

109.

## SEDUTA DI VENERDÌ 25 MARZO 1977

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE SCALFARO

INDI

DEL PRESIDENTE INGRAO E DEL VICEPRESIDENTE BUCALOSSI

### INDICE

	PAG.		PAG.
		zione all'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) a completare le opere (1143) . . . . .	6233
<b>Disegni di legge:</b>		<b>PRESIDENTE</b> . . . . .	6233
(Autorizzazione di relazione orale) . . . . .	6250	<b>AIARDI</b> . . . . .	6246
(Proposte di assegnazione a Commissioni in sede legislativa) . . . . .	6233	<b>COSTA</b> . . . . .	6234
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione):</b>		<b>QUIETI</b> . . . . .	6239
Conversione in legge del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, concernente decadenza della Società autostrade romane e abruzzesi (SARA) dalla concessione di costruzione ed esercizio delle autostrade Roma-Alba Adriatica e Torano-Pescara e autorizza-		<b>SPAVENTA</b> . . . . .	6236
		<b>TANI</b> . . . . .	6241
		<b>Proposte di legge:</b>	
		(Annunzio) . . . . .	6233
		(Autorizzazione di relazione orale) . . . . .	6250
		<b>Interrogazioni, interpellanze e mozione</b>	
		(Annunzio) . . . . .	6250
		<b>Ordine del giorno della prossima seduta</b>	6250

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 10.**

STELLA, *Segretario*; legge il processo verbale della seduta del 18 marzo 1977.

(È approvato).

**Annunzio  
di proposte di legge.**

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

SPIGAROLI: «Adeguamento dei limiti di somma previsti in materia di tutela di cose d'interesse artistico e storico dalla legge 21 dicembre 1961, n. 1552» (1290);

ORSINI BRUNO ed altri: «Disciplina del servizio dei medici e dei tecnici radiologici operanti in enti pubblici» (1291);

ROSSI di MONTELENA: «Revisione della disciplina delle intercettazioni telefoniche in casi di sequestro di persone» (1292);

ALMIRANTE ed altri: «Norme per la punizione di nuove forme di criminalità. Costituzione del fondo nazionale di garanzia per i danneggiati» (1293);

SABBATINI ed altri: «Regolarizzazione del trattamento di previdenza e di quiescenza del personale già dipendente da enti pubblici trasferito alle regioni» (1294);

MASSARI: «Disciplina dei buoni del tesoro di cui alla legge 10 dicembre 1976, n. 797, che ha convertito in legge il decreto-legge 11 ottobre 1976, n. 699, recante disposizioni sulla corresponsione degli aumenti retributivi dipendenti da variazioni del costo della vita» (1295);

PORTATADINO ed altri: «Modificazioni alla legge 3 maggio 1955, n. 423, concernente norme per la emissione di azioni e di obbligazioni delle società» (1296).

Saranno stampate e distribuite.

**Proposte di assegnazione di disegni di legge a Commissioni in sede legislativa.**

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

*alla VI Commissione (Finanze e tesoro):*

«Norme integrative ed aumento degli stanziamenti per la concessione delle provvidenze previste dalla legge 13 febbraio 1952, n. 50, e successive modifiche, a favore delle imprese industriali, commerciali ed artigiane danneggiate o disrusse a seguito di pubbliche calamità» (*approvato dalla VI Commissione del Senato*) (1236) (*con parere della V e della XII Commissione*);

*alla VIII Commissione (Istruzione):*

«Proroga della legge 6 marzo 1958, n. 243, istitutiva dell'Ente per le Ville Venete, e successive modificazioni» (*approvato dalla VII Commissione del Senato*) (1241) (*con parere della V Commissione*).

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

**Seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, concernente decadenza della Società autostrade romane e abruzzesi (SARA) dalla concessione di costruzione ed esercizio delle autostrade Roma-Alba Adriatica e Torano-Pescara e autorizzazione all'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) a completare le opere (1143).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, concernente

decadenza della Società autostrade romane e abruzzesi (SARA) dalla concessione di costruzione ed esercizio delle autostrade Roma-Alba Adriatica e Torano-Pescara e autorizzazione all'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) a completare le opere.

È iscritto a parlare l'onorevole Costa. Ne ha facoltà.

COSTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, intervengo molto brevemente su questo argomento che ha costituito oggetto di una serie ripetuta di discussioni, prima in seno alle Commissioni e poi in quest'aula.

In sede di Commissione lavori pubblici se ne è parlato quando si è tenuta la discussione sulla conversione in legge del primo decreto-legge del dicembre 1976; discussione che si era conclusa con la decisione da parte della Camera di non procedere alla conversione in legge, e, da parte del Governo, di ritirare il decreto-legge stesso.

Ora, è stato lo stesso Governo, in data 11 febbraio scorso, a presentare un nuovo decreto-legge, relativamente al quale si chiede la conversione e circa il quale vi è stata un'ampia discussione, in sede di Commissione, che ha riguardato proprio una delle parti essenziali del decreto stesso, e cioè il suo adeguamento alle volontà espresse dalla Camera in occasione della discussione sulla conversione in legge del precedente provvedimento, accertando, appunto, se il Governo si fosse compiutamente attenuto a quelle indicazioni o se, invece, avesse emesso un decreto che, per quanto riguarda il merito, comportava una valutazione dei fatti — in particolare in relazione alle cifre e alla funzione della commissione tecnica — che superava le indicazioni espresse dalla Camera.

Evidentemente tale discorso, in questa sede, è da ritenersi parzialmente superato, sia perché in sede di Commissione, nel corso e al termine del dibattito, vi è stato un intervento chiarificatore da parte del ministro Gullotti, sia perché sono state fornite indicazioni da parte della Commissione stessa. Sono state apportate — in sostanza — modificazioni rilevanti al provvedimento che consentono di ritenere che la volontà del Parlamento — per quanto riguarda le indicazioni tracciate nella ipotesi di nuovo decreto o comunque di un provvedimento legislativo che avrebbe dovuto essere emesso subito dopo la non conversione da parte

della Camera del primo decreto-legge — sia stata adeguatamente recepita.

Del problema della SARA ci si deve occupare in questa sede non soltanto per quanto riguarda lo stretto vincolo esistente tra la società appaltatrice e le opere realizzate, le somme spese o le somme ancora da spendere; non soltanto per quanto riguarda il punto centrale — cioè le somme che sono state spese in relazione alle opere realizzate, a quelle non ancora effettuate e l'incidenza delle stesse per quanto attiene l'impegno del tesoro negli anni futuri —, ma anche perché il discorso deve necessariamente estendersi alla politica generale italiana relativa alle autostrade e, in maniera più specifica, alla politica italiana in relazione alle autostrade in concessione.

Il discorso ci porta necessariamente a dire, in modo abbastanza chiaro, che lo Stato dovrà prima o poi caricarsi di oneri molto rilevanti, sia in relazione agli impegni che ha sottoscritto con il decreto-legge o che sottoscriverà nel momento in cui lo stesso sarà convertito in legge, sia in ordine al processo a catena che in conseguenza di detti impegni si innesta e che risulta assai difficile da arrestare.

Abbiamo visto come la spesa, inizialmente prevista, di 334 miliardi in dieci anni, sia globalmente salita ai 1.306 miliardi della attuale previsione. Vi è dunque da porsi il quesito, che più d'uno si è posto, se non fosse stato preferibile limitare lo spreco, pur dando atto di una spesa che non aveva ottenuto un risultato concreto e che, nel caso in cui l'opera non fosse portata a termine, diventerebbe una spesa inutile. Evidentemente il rapporto tra la spesa inutile verificatasi, nel caso di mancata ultimazione delle opere, e quella piuttosto rilevante che discenderebbe dalla realizzazione delle stesse, è un rapporto che finisce con l'incidere, come valutazione di giudizio, in maniera negativa sulla soluzione proposta, sulla soluzione alla quale il Governo si è adeguato.

Aggiungo che questo è indubbiamente un discorso di natura generale che va oltre quelle che possono essere le impostazioni o le aspettative relative al problema autostradale nel suo complesso. Si tratta di questione attinente alla spesa pubblica in generale, di limitazione di detta spesa pubblica, di applicazione concreta e fattiva dei principi cui, con frequenza ormai quotidiana, ci si richiama in materia di spesa pubblica e di tagli che alla stessa risultano ne-

cessari. E, per quanto concerne il fatto specifico, valgono le osservazioni che sono state formulate in precedenza.

A questo punto, valutato l'impegno di spesa, valutati i risultati che si ottengono nel quadro generale della spesa pubblica del momento, soprattutto in relazione a quelli che possono essere i risultati relativi agli investimenti futuri in questo settore, si palesa una sproporzione tale da incidere nella valutazione globale (che è quella che sostanzialmente si deve effettuare nel momento della espressione del voto) in maniera negativa.

Si dice e si è ripetutamente scritto che nella vicenda in esame non esiste solo un problema di spesa pubblica o di impegno di spesa in relazione al programma autostradale o al suo completamento o meno, ma che vi è anche un problema di natura occupazionale, che riguarda sia le maestranze, sia le necessità di una regione povera che ha particolare bisogno di investimenti in opere pubbliche.

Tali questioni sono state trattate con una certa chiarezza nella seduta di ieri dal collega onorevole De Cinque, ma evidentemente non convincono, o non convincono interamente. Nessuno afferma che tale autostrada è stata portata avanti, o lo sia ancora oggi, come espressione di clientelismo o di attività di notabili, per riferire alcune delle espressioni cui è ricorso l'onorevole De Cinque. Non è una scelta di notabili o di clientelismo; è una scelta di natura politica conseguente ad un certo tipo di politica che si è realizzata nel periodo fra il 1955 e il 1970 in Italia. È una scelta che, per quanto riguarda la valutazione dello stesso tipo di politica in relazione agli anni 1975-1977, non appare adeguata o tempestiva.

Ora, neanche il fatto che la SARA sia un'azienda a carattere pubblico (o comunque a prevalente partecipazione di enti pubblici) dovrebbe avere un significato così rilevante da coprire la sperequazione tra quelli che possono essere i costi nei prossimi anni a carico del Tesoro e quelli che potranno essere i risultati.

Né i motivi della possibile disoccupazione di un certo numero di maestranze (che per altro resta ancora piuttosto incerto) per il quale si è avuta anche probabilmente una confusione di ruoli tra ente appaltatore, sindacati, forze politiche e maestranze stesse, sono sufficienti a giustificare i risultati che oggi si manifestano e che do-

mani concretamente si dovrebbero pagare; perché il prezzo è sproporzionato, perché è un prezzo eccessivo che finirà col gravare in maniera rilevante sulla collettività e imporrà altri sacrifici non soltanto alle maestranze dell'Abruzzo, per le quali potevano esserci delle soluzioni di natura alternativa, ma a tutta la collettività nazionale. E sappiamo che, parlando di collettività nazionale, alla fine pagano coloro che possono resistere di meno nei momenti di crisi economica.

Ci possono essere pertanto preoccupazioni in relazione al voto che si andrà a dare su questo provvedimento, per quanto riguarda sia la politica generale autostradale, sia il rapporto tra il costo della operazione (quello attuale e quello futuro) e i risultati che si conseguiranno.

Ma vi è ancora di più, perché il problema deve essere valutato adeguatamente: è stato fatto in sede di Commissione, in particolare durante l'intervento del ministro Gullotti, quando si è paventato — e a mio giudizio abbastanza concretamente — che il difficile momento economico attuale, in particolare in relazione alla circolazione automobilistica, possa rendere preoccupante i *deficit* delle altre nove società autostradali concessionarie italiane, che evidentemente saranno, bene o male, condizionate dalla scelta che farà il Parlamento. Il ministro ha detto che non è tempo di donazioni. Indubbiamente, se egli avesse effettuato una scelta diversa, o avesse dato un'indicazione diversa fin da oggi su questo tema, certamente il Parlamento non avrebbe potuto che respingere il disegno di legge di conversione.

