema delle aziende a partecipazione statale, la cui degenerazione, comprovata anche da fatti scandalosi oltre che da una situazione economico-finanziaria gravissima, esige, con la massima urgenza, misure risanatrici e di riforma.

(2-00812) « D'ALEMA, BARCA, PEGGIO, RAUCCI, GAMBOLATO, BERNINI, TAMINI, GASTONE, BARTOLINI ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'interno, di grazia e giustizia, dell'agricoltura e foreste, dell'industria, commercio e artigianato e della sanità, per sapere che cosa intendano fare per la grave situazione verificatasi in Fidenza (Parma) ove l'amministrazione comunale locale ha disposto a far tempo dal 30 aprile 1976 la chiusura del macello municipale. Con ciò violando le norme vigenti per la legge comunale e provinciale e quelle relative alla tenuta obbligatoria e doverosa da parte dei comuni di tale insostituibile servizio. La cosa è tanto più grave perché sarebbe motivata dal fatto che il comune non avrebbe tempestivamente e periodicamente tenuto il macello stesso secondo le disposizioni vigenti in materia sanitaria e, da ultimo, in conformità della recente normativa regionale: ciò mentre secondo gli accertamenti della magistratura proprio da parte di quella amministrazione e in particolare delle giunte municipali di sinistra, imperanti da anni (PCI e PSI) sarebbero stati dilapidati denari pubblici attraverso "pagamenti" di fatture anche decuplicate rispetto al reale valore delle forniture.

« Per sapere, infine, quali interventi urgenti siano stati fatti posto che la situazione è già stata denunciata con precedente intervento parlamentare dall'interpellante onde evitare disagio, spese e costi maggiori per i fidentini a seguito dello spostamento della macellazione delle carni a Parma.

(2-00813)

« TASSI ».

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 APRILE 1976

## MOZIONE

« La Camera,

rilevata l'urgenza di procedere, anche in sede parlamentare, ad alcune prime indicazioni di politica energetica;

rilevato altresì il quadro complessivo ed unitario di problematiche contenuto nel programma energetico sottoposto dal Ministro dell'industria al CIPE;

rilevata ancora la delibera CIPE di approvazione e di prima attuazione di tale programma,

impegna il Governo

a dare sollecita attuazione, in ogni sua parte, alla delibera CIPE del 23 dicembre 1975 ed in particolare:

a sottoporre sollecitamente al Parlamento i disegni di legge concernenti l'attuazione del programma petrolifero, la revisione e l'aggiornamento della legislazione per la ricerca di idrocarburi e di energia geotermica, la partecipazione dell'ENEL a società miste con l'ENI in tema di geotermia, approvvigionamento dell'uranio e ciclo del combustibile nucleare, il riordino istituzionale ed organizzativo del CNEN;

a chiarire, con apposite direttive, il ruolo dell'ENI in tema di combustibile nucleare rispetto al ruolo delle aziende che producono centrali elettro-nucleari;

a ridefinire il programma del CNEN al fine soprattutto di massimizzare la crescita di una reale autonomia dell'industria italiana sui reattori provati, di sostenere la partecipazione italiana ad iniziative sovranazionali quali Eurodif e Superphenix, ed accelerare quanto più è possibile l'attuazione del programma Cirene, tenuto conto del fatto che un suo ulteriore ritardo comprometterebbe definitivamente l'opportunità della sua attuazione;

ad impartire all'ENEL direttive per una immediata effettuazione delle gare per otto centrali elettro-nucleari da 1.000 MWe ad acqua leggera, in modo da garantire l'affermazione di capacità progettuali e manifatturiere presso le imprese italiane analoghe a quelle prevalenti negli altri paesi industrializzati, pur nella salvaguardia del ruolo prezioso che le imprese di minori dimensioni possono esercitare anche per quanto concerne la fabbricazione di componenti per centrali elettro-nucleari; al fine di

utilizzare al meglio le strutture progettuali e le capacità produttive dei due raggruppamenti che si sono formati per la costruzione delle quattro centrali elettro-nucleari da 1.000 MWe già commissionate, le direttive dovranno tendere a potenziare l'attività dei suddetti gruppi, nell'ambito di un impegno per il raggiungimento del massimo di autonomia nella gestione delle licenze rispetto ai licenzianti esteri; andrà comunque evitata la creazione di duplicazioni nelle capacità produttive esistenti, mentre andrà perseguito un disegno per lo sviluppo delle produzioni che attualmente sono coperte con importazioni dall'estero;