Ma fino a che punto non ci sarà spazio per donazioni, quando con questo provvedimento si innesca un processo che può dare luogo a reazioni a catena? E quando lo stesso ministro dice che le società che non versano in difficoltà devono sapere che saranno chiamate tutte a pagare le conseguenze, evidentemente afferma un principio che, sotto il profilo economico, non fa certo premio. Questo in considerazione del fatto che, quando una società autostradale in concessione si trova ad essere in pareggio con il suo bilancio, o addirittura in attivo, evidentemente non può (salvo certi momenti particolari, certe valutazioni particolarissime, salvo certi privilegi che le possono essere stati accordati, o in relazione all'area sulla quale essa esercita la sua attività, o in relazione ai pedaggi particolari o all'in-

tenso traffico automobilistico) non può, dicevo, essere normalmente chiamata, per un fondamentale principio economico, a pagare un prezzo per altre società autostradali. Questo è un criterio di natura generale. Che poi vi possano essere dei momenti particolari, di emergenza; che poi vi possano essere delle società particolarmente favorite nel momento della concessione, che debbano quindi essere chiamate a rispondere di certi benefici goduti in nome di un interesse collettivo e generale, questo può anche essere comprensibile. Ma non è certo un sano principio di natura economico-amministrativa quello di far pagare a società autostradali concessionarie sane, che magari hanno un bilancio in pareggio o in attivo in virtù di una buona amministrazione, l'onere derivante da certi bilanci che saranno, o in molti casi sono già in passivo, nel momento in cui si va a delineare un nuovo tipo di politica autostradale da parte dello stesso Governo.

Per queste considerazioni, il nostro gruppo ritiene che il suo voto non possa essere favorevole alla conversione in legge del decreto-legge in esame.

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

**SPAVENTA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, il decreto la cui conversione in legge viene oggi richiesta alla Camera ha una storia peculiare. Un decreto avente il medesimo oggetto fu emanato dal Governo il 1° dicembre scorso; su di esso espressero parere negativo la V e la VI Commissione della Camera, in conformità - voglio sottolinearlo - con il parere dei relatori. Su di esso si espresse negativamente anche la Commissione lavori pubblici in sede referente. Il Governo ritirò tale decreto e ne presentò un altro che, in pur piccola misura, accoglieva alcuni dei rilievi mossi nelle Commissioni della Camera. Questo secondo decreto, oggi al nostro esame, è stato variamente emendato, in qualche misura è stato riportato alla versione originaria, precedentemente respinta, ed oggi ha il parere positivo della Commissione lavori pubblici, ma non quello della Commissione finanze e tesoro, che non ha ritenuto di pronunciarsi su di esso, dimostrando così un'affezione al suo parere precedente.

Con ogni probabilità questo decreto-legge sarà convertito in legge dall'Assemblea. Leggeremo sulle pagine locali dei giornali che i lavoratori e le genti d'Abruzzo hanno riportato una vittoria. In realtà - mi si consenta di esprimere una diversa opinione - la conversione in legge di questo decreto segna, a mio avviso, una sconfitta delle genti d'Abruzzo, una sconfitta del movimento dei lavoratori, una sconfitta di non poca portata del Parlamento.

Desidero motivare brevemente queste affermazioni, e con esse il voto contrario che tutti gli indipendenti di sinistra esprimeranno sulla conversione in legge di questo decreto-legge. Per farlo, basterebbe richiamare le tante ragioni espresse con lucidità, non da una sola, ma da molte parti politiche - ricordo la relazione e gli interventi svolti in sede di Commissione finanze e tesoro e gli interventi svolti in sede di Commissione bilancio - che avevano indotto le Commissioni della Camera ad esprimere parere negativo sul primo decreto. Non mi voglio soffermare sui pur validi appunti formali circa l'uso, o l'abuso in questo caso, della decretazione d'urgenza. L'urgenza provocata da precedente inerzia non costituisce valida giustificazione per l'esecutivo. Comunque, supposta l'urgenza, ma non giustificate le cause dell'urgenza medesima, ci si sarebbe attesi da parte del Governo una relazione al disegno di legge di conversione che motivasse adeguatamente un provvedimento così clamoroso come quello che è appunto oggetto del decreto. Clamoroso perché con esso il Parlamento è chiamato a trasformare in oneri pubblici, e quindi in costi sociali, costi privati dell'ordine di due-mila miliardi di lire. Ma la relazione ai disegni di legge di conversione, al primo come al secondo, rappresenta - mi sia consentito di dirlo - una presa in giro. Non si tenta neppure in essa di offrire al legislatore i necessari elementi di conoscenza sui precedenti e sui motivi di un errore di valutazione dell'ordine di grandezza appena ricordato, né di illuminarlo sulle alternative possibili per risolvere un problema non creato dalla fatalità, ma dagli uomini. Mi chiedo a questo proposito se la Presidenza della Camera non possa, e qualora possa non debba, chiedere al Governo - e questo è un rilievo di carattere generale - di affrontare con maggiore serietà il compito di predisporre le relazioni ai disegni di legge: relazioni che non possono ridursi, come nel

caso in esame, a « versioni in prosa » dell'articolato.

E dire che proprio nel caso in esame di motivazioni vi era gran bisogno. Sin dall'inizio, la decisione di costruire due autostrade in Abruzzo, con sbocchi distanti fra loro 40 chilometri, è divenuta un caso da manuale, un caso di scuola, di dissipazione. Ora ci rendiamo conto, forse, di quanto siamo chiamati a pagare per consentire la coesistenza sullo stesso territorio povero di due esponenti politici, della medesima parte politica, ma fra essi concorrenti.

Comunque, non è questo, ormai, ciò che interessa. Vorrei far rilevare che per far digerire questa decisione assurda e senza precedenti si volle, anni fa, ingannare l'opinione pubblica. Si sostenne, ancora nell'ultima convenzione, quella del 1973, che l'opera non sarebbe costata allo Stato più di 33 miliardi; la concessionaria privata avrebbe messo il resto, con la prospettiva di giungere a coprire ed a superare i costi con i ricavi di esercizio.

Subito ci si pone la domanda — ma non se la pone la relazione governativa, la quale non si permette in alcun modo di dubitare che il reale possa essere stato irrazionale — di chi mai abbia fatto quei conti, e di come li abbia fatti, poiché, pure al netto degli aumenti dei costi intervenuti e dell'umana fallibilità, erano conti così sballati da indurre a ritenere che non solo colpa vi fosse, ma, se anche non vogliamo usare il termine « dolo », che l'ottimismo di quei conti traesse alimento dai fini che si volevano perseguire. Quali fini? Da un lato, quelli ovvi di tacitare la povertà col fasto, di pareggiare conti di interessi elettorali che altrimenti si sarebbero trovati sbilanciati; ed era importante che non divenisse subito evidente che l'operazione avveniva a spese della collettività. E dall'altro lato, da quello della concessionaria? Questa è forse la domanda più interessante. Ci può aiutare nella risposta il sapere che in qualche misura — ed in una non piccola misura — un socio privato della concessionaria avrebbe poi appaltato i lavori di costruzione, per così dire, a se stesso; in specie, ad imprese di costruzioni appartenenti a società del medesimo gruppo. L'usbergo di uno Stato benevolo avrebbe protetto, come poi si è visto, la concessionaria dalle perdite e dall'onere del debito. Quell'usbergo avrebbe però protetto anche, come tan-

to spesso avviene, i profitti di pochi, trasformandoli in perdite della collettività.

È un meccanismo vecchio e noto, è un meccanismo sempre efficiente nel nostro paese, è un meccanismo sul quale hanno scritto pagine memorabili due persone, che vorrei richiamare, come Luigi Einaudi ed Ernesto Rossi. Questi due pericolosi intellettuali che ho appena menzionato avrebbero certamente chiesto che il Governo, all'atto dell'emanazione del decreto, rendesse conto ed individuasse le responsabilità degli errori che certamente furono compiuti in passato. Non si sarebbe trattato di un inutile gesto sacrificale, ma di un gesto doveroso, necessario, prima di assumere ogni decisione non tanto sulla prosecuzione dei lavori e sui modi della prosecuzione dei lavori, perché questo — come dirò tra breve — non è forse il fatto più importante, quanto in merito alla ripartizione degli oneri presenti e futuri, ma tutti derivanti da rapporti pregressi fra Stato e concessionaria.

Il criterio di ripartizione che oggi ci si propone è molto semplice: tutti gli oneri allo Stato, nessuno alla concessionaria, essendo un colpo di spugna passato di fatto sul comportamento passato della concessionaria, sui rapporti tra essa e le società imparentate, sulle responsabilità politiche ed amministrative di questa operazione, che accolla alla collettività gli oneri di cui parlavo. Su questo vi è molto di oscuro, e ben poca luce è stata fatta sia dal Governo, sia nei lavori parlamentari.

Ci si può chiedere se si dovesse necessariamente procedere in questo modo: se ne può dubitare. Vorrei innanzitutto rilevare che l'articolo 5 della legge 4 febbraio 1956, n. 54, induce, secondo la dottrina prevalente, a dubitare della legittimità della norma della decadenza contenuta nella convenzione, una norma di decadenza che comporta una successione generale in tutti gli obblighi, anziché una successione fatta, per così dire, con beneficio di inventario.

In secondo luogo, anche a prescindere da questo rilievo, che pure ha carattere generale e che dovremo tener presente quando si tratterà di valutare altri casi consimili, lo Stato avrebbe potuto ben scegliere quali obbligazioni assumere; e in fatti le parti più dubbie di questo decreto, le parti più oscure, le parti che suscitano le maggiori perplessità sono pro-

prio quelle riguardanti la successione negli obblighi. Faccio rilevare addirittura che l'articolo 12 del decreto riproduce oggi esattamente il comma di una norma di legge; e non si capisce perché lo faccia. Ci si chiede allora perché si sia data questa veste legislativa maestosa ad un provvedimento specifico, ad un provvedimento che, al netto della questione della prosecuzione dei lavori, avrebbe potuto essere adottato con decreto ministeriale, anziché con legge dello Stato.

Questi fatti, queste lacune, il sospetto che l'opinione pubblica continuerà ad avere circa i lati oscuri di questa vicenda, credo che dovrebbero indurre (e spero che vi saranno proposte in tal senso) a costituire una Commissione parlamentare d'inchiesta che faccia luce su quanto è avvenuto; una Commissione che, soprattutto, faccia chiaramente capire in qualche modo che quanto si è deciso per la SARA non deve d'ora in poi costituire il criterio generale per procedere in casi consimili.

Vi è poi un altro ordine di problemi, che — ripeto — io oggi considero forse meno importante per il Parlamento rispetto agli altri che ho indicato: se e in quale misura si dovessero proseguire i lavori già iniziati.

Sono due problemi strettamente complementari, sui quali ieri ha svolto considerazioni esemplari, che fanno onore a questo Parlamento, il Presidente della Commissione lavori pubblici, onorevole Peggio. Egli ci ha detto di fronte a quali dilemmi e a quali pressioni si sia trovata la Commissione; ha svolto considerazioni che non sono considerazioni di parte, ma sono quelle di un qualunque cittadino che sia cosciente dei problemi di fronte ai quali ci troviamo.

Non ritengo di dover aggiungere nulla a quanto ha detto ieri l'onorevole Peggio, se non che anche in questo caso il Parlamento ha fatto delle scelte successive, che sono tra loro contraddittorie. Il problema — evidentemente — non era se in assoluto proseguire i lavori, ma piuttosto se e in quale modo si potessero correggere gli errori del passato.

Gli argomenti che vengono sempre addotti in queste occasioni sono che ormai si è cominciato e quindi bisogna finire. Onorevoli colleghi, questi sono argomenti molto pericolosi, perché così in questo paese le maggiori decisioni non vengono assunte in Parlamento e dal Parlamento, ma vengono piuttosto subite dal Parlamento, che si trova di solito a dover avallare le conseguenze

degli errori compiuti e addirittura a dover portare a compimento tali errori.

Ci viene detto che proseguire i lavori come è stato deciso (cioè su due fornici), quasi come se nulla fosse accaduto, come se quest'opera fosse stata la scelta migliore, era necessario per garantire l'occupazione in Abruzzo. Di fronte a questo, mi chiedo (come cittadino prima ancora che come parlamentare) come queste motivazioni possano essere valide, perché è vero che dobbiamo porci il problema dell'occupazione, ma è anche vero che dobbiamo chiederci quali siano i progetti che, a parità di occupazione, ci danno un prodotto (privato e sociale) maggiore. In questo caso, mi sento di dire che la scelta fatta è quella che dà il minimo prodotto sociale a parità di occupazione e di costi.

Ci è stato detto che non vi erano altri progetti pronti. A tale affermazione ha risposto bene ieri l'onorevole Peggio: forse che l'Abruzzo è una regione piena di case, di infrastrutture, di opere pubbliche necessarie per la collettività? Non mi sembra. Evidentemente, quindi, altre scelte sarebbero state possibili e l'investimento di uno stesso numero di miliardi avrebbe potuto offrire pari occupazione e un prodotto maggiore.

Anche a questo proposito, l'onorevole Peggio ha detto una cosa giusta: i negozianti del Fondo monetario internazionale dovrebbero forse imporci condizioni diverse. Ce ne impongono alcune che finiamo per osservare: vanno sul facile quando ci chiedono il controllo sul costo del lavoro, andrebbero ben più sul difficile (e probabilmente non riuscirebbero ad ottenere la soddisfazione delle condizioni poste) se ci chiedessero di cambiare i nostri meccanismi di spesa. Non è solo una questione di quantità della spesa, perché la quantità della spesa dipende dai meccanismi in essere: e sono questi che è difficile cambiare.

Ho detto all'inizio che la conversione in legge di questo decreto rappresenta una sconfitta del movimento dei lavoratori, delle genti d'Abruzzo, del Parlamento. Delle genti di Abruzzo, perché in Abruzzo tutto resta come prima, si completi o meno l'autostrada: non cambia nulla! La povertà resterà tale, e così la disoccupazione, quando l'autostrada sarà terminata; anzi, essa sarà aumentata e nulla cambierà. E sconfitta anche il movimento dei lavoratori, signor Presidente, perché esiste una sottile forma di sfruttamento dei lavoratori. Non



è la forma che normalmente si legge nei libri, ma è quella che associa e rende complici i lavoratori — complici passivi — della protezione di interessi al di sopra delle loro teste. Si è discusso a lungo, a proposito di questo decreto, sull'opportunità di proseguire o meno i lavori, e si è ottenuta una pressione da parte dei lavoratori per convertire in legge l'intero decreto, comprese sanatorie sulle azioni passate della SARA, su tutti i rapporti fra questa e le sue società, su tutti i rapporti finanziari. Non è la prima volta che il movimento dei lavoratori copre altre e meno nobili iniziative, ma la sconfitta è anche per il Parlamento, signor Presidente. Come ha detto ieri l'onorevole Peggio, nel convertire in legge questo decreto — e non solo in questa occasione — il Parlamento non fa una scelta politica né esprime una linea, ma si limita a compiere una mercantile mediazione di interessi.

Per questi motivi, ribadisco che i deputati della sinistra indipendente del gruppo misto esprimeranno voto contrario a questo provvedimento.

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

QUIETI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli rappresentanti del Governo, il decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, concernente la decadenza della Società autostrade romane e abruzzesi dalla concessione di costruzione ed esercizio delle autostrade Roma-Alba Adriatica e Torano-Pescara e autorizzazione all'Azienda nazionale autonoma delle strade a completare le opere giunge alla conversione in legge in questo ramo del Parlamento dopo una partenza estremamente tormentata. Esso è innanzitutto la copia riveduta e ridimensionata del decreto-legge 1° dicembre 1976, n. 789, ritirato dal Governo sulla base dell'ordine del giorno del 3 febbraio scorso, con cui la Commissione lavori pubblici della Camera propose la non conversione, indicando criteri per l'emanazione di nuovi provvedimenti. È un decreto che, nel tentativo di conciliare punti di vista non coincidenti su una complessa e vasta problematica, lascia spazi disponibili per interpretazioni e dichiarazioni che mi sembra opportuno siano chiaramente enunciate in questa sede. La problematica sull'utilità o, quanto meno, sulle priorità delle scelte autostradali, è stata ormai talmente svisce-

rata che non credo dover aggiungere molto a quanto già è stato detto da più parti. Vorrei solo soffermarmi brevemente sul fatto che le polemiche sulle scelte e le priorità fatte *a posteriori*, a mio parere, sono meno utili e meno convincenti di quelle fatte al momento, all'epoca cioè in cui tali scelte e priorità venivano definite. Quando in Abruzzo prevalse la tendenza favorevole ad investimenti nel settore autostradale, poche furono le voci di dissenso.

FELICETTI. Non poche: molte! Non da parte nostra! Non da parte del movimento operaio, dei lavoratori!

QUIETI. Poche! Proprio in questi giorni, caro Felicetti, ho trovato alcuni articoli in cui alcuni nostri parlamentari...

GIGLIA, *Relatore*. Vorrei aggiungere: non da tutta la sinistra!

FELICETTI. Questo è esatto.

QUIETI. Bene: prendo atto di questo riconoscimento.

Neppure il passare degli anni mutò questo indirizzo. I primi clamorosi tagli di nastro per l'inaugurazione dei tronchi autostradali non furono riservati ai ministri di questa sola parte politica, e credo che in quel momento tutti fossero in buona fede in quanto anche oggi, con il senno di poi, non si può fare a meno di pensare che in una regione come quella abruzzese le due autostrade vanno viste non come semplici infrastrutture, bensì come vie di comunicazione tese a reinserire nel circuito produttivo alcune zone, specialmente interne, le quali altrimenti sarebbero rimaste emarginate. Le zone interne abruzzesi presentano un accentuato fenomeno emigratorio, come confermano le statistiche, da cui deriva all'Abruzzo un triste primato nazionale.

Vi è poi la funzione, che le autostrade in questione certamente hanno, di completare ed integrare un più vasto sistema autostradale tirreno-adriatico. Ma c'è di più: queste autostrade vanno viste in un quadro complessivo di carenza di altre vie di comunicazione. Basti pensare ai tempi di percorrenza delle poche linee ferroviarie, alla precarietà della rete stradale ordinaria, alle caratteristiche orografiche della regione, la più montuosa degli Appennini.

Diceva il Boccaccio, sei secoli fa: « Più lontano che Abruzzi », per indicare una ter-

ra remota e inaccessibile. E non è che le cose fossero molto meno vere sino a qualche decennio fa. Quindi, ecco come l'infrastruttura autostradale viene concepita in funzione di rapidità, di sicurezza di collegamenti, certo, ma anche in funzione creativa di condizioni favorevoli agli insediamenti industriali, allo sviluppo della rete commerciale, al potenziamento delle attività turistiche, cui la regione particolarmente si presta per le sue risorse naturali che le consentono un turismo non solo stagionale, ma distribuito in tutto l'arco dell'anno. Non credo di dovermi soffermare sulla specifica utilità che un rilancio di questi settori, in un momento di crisi del settore industriale, può avere. Il settore turistico « tira » specialmente nella regione Abruzzo e quindi va senz'altro incoraggiato.

Sono certo che l'autostrada Napoli-Reggio Calabria abbia concorso molto allo sviluppo del Mezzogiorno. Il caso è analogo. Certo, vi sono grosse perplessità di fronte a diversi miliardi investiti in questo settore piuttosto che in altri, come quello ospedaliero, scolastico, dell'edilizia popolare, dell'agricoltura, eccetera; ma io mi chiedo se, quando nel nostro paese vengono elaborati piani di intervento in determinati settori, esista veramente questa possibilità di cambiare agevolmente e rapidamente destinazione a fondi già stanziati in un'altra direzione.

Ma qui — ed è questa la considerazione di fondo, per altro — non stiamo neppure discutendo di opere da realizzare o da completare, per larga parte. Qui siamo di fronte a lavori che hanno raggiunto in alcuni casi il 93 per cento dell'intera opera e, nel caso del traforo del Gran Sasso, l'85 per cento del complesso dell'opera.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
INGRAO

QUIETI. Siamo di fronte, cioè, alla fase finale, finalissima di un lavoro certo costoso e per questo discusso, giustamente, ma ormai praticamente concluso e la cui interruzione non porterebbe, a detta di tecnici che hanno documentato i loro calcoli, ad apprezzabili economie. Il Parlamento vuole che ciò sia accertato da una apposita Commissione? Come si fa ad opporsi a questa richiesta? Venga pure la Commissione ad accertare lo stato dei fatti degli 8,6 chilometri già perforati, sui 10,150, nel for-

nice del Gran Sasso; venga ad accertare se vale la pena, e la spesa, di abbandonare, nel tratto Casale San Nicola-Villa Vomano, i piloni enormi già innalzati e le gallerie, di cui una della lunghezza di oltre un chilometro, già costruite, considerando naturalmente le spese per porre in sicurezza le opere già realizzate, per non parlare delle opere di deflusso dell'acqua nelle gallerie, della riorganizzazione dei lavori per farli proseguire in una sola galleria, eccetera.

Questo è un aspetto, diciamo, tecnico della questione, che credo sarà ancora approfondito dal collega Aiardi. L'altro è quello della occupazione. E non ho lasciato questo problema alla fine per fare più presa sull'animo di chi ascolta e deve decidere. La realtà è che, in una regione al limite della sopravvivenza per quanto riguarda il problema occupazionale, altri 1.200 operai (per la precisione 1.000 e 200 tecnici) messi in cassa integrazione costituirebbero un colpo insopportabile. Sarebbero 1.200 lavoratori che, dopo la cassa integrazione, verrebbero licenziati. Infatti, da parte governativa, non si prevedono indicazioni alternative per garantire la continuità dell'occupazione. Sarebbero, tra l'altro, altri miliardi buttati al vento perché improduttivi.

Di fronte a questa prospettiva non c'è da meravigliarsi del fatto che tutte le forze sociali, i sindacati, i partiti, il consiglio regionale, abbiano preso una decisa posizione di difesa dell'occupazione affermando chiaramente che, in questa situazione, l'ulteriore ridimensionamento dei lavori autostradali rende ancora più grave la situazione occupazionale della regione, e perciò viene respinto.

È inutile che io ricordi le manifestazioni in tal senso, gli ordini del giorno, le delegazioni (l'ultima è di ieri mattina: il presidente della regione e l'assessore regionale ai lavori pubblici sono stati ricevuti anche dal Comitato ristretto della Commissione lavori pubblici della Camera. L'azione unitaria di queste forze sociali non è, bisogna dirlo, di tipo emozionale. È, invece, documentata da una realtà che è quella della cassa integrazione per i lavoratori della ex Monti, della Marvin Gerber, della Magneti Marelli e dei 70 mila disoccupati (di cui 35 mila giovani). È la realtà del ritorno in Abruzzo, tra il 1971 ed il 1976, di circa 23 mila unità di forze di lavoro precedentemente emigrate e che non hanno più

lavoro all'estero; forze di lavoro giovani, qualificate socialmente, responsabilizzate, le cui esigenze non emergono nella giusta misura, in quanto esse stanno utilizzando i loro risparmi.

È la realtà di una crisi industriale, che ha visto, nel periodo 1971-1975, autorizzate in Abruzzo 42,8 milioni di ore di cassa integrazione operai dell'industria, con una incidenza sul Mezzogiorno del 23,3 per cento, molto più alta, quindi, rispetto a quella della stessa regione in termini di occupazione industriale (7,2 per cento).

Un altro dato, l'ultimo, anche se ce ne sarebbero tanti altri: la Cassa per il mezzogiorno, nel settore dei progetti speciali, ha assunto nel 1976 impegni per investimenti, con una incidenza pari all'1,6 per cento rispetto agli interventi per l'intero Mezzogiorno, mentre l'incidenza della popolazione è del 6,2 per cento nell'ambito del Mezzogiorno stesso.

Ecco, signor Presidente, onorevoli colleghi, la situazione in cui è emerso il caso autostradale abruzzese. Questo secondo decreto-legge desta, per questi aspetti, perplessità rispetto al precedente. In esso si intravedono, tuttavia, possibilità di un qualche sbocco ad un problema che sarebbe ancora più grave in assenza, o anche in ritardo di qualsiasi provvedimento. Voglio qui dare atto al relatore onorevole Giglia della sua paziente ed intelligente opera in tal senso. Pertanto, di fronte al caos che deriverebbe dalla mancanza di decisioni sia pure parziali, questo decreto è, comunque, un utile momento ed occasione di ripresa, in tutti i sensi, offrendo alcune possibilità e prospettive di maggiore intervento, sia pure con i dovuti accertamenti.

Io mi auguro che le considerazioni susposte concorrano a rendere concrete queste più ampie prospettive.

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

**TANI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, in merito a questo provvedimento, che ha impegnato la Commissione lavori pubblici per molti mesi e che ha visto un serrato confronto con il Governo e soprattutto con le forze politiche e sociali, e che ha costretto il Governo ad emanare un secondo decreto-legge — quello ora al nostro esame —, intendo svolgere alcune considerazioni.