a verificare rapidamente lo stato di attuazione delle procedure di localizzazione delle prime centrali elettro-nucleari (Alto Lazio, Molise, Piemonte e Lombardia) ed a sottoporre al Parlamento i casi nei quali il Governo ritiene si debba procedere ad una localizzazione per via legislativa;

a predisporre una "carta dei siti" e degli *standards* generali di sicurezza, sulla base di un lavoro svolto in collaborazione tra ENEL, CNEN, Istituto superiore di sanità e Regioni, al fine di permettere alle popolazioni ed agli enti locali il massimo di sicurezza ed il minimo di incidenza sull'*habitat* naturale;

ad approvare criteri di revisione delle tariffe elettriche in modo tale da contribuire al raggiungimento entro un quinquennio di una gestione economica più equilibrata dell'ENEL, tenuto conto da una parte della rilevanza ed urgenza degli investimenti programmati o in corso di attuazione, e dall'altra del miglioramento della gestione economica dell'ENEL derivante dal già previsto aumento del fondo di dotazione, nonché da interventi di contenimento dei costi di gestione dell'ENEL stesso;

impegna ancora il Governo:

a procedere con urgenza alla definizione di accordi di sviluppo tra l'Italia ed alcuni paesi produttori di idrocarburi ed a creare presso il Ministero dell'industria un comitato di coordinamento in cui siano rappresentate tutte le Amministrazioni interessate al fine di coordinare l'attività delle Amministrazioni stesse nella formulazione e gestione degli accordi di sviluppo;

ad impartire all'ENI criteri per la destinazione ad investimenti in materia energetica, e prioritariamente nella ricerca di idrocarburi, della rendita derivante dall'attività mineraria in Italia ed all'estero, non-

ché per la revisione delle strutture societarie dell'ENI stesso al fine di conseguire una organizzazione razionale ed efficiente nell'intera attività energetica ed in primo luogo nella sua attività di ricerca ed approvvigionamento di idrocarburi;

a sostituire l'attuale metodo di determinazione dei prezzi dei prodotti petroliferi, prendendo anche in considerazione una progressiva liberalizzazione dei prezzi stessi, facendo eventualmente uso della presenza dell'Azienda di Stato sul mercato come strumento di calmiera del mercato stesso;

a porre in atto gradualmente una sostanziale equiparazione tra il prezzo d'uso del metano ed il prezzo di combustibili equivalenti, fatta eccezione per il metano impiegato nelle produzioni di prodotti per l'agricoltura, il cui prezzo dovrà assumere valori particolarmente contenuti al fine di incentivare l'uso di beni strumentali fondamentali per la produzione agricola;

ad insediare immediatamente presso la direzione generale delle fonti di energia del Ministero dell'industria, prevedendo anche l'utilizzo di personale distaccato da enti pubblici, una ristretta commissione permanente di studio e di verifica sui principali problemi concernenti la politica energetica, sui vincoli che essa pone allo sviluppo di

alcuni settori industriali, sulle modalità ottimali di sviluppo delle produzioni di beni strumentali con destinazione energetica (centrali elettriche e ricerca di idrocarburi in primo luogo), sui provvedimenti da adottare per le necessarie politiche di risparmio energetico in campo industriale e domestico-commerciale. Tale commissione presenterà al Ministro dell'industria periodicamente una relazione sulla sua attività; le proposte di legge e di iniziative amministrative avanzate dalla commissione saranno tempestivamente comunicate al Parlamento dal Ministro dell'industria;

a presentare al Parlamento un disegno di legge che preveda l'unificazione in un unico organo delle competenze politico-amministrative in materia energetica.

(1-00090) « PICCOLI, COLOMBO VITTORINO, ALIVERTI, AIARDI, ALLEGRI, ARMATO, BERNARDI, BIAGIONI, CAROLI, COSTAMAGNA, CUMINETTI, DE' COCCI, ERMINERO, FIORET, GIRARDIN, LAFORGIA, MATTEINI, SANGALLI, ZANINI ».