Il motivo di questo rilevante impegno della Commissione credo sia facilmente comprensibile. Del resto, già in aula si riflettono questo impegno e questa tensione, se si ha presente l'ingente stanziamento previsto per fronteggiare la disastrosa situazione della SARA, concessionaria delle autostrade abruzzesi, e il valore emblematico che questa situazione viene ad assumere riguardo agli indirizzi per la spesa pubblica. Sono stati già ricordati i contenuti di questo decreto-legge, le sue conseguenze sul piano finanziario e i motivi della nostra azione. Il Governo si è mosso come se in questi anni non fosse successo niente, senza riflessione critica anche in ordine alla grave distorsione delle risorse provocata dalla ricerca del primato autostradale, e soprattutto come se non si fosse immersi, come invece siamo, in una profonda crisi economica che dovrebbe, che deve imporre a tutti scelte rigorose, selezione della spesa, austerità, ricerca di nuovi indirizzi per uscire dalla crisi.

In Commissione abbiamo operato seriamente per ricercare con il confronto un lavoro costruttivo, punti di incontro — in questo senso voglio dare atto anch'io del contributo di altri colleghi, e in particolare del relatore, onorevole Goglia — che hanno condotto ad atteggiamenti e a posizioni che hanno comportato il ritiro del primo decreto-legge, con il voto quasi unanime della Camera sull'ordine del giorno del 3 febbraio, che si muoveva nelle tre direzioni già ricordate, cioè verso l'indicazione di una riduzione della spesa necessaria al proseguimento dei lavori, all'insegna del massimo contenimento; verso l'impegno del Governo a presentare un provvedimento organico per avviare un risanamento di tutto il sistema delle autostrade in concessione per le cosiddette società a prevalente partecipazione pubblica, sospendendo intanto il pagamento delle rate di mutuo della SARA, in attesa appunto di questo provvedimento; verso l'impegno del Governo a presentare un piano straordinario di emergenza per offrire fonti di lavoro alternative stabili, capaci di promuovere una inversione di tendenza della drammatica condizione occupazionale dell'Abruzzo. Oltre a ciò, va tenuto conto anche della richiesta nomina di una commissione tecnico-scientifica per la ricerca di soluzioni tese sia alla riduzione della spesa, sia alla ricerca — voglio sottolineare questo punto — di quanto sia legittimo fare, in considerazione di quanto poco fa dice-

va anche l'onorevole Spaventa, perché non ci sia l'automatismo di questa garanzia e di questa fideiussione dello Stato in riferimento appunto a quanto di legittimo si deve ereditare dagli impegni della precedente concessionaria.

Il secondo decreto-legge recepisce solo parzialmente, troppo parzialmente, queste indicazioni e soprattutto è venuta meno l'azione del Governo per la promozione di un programma alternativo di investimenti: testimonianza amara di come sia duro e difficile aprire processi nuovi, imporre ed avviare il cambiamento. Non basta neppure realizzare una certa unità, un certo orientamento unitario come si è determinato in questa Camera, se poi manca la volontà politica nel Governo, se non c'è convinzione, se c'è interesse anche da parte di certe forze della democrazia cristiana a fare controagitazione, magari nell'intento di coprire con un velo pietoso le responsabilità che hanno portato a questo disastro. Qui emerge tutta l'inadeguatezza, la debolezza di questo Governo, che non è stato in grado di affrontare e di proporre in questi mesi un programma, sia pure minimo, che desse credibilità per possibili interventi alternativi, sufficienti a dare garanzia di occupazione almeno ad alcune centinaia di lavoratori.

C'è da chiedersi come si concili questo provvedimento, sia pure con le modeste modifiche introdotte, con le misure di riduzione e di selezione della spesa pubblica, della lotta agli sprechi e allo sperpero; c'è da chiedersi — come si sono chiesti il presidente della Commissione e l'onorevole Spaventa — se questo provvedimento sia fuori o dentro gli obiettivi che sono in discussione in questi giorni, con l'ormai famosa lettera di intenti al Fondo monetario internazionale. Certo, siamo in presenza di una realtà particolarmente drammatica in Abruzzo, con i 75 mila disoccupati in una regione che ha una popolazione di 1 milione e 200 mila abitanti, con migliaia di emigrati che sono rientrati, con il 25 per cento di operai in cassa integrazione tra gli occupati.

Si è cercato di presentare la nostra posizione come punitiva nei confronti delle popolazioni abruzzesi, mentre era ed è tutto l'opposto, perché questi dati drammatici si registrano proprio mentre è stata portata avanti gran parte dei lavori autostradali. La risposta ai giovani disoccupati e ai lavoratori non può venire e non verrà in ter-

mini di autostrade; voleva essere questa la occasione per contribuire ad aprire in modo più incisivo e pressante la vertenza relativa all'Abruzzo e destinare alla regione, per opere altrimenti produttive e sociali, i fondi che si potevano ridurre per l'autostrada con ben altri effetti e risultati, al fine di aprire processi nuovi di ripresa e di sviluppo.

I guasti provocati dalla vecchia politica sono profondi ed in certi casi la situazione è compromessa certamente anche dall'avanzamento dei lavori. I sindacati, i lavoratori hanno detto chiaramente che non sposano certo la scelta autostradale; anzi, molti di questi l'hanno combattuta e si vedono oggi costretti, in mancanza di alternative, ad insistere per la difesa del posto di lavoro.

Non siamo stati mai né siamo indifferenti — lo abbiamo detto in Commissione e lo ripetiamo qui — ai problemi prioritari dell'occupazione; siamo e saremo con i lavoratori abruzzesi per conquistare e per strappare — perché vanno strappate — alternative e stabili fonti di lavoro. Dobbiamo però d'altra parte rilevare che più soldi andranno in questo pozzo, in questo buco senza fondo dell'autostrada, più difficile sarà il reperimento immediato di risorse per indirizzarle in scelte serie come le centrali, l'irrigazione, la forestazione ed opere sociali e produttive di cui l'Abruzzo e il paese hanno bisogno.

Un punto positivo, oltre alla commissione tecnico-finanziaria che dovrà fornire eventuali alternative su cui il ministro è chiamato poi a decidere — e noi lo invitiamo a decidere — in rapporto sempre allo spirito di contenimento delle spese, non solo per la possibilità già dimostrata di poter ridurre quelle che sono accessorie (palazzine direzionali o eccessi di interventi per rivestimenti, come appare dalla prima analisi fatta da questa commissione), ma anche in ordine alle proposte che la commissione stessa presenterà, salvo certo impegnarsi a presentare proposte alternative per garantire l'occupazione; un punto positivo — dicevo — che in Abruzzo si può e si deve procedere nell'esame concreto di queste proposte che verranno, nei prossimi giorni, da parte della commissione tecnico-finanziaria che è stata nominata.

Ritengo debba essere sottolineato in senso positivo quanto è stato ottenuto in merito alla sospensione del pagamento dei mutui e dei debiti alla ex concessionaria ed in merito all'impegno del Governo a varare, entro giugno, un provvedimento ri-

guardante il risanamento della disastrosa situazione delle varie società concessionarie. Bisogna sottolineare anche l'utilità del dibattito che si è sviluppato qui e fuori di qui, come presa di coscienza dei profondi guasti provocati da queste scelte e dalla drammatica situazione che ne è la conseguenza.

La nostra posizione è nota: ci siamo sempre opposti alle scelte autostradali non per motivi ideologici. La domanda che noi ci ponevamo, oggi se la pongono anche altre forze: ci si chiede, cioè, se erano tutte utili, queste autostrade. Noi abbiamo sempre rivolto ferme critiche a queste scelte che hanno portato alla distrazione di ingenti risorse che potevano servire per altre scelte più necessarie.

Oggi non si tratta solo di questo; non vi è stato solo il drenaggio di risparmio per la costruzione di determinate opere. Inoltre, questa operazione è sempre stata presentata all'insegna dell'efficienza e della funzionalità e si è detto che essa sarebbe andata avanti partendo dal presupposto dell'autofinanziamento. No, oggi le conseguenze sono ben più gravi e irreversibili: molti se ne sono resi conto. Le ultime leggi sulle autostrade (particolarmente la famigerata legge n. 287, che assicura la garanzia dello Stato su tutta l'operazione) hanno tolto ogni rischio ed hanno fatto da incentivo all'indebitamento di queste società autostradali. La SARA, ad esempio, con 3 miliardi e mezzo, ha avuto la possibilità di indebitarsi per circa 500 miliardi.

I fatti degli ultimi anni hanno portato all'aggravamento della situazione, anche in rapporto alla crisi petrolifera; ma qui non incontriamo (come ha detto ieri l'onorevole De Cinque) la presenza degli sceicchi. Gli sceicchi non c'entrano affatto in ordine alle cause ed alle responsabilità di queste scelte. Sono altri tipi di « sceicchi » quelli che bisogna cercare in Abruzzo come responsabili di queste disastrose scelte.

Ai colleghi della democrazia cristiana che vanno sempre a cercare la giustificazione dell'impostazione dei programmi degli « anni '50 », vorrei ricordare che in questi anni le cose sono profondamente cambiate. Da parte dello stesso Parlamento sono state fatte delle scelte radicali per quanto riguarda il settore delle autostrade. Noi, in questo, abbiamo avuto il merito di esserci opposti con successo alle scelte per ulteriori investimenti autostradali. Voglio ricordare, in proposito, l'autostrada Arezzo-Ferri (che

la società Autostrade proponeva qualche anno fa) e la Civitavecchia-Livorno che è poi rimasta incompiuta. Vorrei anche ricordare l'aspetto positivo rappresentato dall'articolo 11, introdotto nella legge n. 287, che ha sospeso la concessione della costruzione di nuove autostrade nel 1971. Vi erano già in lista di attesa decine di società - tipo la SARA - che attendevano le concessioni per impegnare migliaia di miliardi nella realizzazione di quei programmi. Ma quelli, fortunatamente, sono stati sospesi. Successivamente la legge n. 492 del 1975 ha bloccato gli appalti anche per le opere concesse, e ci ha messo al riparo da ulteriori guasti. Infatti, quante altre gravi conseguenze si sarebbero verificate oggi se i programmi del 1971 fossero andati avanti!

Anche in rapporto alle concessioni già portate a termine vi era la coscienza (non solo in noi, ma anche in altri) che le previsioni erano sballate e strumentali proprio per ottenere facili concessioni. Del resto, basta riferirsi a quanto scrive la relazione della commissione ministeriale (quella nominata dall'allora ministro Bucalossi) che, a pagina 4, dice testualmente: « Nel 1971, quando è stata data la possibilità di previsioni dei piani finanziari originali » (non erano arrivati ancora gli sceicchi o il petrolio), « esistevano già tutte le premesse per la impossibilità del principio dell'autofinanziamento per molte delle società concessionarie ». Tra queste è indubitabile che vi era la SARA. Del resto, le stesse fonti che venivano ieri qui richiamate hanno sostenuto e scritto che le previsioni dei piani finanziari avevano la stessa solidità dei pezzi di carta su cui erano scritte.

Circa i volumi di traffico previsti per avere compiacenti concessioni, è da chiedersi se questi strateghi del traffico non abbiano ripetuto la pratica di coloro che, durante il ventennio, presentavano gli stessi aerei alle diverse parate e lo spostamento delle vacche nel corso delle manifestazioni degli « anni '50 ». Si registra infatti una strana coincidenza: per i valichi appenninici di una serie di queste autostrade si prevede normalmente un passaggio giornaliero di 44 mila veicoli, come ha previsto il piano finanziario della SARA. Anche la Cisa ha previsto 41 mila autoveicoli giornalieri, mentre l'autostrada del sole, nel tratto Bologna-Firenze, in questi ultimi anni ha raggiunto un traffico di 30 mila autoveicoli al giorno. C'è da pensare che questi strateghi avessero previsto che fos-

## VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 MARZO 1977

sero sempre le stesse 30 mila o 40 mila auto che dovessero girare contemporaneamente nella stessa giornata.

La realtà è che in alcune di queste società, come la SARA, l'introito dei pedaggi è appena sufficiente, quando non è insufficiente, per le spese di esercizio. I mutui in scadenza innestano un meccanismo perverso, con piani finanziari a indebitamento crescente, per i quali i mutui di rotazione si comportano come vere e proprie idrovore di indebitamento. A parte la SARA, vi sono 149 miliardi di rate scadute e non pagate l'anno scorso da parte delle altre società autostradali in sofferenza. Sono 160 miliardi i debiti verso le imprese di queste altre nove società concessionarie; debiti contratti con imprese che hanno lavorato per queste società e che ora rischiano di fallire.

Quando poniamo la necessità di un intervento organico in questo settore, non sollecitiamo una sanatoria. Occorre evitare il rischio che l'equivalente dell'indebitamento di 2.500 miliardi (come ha ricordato ieri l'onorevole Peggio), che corrispondono a circa 250 miliardi l'anno di rate di mutuo, possa trasferirsi automaticamente sul bilancio dello Stato. Si parla da tempo di misure da prendere. La Commissione Bucalossi ne annuncia alcune; l'ANAS ha costituito una propria commissione; il ministro poco tempo fa è venuto in Commissione lavori pubblici dicendo che ha investito del problema la Presidenza del Consiglio e attende risposte, che sarebbero pronte tra qualche settimana. Ma passano i mesi, passano gli anni e la situazione si aggrava, per quanto riguarda le conseguenze che potrebbero derivare alla spesa pubblica.

Occorre discutere rapidamente una serie di misure, come la funzionalità del fondo di garanzia, il consolidamento dei debiti attraverso tassi costanti, l'aggregazione di certe società e, soprattutto, il controllo penetrante sulla gestione di queste società, che beneficiano della garanzia dello Stato. Questo va realizzato subito. Siamo in presenza, invece, di una politica allegra in queste società. All'ombra della garanzia dello Stato si è realizzata anche qui la giungla retributiva. In una società con 164 chilometri di autostrada in gestione si hanno sei dirigenti con il costo di 190 milioni: oltre 30 milioni ciascuno! Non invociamo una sanatoria e tanto meno l'amnistia. Emergono dalla vicenda della SARA responsabilità che vanno accertate, interroga-

tivi inquietanti: su queste società dovrebbero agire l'alta sorveglianza dell'ANAS.

Il collegio dei sindaci è presieduto da un rappresentante del Ministero del tesoro. Bisogna chiedere risposte in merito a come si è agito, a come si è operato; con quali cautele per l'erogazione del credito.

Quando pensiamo a questi istituti di credito che appunto devono affrontare le pratiche di certi artigiani o di piccoli operatori, ci chiediamo se in questi casi operano e si muovono nella stessa forma con la quale hanno generosamente elargito fondi a queste società autostradali.

Come si è intervenuti, come si è giunti a questa situazione? Queste società cosiddette a prevalente partecipazione pubblica sono spesso frutto di scelte clientelari, megalomani, di centri di potere. Ma se ne dovevano addirittura costituire molte altre, oltre a queste 10 o 15 che sono in crisi se non vi fosse stato il blocco della legge del 1971.

Sono presenti, certamente in posizione maggioritaria, in queste società come la SARA, enti locali, camere di commercio ed altri enti pubblici; ma, in genere, essi hanno assolto solo una funzione di paravento. Chi gestisce, in realtà, sono proprio i gruppi di minoranza.

Diamo un rapido sguardo alla composizione di queste società: troviamo spesso la presenza di banche, di società finanziarie, come la FIAT, l'Italcementi, la finanziaria Bastogi. Guardiamo, ad esempio, la Bastogi. La troviamo alla SATAC (Torino-Piacenza), all'Autostrada dei fiori, alla SALT (ligure-toscane), alla SAT (la Tirrenica), oltre che, naturalmente, alla SARA. E sapete chi è il presidente della SARA? È l'avvocato Danilo Verdini, presidente del Monte dei Paschi di Siena. Allora, c'è da chiedersi: in genere le banche, queste società finanziarie, i conti li sanno fare. Stando ai piani finanziari, che erano fasulli — non lo abbiamo riconosciuto soltanto noi, ma anche altre fonti autorevoli non ufficiali — è chiaro che non potevano pensare di dividersi dei profitti derivanti dall'attività di queste società. Allora è credibile che partecipino ad esse per beneficenza o per spirito filantropico? La risposta, molto concreta, si può trovare nel fatto che le banche hanno avuto un discreto interesse, si sono ingrassate con i mutui prestati a breve, ad alto tasso, e con i mutui di rotazione. E le società come la Bastogi trovano conveniente

— così come ha ricordato l'onorevole Spaventa — gestire in proprio gran parte dei lavori, perché — legittimamente, dirà qualcuno — sulla base della convenzione, il 40 per cento, in certi casi anche il 100 per cento di certe opere — certamente scelte tra quelle più lucrose: la « polpa dei lavori » — può essere assegnato direttamente, gestito direttamente dalla società concessionaria, attraverso le proprie società.

Così per la SARA possiamo vedere che il traforo, guarda caso, lo fa proprio la COGEFA, società della Bastogi. E poi vi sono le revisioni dei prezzi, poi le perizie e così via. E così siamo passati per quanto riguarda il piano finanziario della Bastogi, dai 305 miliardi iniziali ai 489 miliardi del 1973 e infine agli attuali 705 miliardi. Poi si è parlato, come ha ricordato anche qualche collega democristiano, dei 200 miliardi di revisione dei prezzi che si sarebbero raggiunti. Sembra che l'ultima perizia approvata non abbia compreso tutte le spese fatte dalla SARA per poter rientrare nei 489 miliardi che rappresentano, per ora, quanto è stato approvato nel piano finanziario da parte dell'ANAS nei confronti della società Bastogi; e questo nonostante la riduzione che si è fatta del tracciato. Infatti, i 489 miliardi iniziali erano relativi a tutto il tracciato, da Roma ad Alba adriatica. Pur con l'avvenuta riduzione di qualche anno fa, abbiamo mantenuto il piano finanziario a 489 miliardi, appunto per poter rientrare nella spesa, in considerazione dell'aumento del costo, del prezzo dei lavori. Oggi siamo appunto al tetto, che abbiamo citato, di oltre 700 miliardi.

Occorre vedere chiaro su tutti i conti e sulla legittimità delle varie operazioni, dal momento che per lo Stato scatta la garanzia fidejussoria. Per questo il nostro gruppo, il gruppo comunista, presenterà nei prossimi giorni una proposta di legge di inchiesta parlamentare, per fare chiarezza sui conti e sulle responsabilità politiche di questo sperpero. Infatti, comunque vadano le cose, questa operazione resterà, onorevoli colleghi, un grande monumento allo spreco.

Il consigliere della SARA, l'ingegnere Bruni, a proposito delle responsabilità politiche, nelle varie audizioni che abbiamo tenuto in sede di Commissione lavori pubblici, forse per coprirsi un po', e comunque per chiarire come sono andate le cose, ha dichiarato candidamente — se lo ricor-

derà l'onorevole Giglia —: « Nel 1974, agli inizi, ci si rese conto che stavano sbalando tutte le previsioni del piano finanziario, perché » — ricordo che si espresse proprio in questo modo — « non andavamo mica avanti alla cieca! ». « Noi ponemmo la questione all'ANAS, al Ministero; ponemmo il problema... », affermò l'ingegnere Bruni, che ricordò anche di essere stato chiamato addirittura dalla Presidenza del Consiglio. L'ingegner Bruni parlò dell'allora Presidente del Consiglio; spero che questa volta la visita risulti dai registri di palazzo Chigi... Vi fu un intervento perché l'opera continuasse, nonostante vi fossero già tutti gli elementi per dimostrare che il piano era completamente sballato e che l'opera non poteva essere realizzata nell'ambito delle previsioni. Vi è stato poi l'intervento del ministro del tesoro: telegramma perentorio, ordini di continuare, di proseguire, insieme alle assicurazioni del caso. Ed allora, « avanti alla cieca » chi è andato, se non l'ingegner Bruni e la SARA? Vi è andata l'ANAS? Vi è andato il Ministero ed il Governo?

Dicevo che è giunto l'ordine di andare avanti comunque, perché l'opera doveva essere realizzata, anche se erano caduti tutti i presupposti della impostazione della concessionaria.

Sempre a proposito delle responsabilità politiche e delle pressioni che sono state effettuate, abbiamo raccolto notizie sul fatto che anche taluni istituti di credito avevano sollevato obiezioni e formulato preoccupazioni, fin dal 1970, sulla pericolosità dell'operazione cui si fa riferimento e di quelle relative ad altre società concessionarie. Consta che qualche alto funzionario di un istituto di credito molto impegnato in queste operazioni si sia fatto « strapazzare » dal ministro, proprio in ordine a tali obiezioni e riserve sull'andare comunque avanti, coprendo gli impegni e le operazioni di cui trattasi.

Sempre per quanto concerne gli impegni e gli interventi politici, per effettuare fino in fondo questa operazione, vi è da dire che si sono fatti sino all'ultimo tentativi per salvare la SARA. Credo che taluni colleghi sappiano come nei mesi scorsi, quando già il disastro era palese, quando ormai erano già chiare le cose che oggi constatiamo, circolasse una bozza di proposta di legge, a firma di quattro colleghi della democrazia cristiana, in cui si sostenevano le cose che ora illustro all'As-

semblea. Nella stessa veniva detto: all'articolo 1, si dovrebbe stabilire e contestualmente risolversi « l'attuale rapporto di concessione con la SARA per la costruzione e l'esercizio delle A-24 e A-25 con il conseguente trasferimento all'ANAS... di tutte le attività e passività esistenti risultanti dal bilancio che verrà redatto al 31 dicembre 1976, per contemporaneamente addivenire ad una nuova concessione » — è questo il punto centrale, onorevoli colleghi — « di sola costruzione alla stessa SARA, che fino ad oggi ha ben meritato... ». Ecco, onorevoli colleghi, il giudizio che si è continuato a dare da parte di determinati esponenti della democrazia cristiana, fino a qualche settimana fa, anche se ora, di fronte alle proteste ed alle richieste, anche della stessa regione, in ordine ad una Commissione d'inchiesta, si afferma che occorre procedere ad accertamenti, che gli stessi si debbono senz'altro effettuare, purché i lavori continuino.

Seguito a leggere quanto scritto nella bozza di proposta di legge che ho citato: « ... sicché essa per l'avanti operi, per conto dell'ANAS e con i mezzi finanziari da questa somministrati, nonché espletati l'esercizio provvisorio dei tronchi già attivati e di quelli che lo saranno, fino al completo collaudo di tutte le opere... ». All'articolo 3 della proposta di legge si sarebbe autorizzata « la costruzione dei tronchi autostradali (quelli per cui si sarebbe decisa la riduzione, con l'accordo Bucalossi di qualche anno fa) da Villa Vomano ad Alba Adriatica, come progetto speciale della Cassa per il mezzogiorno e quindi a sue spese, nonché l'esercizio provvisorio di essi da affidarsi pure alla SARA... ». Si guardi a questa opera da affidarsi alla SARA ma finanziata con soldi della Cassa per il mezzogiorno! La proposta così prosegue: « ... onde assicurare, fino a diversa determinazione, l'accurata gestione e manutenzione di tutta la rete autostradale abruzzese, stabilendone i pedaggi al minimo necessario per coprire le relative spese ».

Mi pare che taluni interrogativi siano legittimi, di fronte a queste posizioni e a tali proposte, che andavano certo più a vantaggio della SARA che della regione Abruzzo. Quindi si può dire che tutti si manifestano amici dell'Abruzzo, ma qui ci sono anche gli amici della SARA, per quanto riguarda l'operazione fatta e quello che si è cercato di continuare a fare anche fino all'ultimo momento.

PRESIDENTE. Le associazioni di amicizie sono consentite nel nostro paese, non le pare?

TANI. Ma bisognerà andare a vedere.

PRESIDENTE. Per vedere che sorta di associazioni di amicizie fossero.

*Una voce al centro.* Affettuosa amicizia.

PRESIDENTE. Amicizie pericolose.

TANI. Questa è una visione pericolosa di alcuni esponenti, a Roma e in Abruzzo, che va battuta: quella appunto di pensare che asfaltare voglia dire governare e, per risolvere i problemi dell'Abruzzo, fare ancora strade.

Proponiamo quindi l'inchiesta parlamentare (ci auguriamo di non essere soli e ci risulta infatti che già qualche esponente del gruppo repubblicano abbia prospettato analoga esigenza), per fare chiarezza in questa vicenda, per fare chiarezza sulle eventuali responsabilità politiche e tecniche, per dare giustizia alle popolazioni dell'Abruzzo che hanno pagato duramente e che continuano a pagare per queste scelte e per questi sprechi. Nel contempo conferriamo il nostro impegno di portare avanti la lotta per favorire nuove scelte produttive e nuovi investimenti per l'Abruzzo e per il Mezzogiorno (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

AIARDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, il lungo travaglio che ha caratterizzato l'iter del decreto-legge che la Camera è chiamata a convertire è la testimonianza della delicatezza della materia che ne forma oggetto e che va al di là del subentro dell'ANAS alla SARA per la prosecuzione e il completamento dei lavori delle autostrade romano-abruzzesi.

Non intenderò soffermarmi pertanto sui problemi più ampi che riguardano la situazione generale debitoria delle società autostradali a prevalente carattere pubblico, società in difficoltà, tra le quali si colloca appunto la SARA, anche perché ampiamente rappresentata dal relatore onorevole Giglia e trattata anche da altri colleghi. Così come non mi dilungherò sulle molteplici ragioni che, già ricordate in parte dall'onorevole De Cinque, sono state alla



base della realizzazione dell'autostrada Roma-Adriatico che ha suscitato tante polemiche, spesso ingiustificate e comunque sempre ingenerose nei confronti di una terra, come quella abruzzese, che sempre, anche nella storia unitaria del nostro paese, ha dato più di quello che finora abbia ricevuto.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
BUCALOSSÌ

AIARDI. Solo qualche parola ritengo però doveroso spendere per chiarire alcune delle affermazioni più ingiuste contenute in quella polemica, che ha assunto dimensione nazionale su questa realizzazione, definita spesso « autostrada della discordia », o rappresentata come la frana dei miliardi o come « l'autostrada delle clientele ».

Tralasciando, come è comprensibile, l'aspetto di fondo relativo alle scelte autostradali del paese — aspetto sul quale si può essere in accordo o in disaccordo — si deve riaffermare che, nel momento in cui si portava avanti il programma poliennale previsto dalla iniziale legge del 1955, più volte ricordata, non si comprendono le ragioni perché non dovesse realizzarsi l'autostrada Roma-Adriatico, prevista appunto dalla predetta legge.

POCHETTI. Non c'era bisogno di « bucare » il Gran Sasso !

TANI. E di fare la « forcella » !

AIARDI. Parleremo anche di questo, tra breve.

Dicevo che, se una considerazione è da farsi, essa riguarda proprio il ritardo nell'inizio della costruzione di quest'autostrada. Da qui, tra l'altro, l'iniziativa e la spinta delle popolazioni e degli enti locali abruzzesi, che hanno dovuto sopportare anche notevoli oneri per la partecipazione azionaria alla società concessionaria SARA. Ed allora non un'autostrada inutile, come spesso si è ripetuto, ma un'arteria che si inseriva organicamente nel quadro del programma autostradale come trasversale di collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico, al centro della penisola, con ragioni facilmente comprensibili e di estrema validità. La stessa obiezione sui costi cade quando, rapportandoli — al di là della spesa per il traforo, di cui parleremo — alle difficoltà costruttive dei territori attraversati, si consideri che essi restano, anche in relazione alla forte lievitazione dei prezzi negli ulti-

mi anni, sulla media di costo per chilometro di altre autostrade di pari caratteristiche, così come è stato confermato da tecnici anche nel corso delle audizioni svolte dal Comitato ristretto della Commissione lavori pubblici, incaricata dell'esame preliminare di questo provvedimento.

Non bisogna dimenticare poi, a proposito dei costi elevati di cui tanto si parla, come la situazione della SARA sia precipitata proprio negli ultimi tre anni per l'obiettivo ed indiscusso raddoppio dei costi del traforo, che da una previsione complessiva — operata in anni certo diversi da questi — di 70 miliardi sono passati a circa 140 miliardi di lire. I colleghi di altre parti politiche sanno perfettamente che non c'è alcuna difficoltà da parte nostra — e lo abbiamo ribadito in maniera molto chiara in Commissione — a procedere a tutti gli accertamenti necessari sulle responsabilità eventuali relative a questa vicenda. Lo desideriamo, anche perché crediamo che si avrà modo di fare luce fino in fondo su questa vicenda.

Esiste poi l'altra obiezione di fondo, relativa alla scelta del traforo del Gran Sasso. È da precisare anche a questo riguardo, in maniera chiara, che esso si inseriva necessariamente nel percorso più diretto tra Roma e l'Adriatico, inequivocabilmente indicato nel grafico allegato alla legge del 1955 e che è quello appunto dell'autostrada A 24 da Roma, attraverso L'Aquila e Teramo, fino ad Alba Adriatica. Quindi una scelta, quella della galleria del Gran Sasso, non compiuta con leggerezza, ma — e qui è bene ricordarlo — susseguente ad ampi, approfonditi e dettagliati studi tecnici effettuati agli inizi degli anni '60 e volti a trovare soluzioni più idonee per la sistemazione dei collegamenti tra l'aquilano ed il teramano. Una scelta, pertanto, sentita dalle popolazioni locali, che per essa si sono certamente battute, esigendo il rispetto di impegni legislativi e perché non venisse ripetuta l'antica beffa che da un secolo a questa parte si era più volte ripetuta, con l'impegno, mai mantenuto, di realizzare la congiungente ferroviaria L'Aquila-Teramo proprio attraverso la galleria sotto il Gran Sasso.

Per questo non abbiamo ritenuto giusto che si puntasse il dito accusatore sull'Abruzzo, una regione fino a poco tempo fa priva di idonei canali di traffico con il resto del paese, una regione che intende rimettersi al passo con quelle più svi-

luppate. Del resto ognuno può rilevare, esaminando il reticolo autostradale che interessa le regioni settentrionali, che ivi esistono realmente doppioni, tracciati alternativi e realizzazioni che non erano previste nella legge del 1955 relativa al programma autostradale.

A parte comunque queste valutazioni generali, che si è ritenuto opportuno sinteticamente avanzare anche per rendere chiarezza alla polemica e giustizia agli abruzzesi, il problema specifico affrontato dal decreto-legge in esame, relativo alla decadenza della SARA dalla concessione di costruzione e di esercizio delle autostrade Roma-Alba Adriatica e Torano-Pescara, ed alla conseguente autorizzazione all'ANAS per il completamento delle opere, si inserisce nella naturale e logica esigenza di rendere funzionale un'opera già realizzata quasi all'80 per cento e di non rendere vani gli sforzi finanziari finora compiuti proprio per far esprimere tutta la potenzialità ai prevedibili volumi di traffico, quei volumi di traffico, che, tra l'altro, sono stati qui ricordati come esagerati, ma che si riferiscono non solo al termine della realizzazione dell'autostrada, ma anche al termine dello stesso piano finanziario, cioè da qui a vent'anni.

Un'autostrada interrotta, o parzialmente sospesa, e quindi non funzionale, certamente non incentiva i traffici. Per questo è stato fermamente sostenuto l'impegno della prosecuzione dei lavori e del completamento delle opere già appaltate che — è bene ricordarlo — già rappresentavano una riduzione del programma complessivo, quando lo scorso anno si decise, secondo l'intesa tra sindacati e Governo attraverso la mediazione dell'allora ministro dei lavori pubblici, onorevole Bucalossi, di fermare provvisoriamente l'autostrada A 24 a Villa Vomano e di realizzare un'unica carreggiata da Caldarola a Villa Vomano, proprio rendendosi tutti partecipi — forze politiche, sindacati ed enti locali — della necessità di un contenimento della spesa di fronte alla grave situazione economica in cui versava e versa il paese. Dobbiamo anche ricordare questa vicenda proprio per avere i lumi fondamentali per dare un giudizio sereno.

D'altro canto, obiettive motivazioni tecniche e pressanti esigenze sociali, quali la difesa del posto di lavoro per migliaia di operai, sconsigliavano decisamente prospettate sospensioni dei lavori. Limitati rispar-

mi (questo aspetto avrebbe dovuto forse essere maggiormente approfondito dall'onorevole Costa) si sarebbero infatti ottenuti da una soluzione del genere, stanti le spese comunque da sostenersi per la conservazione delle opere, per gli oneri derivanti dalle rescissioni dei contratti di appalto, per la garanzia dei salari comunque da corrispondersi ai lavoratori e per la perdita derivante dai mancati introiti in relazione ai pedaggi (perdita tanto maggiore quanto minore sarebbe stata la funzionalità intera del percorso autostradale); stante, infine, la perdita dei benefici indotti a seguito del ritardato sviluppo dei settori economici e sociali delle zone interessate, per il rinvio, in definitiva, di qualsiasi effetto di produttività delle sensibili spese già fino ad allora effettuate.

La stessa prospettata riduzione dei lavori non risultava significativa ai fini del contenimento della spesa, ma soltanto generatrice di notevoli conseguenze negative di ordine sociale ed economico, come riaffermato del resto dalle forze sindacali, da quelle politiche, dagli enti locali, a cominciare dagli stessi organi regionali.

Dobbiamo inoltre affermare che mai ci si è arroccati rigidamente, insensibilmente sulla esclusiva posizione del completamento *sic et simpliciter* dei lavori, valutando attentamente le possibilità di investimenti alternativi capaci di assicurare un organico ed effettivo sviluppo dei territori interessati, con la realizzazione di opere rivolte a garantire occupazione stabile nel tempo. Ma la difficoltà di definire nel brevissimo periodo tali investimenti e la necessità di approfondire — e questo credo sia anche importante — in termini programmatici coerenti le caratteristiche di tali investimenti (perché altrimenti avremmo seguito a fare soltanto delle opere pubbliche; queste erano le possibili alternative immediate) rendevano sterile ed impraticabile, di fronte alle motivazioni tecniche, economiche e sociali immediate, la via del fermo dei lavori.

Qualcuno anche oggi sulla stampa — guardate, su quella stampa, stranamente, sempre del nord, che va conducendo da anni una campagna contraria al traforo del Gran Sasso — ha inteso pescare nell'equivoco, affermando che alcune forze politiche, e segnatamente la DC, hanno mobilitato gli edili per il completamento dei lavori. Noi crediamo che i lavoratori abruzzesi siano abbastanza maturi ed adulti per fare le loro scelte, come hanno fatto, alla presenza dello stesso Lama, nella grande manife-

stazione di circa un mese fa a Isola del Gran Sasso.

D'altro canto, per zone depresse come quelle abruzzesi non si tratta soltanto di bilanciare le occasioni di lavoro esistenti, ma di crearne nuove, non facendo la battaglia riduttiva per investimenti alternativi, ma invece quella più significativa per investimenti aggiuntivi e integrativi rispetto a quelli autostradali: prospettiva, d'altra parte, sulla quale già si è cominciato a lavorare a livello locale e regionale, per definire modalità e strumenti di interventi organici e produttivi di reali e continuativi sviluppi.

Ma se l'impegno e l'azione delle forze politiche e sociali della regione risulteranno importanti per raggiungere tale obiettivo, è pur vero che non può mancare l'impegno del Governo per una valutazione straordinaria della situazione abruzzese. A tal fine, i parlamentari democristiani dell'Abruzzo hanno presentato un apposito ordine del giorno.

Non si può non riconoscere, al di là delle accece differenze di valutazione che hanno caratterizzato l'iter di questo decreto-legge, lo spirito costruttivo che ha animato il lungo dibattito, al fine di individuare una spinta in avanti rispetto alla semplice vicenda autostradale; spirito costruttivo che — dobbiamo dire — ha animato tutte le forze politiche.

È importante il fatto che questa vicenda ha rappresentato una significativa occasione per centrare, in maniera pungolante, una rinnovata spinta per affrontare con più decisione ed organicità i problemi dello sviluppo della regione abruzzese. A tutte le forze politiche sindacali e sociali spetta ora il compito di interpretare e gestire validamente questa spinta.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, per queste motivazioni si ritiene di dover accogliere positivamente la nuova formulazione del decreto che, con gli emendamenti elaborati e le somme stanziare, assicura nella sostanza la prosecuzione e il completamento delle opere fino a Villa Vomano, pur nel rispetto degli opportuni e doverosi accertamenti che dovrà compiere la commissione tecnica. Qualche perplessità rimane per alcune riduzioni, come quella della realizzazione ad unica carreggiata del tratto Casale San Nicola-Caldarola, che potrebbe essere completato su due corsie con una spesa molto ridotta. Si formula, ad ogni buon fine, l'auspicio che

anche questa seconda carreggiata, già in notevole stato di avanzamento, venga realizzata nell'ambito della spesa complessiva prevista dal decreto, operando con la effettuazione di tutte le economie possibili.

Vorrei concludere richiamando alla nostra meditata attenzione una umana riflessione contenuta in un articolo di Federico Caffé su *Il Messaggero* del 2 febbraio 1977, che si interessava tra l'altro delle autostrade abruzzesi. Si diceva testualmente: « Una regione umile e silenziosa come l'Abruzzo, che ha inviato schiere numerose dei propri figli a morire nelle miniere già dissestate dei partners comunitari, che registra uno spopolamento costante nelle zone che non consentono di vivere nemmeno ai margini della sussistenza, che in un arco di tempo ormai secolare ha procurato rivoli ingenti di proventi valutari attraverso le tenaci rimesse dei propri emigrati, viene oggi esposta alla meditata riprovazione delle persone sagge per le autostrade « faraoniche » che si è cercato di costruirvi senza ancora riuscirci ».

Sembra anche a noi che tale riprovazione non sia fondata; e il proseguimento dei lavori non è certamente una sconfitta per i lavoratori, onorevole Spaventa, ma è una loro vittoria, come lo è stata quella della lotta per i programmi di ristrutturazione e di riconversione della ex Monti, in una regione che ha ancora sul tappeto tanti drammatici problemi, ma che — non dimentichiamolo — ha fatto grandi passi in avanti negli ultimi venti anni per uscire dalla sua antica depressione economica e sociale e per conquistare contemporaneamente — come è avvenuto e sta avvenendo — una sempre maggiore coscienza civile e democratica.

È da augurarsi allora vivamente che questo riconoscimento, e il conseguente completamento dei lavori, rappresenti soltanto il primo atto della giustizia da rendere all'Abruzzo, che non intende, come non ha mai inteso, contare per il suo progresso soltanto sulle infrastrutture autostradali, ma che sa come, anche attraverso di esse, possa portare avanti con maggiore celerità l'opera di riscatto sociale e di crescita democratica delle sue genti.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Cerquetti. Poiché non è presente, si intende che vi abbia rinunciato.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 MARZO 1977

**Autorizzazione di relazione orale.**

PRESIDENTE. La XII Commissione (Industria), nella seduta del 24 marzo, ha deliberato di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente all'Assemblea sui seguenti progetti di legge:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° febbraio 1977, n. 13, concernente proroga delle concessioni di grandi derivazioni di acque per uso di forza motrice » (*approvato dal Senato*) (1268);

MARZOTTO CAOTORTA ed altri: « Sospensione della scadenza delle concessioni per grandi derivazioni di acqua per uso di forza motrice, assentite alle imprese degli enti locali » (1054).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

**Annuncio di interrogazioni, di interpellanze e di una mozione.**

STELLA, *Segretario*, legge le interrogazioni, le interpellanze e la mozione pervenute alla Presidenza.

**Ordine del giorno della prossima seduta.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 28 marzo 1977, alle 16,30:

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

2. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, concernente decadenza della Società autostrade romane e abruzzesi (SARA) dalla concessione di costruzione ed esercizio delle autostrade Roma-Alba Adriatica e Torano-Pescara e autorizzazione all'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) a completare le opere (1143);

— *Relatore:* Giglia.

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° febbraio 1977, n. 11,

recante modificazioni alle norme in materia di tasse sulle concessioni governative per le radiodiffusioni (*modificato dal Senato*) (1084-B);

— *Relatore:* Garzia.

4. — *Discussione dei progetti di legge:*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° febbraio 1977, n. 13, concernente proroga delle concessioni di grandi derivazioni di acque per uso di forza motrice (*approvato dal Senato*) (1268);

MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Sospensione della scadenza delle concessioni per grandi derivazioni di acqua per uso di forza motrice, assentite alle imprese degli enti locali (1054);

— *Relatore:* Portatadino.

5. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° febbraio 1977, n. 12, recante norme per l'applicazione dell'indennità di contingenza (*approvato dal Senato*) (1267);

— *Relatore:* Tedeschi.

6. — *Discussione dei disegni di legge:*

Ratifica ed esecuzione della convenzione sull'esercizio della pesca nell'Atlantico del nord, con allegati, adottata a Londra il 1° giugno 1967 (741);

— *Relatore:* Di Giannantonio;

Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla protezione del patrimonio culturale e naturale mondiale, firmata a Parigi il 23 novembre 1972 (*approvato dal Senato*) (1060);

— *Relatore:* Ciccardini;

Ratifica delle convenzioni in materia di inquinamento da idrocarburi, con Allegato, adottato 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 dal Senato*) (935);

— *Relatore:* Pisoni.

La seduta termina alle 11,40.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI  
Dott. MARIO BOMMEZZADRI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
Dott. MANLIO ROSSI

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 MARZO 1977

**INTERROGAZIONI, INTERPELLANZE  
E MOZIONE ANNUNZIATE**

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA**

SCALIA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se non ritenga opportuno impartire immediate disposizioni all'EGAM perché l'ente in parola provveda a versare 2 miliardi di aumento capitale alla società Acciaieria del Tirreno e ciò in base agli impegni per un prestito industriale assunti dall'EGAM stesso con il Banco di Sicilia.

Sarà a conoscenza del Ministro che la società Acciaieria del Tirreno ha ottenuto un prestito comunitario per 10 miliardi di lire, di cui ha già incassato una prima *tranche* di 5 miliardi, mentre l'incasso della seconda è subordinato all'avvenuto citato aumento di capitale.

Se si considera poi che l'affidamento in conto ordinario concesso dal Banco ha già raggiunto il valore stabilito nel piano finanziario di lire 16 miliardi e che l'attuale disponibilità entro il limite dei 16 miliardi è pari circa alla metà dello scaduto verso le ditte fornitrici, ne consegue che la società Acciaieria del Tirreno è di fatto bloccata. Essa infatti non è più in grado di perfezionare gli ordini residui che, anche se di minore entità, sono tuttavia indispensabili per la conclusione dell'opera e la entrata in esercizio. Allo stato dei fatti, quindi, ogni ritardo nel conferimento degli ordini si traduce in almeno pari ritardo nell'avviamento, con oneri finanziari tali da compromettere, di per sé, la validità economica dell'opera; né sono da sottovalutare i danni ingenti che deriverebbero da un arresto dei cantieri di montaggio, che sono tutti in piena attività. La situazione appare gravissima anche sotto l'aspetto socio-politico perché viene così bloccata la unica iniziativa che, a quanto risulta, è in corso, e per di più in stadio avanzato, in tutto il Mezzogiorno d'Italia. (4-02176)

LAMANNA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere lo stato della pratica del signor Colmegna Natale, nato il 25 agosto 1926, che ha avanzato alla Corte dei conti — contenzioso per le pensioni di guerra —

ricorso n. 712674 in data 16 marzo 1967 contro decreto ministeriale n. 002199500 del 27 giugno 1966.

Il fascicolo di detta pratica — posizione amministrativa n. 2093560 — è stato trasmesso al Ministero del tesoro, direzione generale per le pensioni di guerra, in data 10 febbraio 1972 ai sensi dell'articolo 13 della legge 28 luglio 1971, n. 585. (4-02177)

TASSONE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza della precaria situazione in cui si vengono a trovare circa ottomila insegnanti di educazione fisica, in servizio da 18 anni, che, pur qualificati professionalmente (diploma ISEF e abilitazione), continuano ad essere tagliati fuori da tutti i provvedimenti speciali ed esclusi dal ruolo;

se ritiene che nei confronti dei suddetti docenti, beneficiari della « 832 », ai fini dell'immissione in ruolo, possa applicarsi o no la legge n. 1074 del 1971; e, in caso positivo, se e quando intende emanare l'ordinanza che consenta nell'anno scolastico 1976-77 la presentazione delle domande per l'inclusione nella graduatoria nazionale di cui alla citata legge n. 1074. (4-02178)

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA ORALE**

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro delle finanze, per conoscere qual'è la situazione fiscale delle radio e delle televisioni private in Italia e se da esse vengono rispettate le norme vigenti in materia di diritti d'autore e di diritti musicali.

(3-00923)

« TROMBADORI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere se le questure della Repubblica hanno mai dato attuazione all'articolo 13 della legge 21 aprile 1962, n. 161 (revisione dei film, nel quale si fa divieto alla diffusione televisiva di film vietati ai minori degli anni 18 o ai quali sia stato negato il nulla osta per la proiezione in pubblico), essendo divenuta prassi costante di molte televisioni private diffondere film vietati ai minori degli

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 MARZO 1977

anni 18; e per conoscere, nel caso che tali illegittime proiezioni siano state finora tollerate, che cosa si intende fare per ottenere il rispetto della legge.

(3-00924)

« TROMBADORI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se non ritiene opportuno fare una dichiarazione ufficiale molto chiara sul problema dei diritti acquisiti in materia di indennità di liquidazione per fine rapporto di lavoro al fine di far conoscere i propositi del Governo per il futuro.

« Questo si rende urgente e necessario in relazione al fatto che continuano le dimissioni di dirigenti (in talune aziende è stato superato il 50 per cento) con danno economico degli enti e delle aziende cui appartengono e con notevole depauperamento intellettuale-culturale dei quadri direttivi.

« Avendo il Governo fatta una dichiarazione apposita per il " caso " Bonino si ritiene ben più necessaria una presa di posizione chiara e impegnativa in una materia così delicata.

(3-00925)

« PRETI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere, in relazione con il contenuto dell'articolo 3 dell'accordo di Osimo che prevede la costruzione, nei pressi di Salcano, di una diga sull'Isonzo e di un impianto idroelettrico ed, in alternativa, di un bacino in territorio jugoslavo " destinato a migliorare il regime delle acque dell'Isonzo e ad irrigare i terreni situati in territorio italiano a sud di Gorizia ", quanto segue:

1) se l'impianto presso Salcano deve ricadere in territorio italiano o in territorio jugoslavo;

2) se sia a conoscenza del Governo che il trattato di pace fissa il confine a valle del ponte ferroviario per cui il tratto d'alveo " presso Salcano " deve essere considerato attribuito all'Italia;

3) se, di conseguenza, ci si rende conto che, prima di ogni altra decisione relativa alla definizione dell'ubicazione della diga, si deve prendere atto di quanto stabilito dal trattato di pace in ordine al confine tra i due paesi;

4) se il Governo ha seriamente valutato che, nel caso in cui lo sbarramento dovesse essere costruito in territorio jugoslavo, gli impianti italiani resterebbero soggetti alle mutevoli condizioni provocate dallo sbarramento stesso e, fatto ancora più grave, potrebbero essere compromesse la viabilità e la stessa sicurezza degli abitanti e degli stabilimenti industriali situati a valle;

5) a chi spetterebbe la gestione della diga tenendo conto che le esigenze irrigue devono essere considerate preminenti rispetto a quelle idroelettriche;

6) quali sarebbero i provvedimenti atti a garantire la sicurezza delle popolazioni e di ogni tipo di impianto esistente a valle;

7) se non si ritenga, comunque, che è doveroso opporsi alla costruzione del bacino in territorio jugoslavo o, quanto meno ed in subordine programmare la costruzione di un impianto con almeno uguale capacità d'invaso in territorio italiano;

8) se risponda a verità che la Jugoslavia ha ultimato la progettazione esecutiva di uno sbarramento sull'Isonzo a ridosso del confine italo-jugoslavo, a monte del ponte ferroviario di Salcano, per la utilizzazione, ai fini della produzione di energia elettrica, del salto d'acqua disponibile previsto in circa 19 metri (massimo) e 11 metri (minimo) con la creazione di uno stato di pericolosità estrema nel territorio italiano (possibilità di allagamento di tutte le strade di accesso alla città di Gorizia del rione di Piedimonte, della zona sita in sponda destra da Piedimonte verso sud e addirittura di distruzione dei ponti ferroviario e stradale, degli stabilimenti del cotonificio sulla sponda destra, e della SAFOG sulla sponda sinistra; e comunque di un danno certo per l'economia agricola e industriale isontina, tutto ciò indipendentemente dagli aspetti relativi alle diverse misure di sicurezza e di difesa in un'area così delicata della nostra frontiera orientale).

« Gli interroganti chiedono, infine, di conoscere quale decisione conclusiva il governo intenda adottare, nel rispetto degli interessi e della sicurezza delle popolazioni della provincia di Gorizia ma anche a garanzia della difesa del territorio nazionale.

(3-00926) « ALMIRANTE, PAZZAGLIA, FRANCHI, TREMAGLIA ».

## INTERPELLANZE

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro delle finanze, del tesoro ed il Ministro per le regioni, per sapere — premesso che:

l'articolo 12, n. 4 della legge delega 9 ottobre 1971, n. 825, impone che alla determinazione delle norme relative al coordinamento della disciplina delle entrate tributarie della Regione siciliana con il nuovo ordinamento tributario nazionale deve provvedere, ai sensi dell'articolo 43 dello Statuto, la commissione paritetica prevista dalla citata norma statutaria, e che il Consiglio dei ministri, con l'intervento del Presidente della Regione, ai sensi dell'articolo 21 dello Statuto regionale siciliano, ne delibererà il testo definitivo e lo sottoporrà per la promulgazione al Presidente della Repubblica con distinto apposito decreto legislativo;

la mancata tempestiva emanazione delle predette norme di coordinamento di fatto impedisce l'acquisizione integrale al bilancio della Regione di tutte quelle entrate tributarie che statutariamente costituiscono speltanza regionale, con conseguente illegittimo depauperamento delle risorse finanziarie a disposizione dell'ente;

le questioni insorte a seguito dell'entrata in vigore dei decreti legislativi concernenti la riforma tributaria costituiscono minaccia all'autonomia regionale, non soltanto in termini quantitativi, ma soprattutto perché offrono motivo ed occasione per un rinnovato attacco che attraverso le stesse viene portato alle potestà ed alle competenze costituzionali attribuite alla Regione, nella calcolata ottica di un progressivo svuotamento dei contenuti precettivi statutari;

le soluzioni contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 26 luglio 1965, n. 1074, si rivelano ormai superate non soltanto dal riferimento ad un diverso quadro tributario, ma dalla necessità, evidenziata dalla trascorsa esperienza, di colmare lacune ed eliminare vizi di imprecisione e che hanno dato pretesto nel corso di oltre un decennio ad un andamento conflittuale dei rapporti tra Stato-Regione, per cui emerge l'esigenza di una radicale revisione di quelle disposizioni della vigente normazione attuativa dello Statuto, che sono state causa in passato di frequenti conflitti e contrasti

interpretativi, attraverso una più chiara e puntuale proposizione normativa che meglio e compiutamente definisca e precisi le spettanze, le competenze e le potestà regionali in materia finanziaria e nel settore tributario in particolare, in una coerente interpretazione e nel pieno e sostanziale rispetto delle garanzie statutarie;

occorre in primo luogo restituire al disposto statutario l'originale significato e vigore, riesumando il valore politico e la permanente validità delle ragioni storiche dell'autonomia regionale, e recuperando la pienezza e le peculiari caratterizzazioni di tale autonomia, che hanno subito nel tempo un continuo processo di erosione per via di una tendenza, — la quale ha trovato, purtroppo, una sede di legittimazione nelle decisioni della Corte costituzionale —, a ridimensionare profondamente in un tentativo di livellamento e di appiattimento, le competenze e le potestà regionali;

la stessa Corte costituzionale, occupandosi di talune controversie insorte tra lo Stato e la Regione, ha fatto espressa indicazione a tali norme quale punto di riferimento e sede naturale ed obbligata per la riproduzione di tutte le questioni aperte dall'introduzione del nuovo ordinamento tributario, e per il regolamento e la ridefinizione dei rapporti finanziari tra lo Stato e la Regione, rinviando a dette norme ogni tutela degli interessi regionali, tutela che per essere veramente efficace, — auspica la Corte —, conviene sia quanto più possibile tempestiva e sollecita;

la Regione siciliana ha da tempo inoltrato proprie articolate proposte al riguardo sia alla competente commissione paritetica che agli organi statali interessati;

sebbene più volte sollecitato e messo in mora dalla commissione paritetica, il Ministero delle finanze persiste in un inspiegabile silenzio, rifiutando di fare pervenire alla predetta commissione proprie eventuali osservazioni o proposte in merito;

infine, con l'attuazione del nuovo ordinamento tributario ogni ulteriore remora frapposta all'emanazione delle norme di coordinamento, si appalesa del tutto ingiustificata mentre è causa di danno per l'erario regionale —,

quali iniziative intendano adottare perché possa pervenirsi ad una sollecita definizione ed alla conseguente emanazione, di intesa con i competenti organi regionali, e con le modalità e la speciale procedura prevista dall'articolo 43 dello Statuto, delle

norme relative al coordinamento della disciplina delle entrate tributarie della Regione siciliana con il nuovo ordinamento tributario nazionale, previste dall'articolo 12, n. 4, della legge delega 9 ottobre 1971, n. 825, nel più ampio contesto di una organica e radicale revisione della vigente normativa di attuazione dello Statuto siciliano in materia finanziaria, che meglio e compiutamente assicuri, in una corretta ed originale interpretazione delle norme statutarie, il puntuale rispetto del precetto costituzionale ivi contenuto, in modo da recuperare la pienezza di quella autonomia finanziaria statutariamente alla Regione attribuita e costituzionalmente garantita.

« L'interpellante chiede, inoltre, di conoscere se il Governo, atteso il lungo tempo trascorso ed il persistente silenzio del Ministero delle finanze, di disporre che la commissione paritetica provveda senza indugio alla emanazione della normativa di cui sopra sulla base degli elementi in suo possesso.

(2-00154)

« VIZZINI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri dei trasporti, dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere:

se risponda a verità quanto afferma la rivista *Aviazione di linea difesa e spazio* (marzo 1977, pag. 82) in ordine alla grave situazione venutasi a creare in seno alla maggiore industria italiana di progettazione e produzione di velivoli dell'aviazione generale, Società Partenavia di Napoli, a causa delle recenti e ricorrenti misure fiscali che colpiscono in forma pesante ma soprattutto non lineare il mondo dell'aviazione generale italiana, con particolari inasprimenti più per i piccoli velivoli di impiego privato che per i bireattori executive da vari

miliardi di proprietà di aziende e di uomini d'affari ma notoriamente impiegati per qualsiasi necessità di tipo privato;

se sia altresì vero che, a seguito dell'annuncio governativo dell'istituzione di una ulteriore misura fiscale (una elevatissima tassa d'imbarco per chi si accinga a volare su un velivolo privato), il Presidente della Partenavia, ingegnere Luigi Pascuale, di fronte a tale politica punitiva del Governo, abbia minacciato di smantellare la Partenavia e di portarla all'estero;

se il Governo ritenga contraddittoria tale politica tendente a distruggere la nostra aviazione leggera, rispetto ad altri provvedimenti governativi quali lo stanziamento di miliardi per il rinnovo della flotta dell'Aero club d'Italia e il prelievo — da tale stanziamento — del 30 per cento a titolo di IVA, come rileva anche l'AGI Agenzia Giornalistica Italia — Notiziario dell'Aviazione Generale — nel n. 26 del 31 gennaio 1977 - Edizione Speciale;

quali provvedimenti il Governo intenda adottare al fine di eliminare le assurde contraddizioni che scoraggiano il settore con preoccupanti riflessi sull'occupazione, con notevoli danni per il nostro sviluppo tecnologico, con insanabile pregiudizio per il proselitismo aeronautico — soprattutto giovanile — oggi prevalentemente affidato alla generosa opera degli Aero Clubs;

quale nuova politica e quali programmi, infine, abbia in animo di realizzare il Governo nell'interesse dell'aviazione generale italiana, dell'industria principale ed accessoria, con particolare riguardo alla realizzazione di infrastrutture indispensabili allo sviluppo di tale industria;

quali provvedimenti intenda adottare per sostenere la preziosa opera degli Aero Clubs e favorire la riorganizzazione delle scuole di volo.

(2-00155)

« FRANCHI, BAGHINO ».



### MOZIONE

« La Camera,

in considerazione delle gravi difficoltà in cui versa il settore agricolo in Italia;

valutata la pesante incidenza delle importazioni agricolo-alimentari ed in particolare di quelle zootecniche e lattiero-casearie sulla bilancia commerciale italiana;

considerata l'inderogabile necessità di una politica economica e agraria rivolta a rilanciare la produzione agricola e a realizzare l'equilibrio della bilancia dei pagamenti;

ribadita l'esigenza della elaborazione e attuazione di un organico piano agricolo-alimentare e, nel suo ambito, di un piano pluriennale di sviluppo zootecnico;

consapevole che tali esigenze sono incompatibili con l'eventuale estensione all'Italia di misure rivolte a disincentivare la produzione lattiero-casearia attualmente in discussione in sede comunitaria;

richiamandosi alla indispensabile unità delle politiche nonché all'articolo 2 del Trattato di Roma per cui scopo della Comunità è anche quello di ridurre gli squilibri tra paese e paese per dare vita ad un assetto economicamente e socialmente più armonico;

richiamandosi alle finalità contenute nell'articolo 39 dello stesso Trattato e alle esigenze che esse debbano trovare piena e compiuta attuazione a differenza di quanto è avvenuto nel passato;

riaffermando la piena volontà di proseguire sulla strada dell'unità e della integrazione europea;

tenuto conto in particolare che nei prossimi giorni dovranno essere concluse le trattative concernenti la determinazione dei prezzi agricoli per la campagna 1977-78 e contestualmente adottate alcune misure agro-monetarie;

impegna il Governo:

1) a richiedere con fermezza, la deroga dell'applicazione per l'Italia di tutte le misure in discussione rivolte a disincentivare la produzione zootecnica e lattiero-casearia, in considerazione della grave crisi economica che il nostro paese sta attraversando, del pesante deficit della sua bilancia alimentare e della conseguente esigenza di una politica di sviluppo produttivo nei comparti che più concorrono a deter-

minare il deficit, primo fra tutti quello zootecnico;

2) a richiedere alla Comunità, a norma dell'articolo 108 del Trattato di Roma, l'adozione di misure di salvaguardia temporanea atte a tutelare la produzione zootecnica nazionale e a contenere il processo inflazionistico;

3) a proporre una modifica del sistema degli importi compensativi monetari e, al tempo stesso, un'adeguata svalutazione della « lira verde » al fine di difendere i prodotti agricoli italiani dalle distorsioni della concorrenza nel contesto della politica rivolta a contenere l'aumento del costo della vita;

4) a formulare proposte atte a rendere effettivamente operante il principio della preferenza comunitaria per i prodotti agricoli italiani destinati alle esportazioni nell'area del MEC;

5) ad insistere nella richiesta di un congruo aumento di contingente di produzione di zucchero per il nostro paese;

6) a introdurre l'obbligo per gli importatori di latte in polvere di un rivelatore per impedirne l'uso alimentare;

7) ad aumentare l'IVA sul latte importato dall'1 al 6 per cento;

richiamandosi inoltre alle dichiarazioni programmatiche del Presidente del Consiglio relative alla revisione della politica agricola comunitaria;

impegna altresì il Governo:

a definire in tempi brevi, con l'apporto di tutte le forze politiche, sociali e democratiche, un'organica piattaforma di adeguamento della politica agricola comunitaria alle nuove esigenze che si sono determinate nell'area comunitaria ed in modo particolare nei paesi ad agricoltura meno sviluppata, basata sui seguenti punti:

a) revisione dei principali regolamenti di mercato allo scopo di eliminare le disparità di trattamento tra i vari prodotti ricercando al tempo stesso gli strumenti più idonei per evitare che l'agricoltura — e in particolare le produzioni tipiche di alcune regioni — abbiano a subire negative conseguenze dall'apertura della Comunità verso i paesi terzi;

b) riequilibrare la politica delle strutture rispetto a quella dei prezzi e dei mercati, coordinandola con la politica regionale e sociale al fine preminente di accelerare lo sviluppo delle regioni strutturalmente più arretrate;

c) apportare al regolamento FEOGA - Sezione Garanzia - modifiche per affermare il principio della corresponsabilità dei paesi interessati nello smaltimento delle eccedenti produttive di carattere strutturale, favorendo una sempre maggiore specializzazione dei prodotti tipici che hanno possibilità di espansione sui mercati esteri;

d) istituire una politica di integrazione dei redditi, coordinata con la politica dei prezzi, dei mercati e delle strutture, capace di assicurare il graduale passaggio a più razionali ed economiche forme di sviluppo per quelle imprese e per quelle produzioni che non possono essere efficacemente sostenute dalla sola politica dei prezzi.

La Camera auspica, infine, la convocazione di una conferenza europea, aperta a tutte le forze economiche, sindacali o politiche, per verificare l'esperienza della politica agricola comune e adeguarla alle esigenze di garantire la realizzazione delle finalità previste dall'articolo 39 del Trattato di Roma.

(1-00032) « BORTOLANI, BAMBI, LA TORRE, BARDELLI, SALVATORE, COSTA, ORLANDO, COMPAGNA, VIZZINI, MARABINI ».