

110.

SEDUTA DI LUNEDÌ 28 MARZO 1977

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE SCALFARO

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	6259	LAFORGIA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	6276, 6279
Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa	6260	LO PORTO	6274
Disegni di legge (<i>Trasmissione dal Senato</i>)	6259	MAGRI	6281
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):		MANFREDI MANFREDO	6264
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)	6260	PANNELLA	6283
PRESIDENTE	6260	PERANTUONO	6279
AIARDI	6279	Disegno di legge (<i>Discussione</i>):	
ASCARI RACCAGNI	6271	Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° febbraio 1977, n. 11, recante modificazione alle norme in materia di tasse sulle concessioni governative per le radiodiffusioni (<i>modificato dal Senato</i>) (1084-B)	6286
BARTOCCI	6282	PRESIDENTE	6286
BOTTA	6266	GARZIA, <i>Relatore</i>	6286, 6292
BRINI	6279	SANTAGATI	6288
CASTIGLIONE	6260	SANTALCO, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i>	6292
GIGLIA	6285	Disegno e proposta di legge (<i>Discussione</i>):	
		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 (<i>approvato dal Senato</i>) (1268);	

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 MARZO 1977

	PAG.		PAG.
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) . . .	6294	Proposte di legge (Annunzio)	6259
PRESIDENTE	6294	Interrogazioni e interpellanza (Annunzio)	6298
ERMINERO, <i>Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato</i>	6297, 6298	Ministro degli affari esteri (Trasmissione di documenti)	6286
PORTATADINO, <i>Relatore</i>	6294, 6296	Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	6259
SARRI TRABUJO MILENA	6295, 6298	Ordine del giorno della seduta di domani	6298

La seduta comincia alle 16,30.

CASTIGLIONE, *Segretario f.f.*, legge il processo verbale della seduta del 24 marzo 1977.

(*E approvato*).

Missioni.

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

**Annunzio
di proposte di legge.**

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

ROBERTI ed altri: « Modifiche alla legge 2 aprile 1968, n. 482, sulla disciplina generale delle assunzioni obbligatorie presso le pubbliche amministrazioni e le aziende private » (1297);

ROBERTI ed altri: « Sostituzione del secondo comma dell'articolo 11 della legge 15 febbraio 1958, n. 46, modificato dall'articolo 1 della legge 14 maggio 1968, n. 252, concernente disposizioni sulle pensioni ordinarie a carico dello Stato » (1298);

ROBERTI ed altri: « Riapertura dei termini di decorrenza per la concessione della pensione sociale. » (1299);

FELICI ed altri: « Nuovo ordinamento dell'ente autonomo denominato " Triennale di Milano per l'architettura moderna, le arti decorative e industriali moderne " » (1300);

FELICI ed altri: « Nuovo ordinamento dell'ente autonomo Esposizione quadriennale nazionale d'arte di Roma » (1301);

FELICI ed altri: « Norme relative alla realizzazione di opere di ingegneria » (1302).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissioni dal Senato.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza i seguenti disegni di legge approvati da quel Consesso:

Ratifica ed esecuzione delle seguenti convenzioni tra l'Italia e la Spagna, firmate a Madrid il 22 maggio 1973: *a*) convenzione di assistenza giudiziaria penale e di estradizione; *b*) convenzione concernente l'assistenza giudiziaria, il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze in materia civile e commerciale » (1303);

« Ratifica ed esecuzione della convenzione europea sulla responsabilità degli albergatori per le cose portate dai clienti in albergo, con allegato, firmata a Parigi il 17 dicembre 1962 » (1304);

« Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla competenza delle autorità e sulla legge applicabile in materia di protezione dei minori, adottata a L'Aja il 5 ottobre 1961 » (1305);

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra l'Italia e la Jugoslavia concernente il rifornimento idrico del comune di Gorizia, firmato a Nova Gorica il 21 novembre 1975 » (1306);

« Ratifica ed esecuzione degli accordi tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria, firmati a Vienna il 20 febbraio 1973, aggiuntivi, rispettivamente, alla convenzione europea di estradizione del 13 dicembre 1957 e alla convenzione europea di assistenza giudiziaria in materia penale del 20 aprile 1959 » (1307).

Saranno stampati e distribuiti.

**Annunzio di risposte scritte
ad interrogazioni.**

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

Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Assegnazione di disegni di legge a Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Ricordo d'aver proposto, nella seduta di venerdì 25 marzo, a norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, che i seguenti disegni di legge siano deferiti alle sottoindicate Commissioni in sede legislativa:

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 distrutte a seguito di pubbliche calamità » (approvato dalla VI Commissione del Senato) (1236) (con parere della V e della XII Commissione).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

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).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

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 Castiglione. Ne ha facoltà.

CASTIGLIONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, questo dibattito sulla conversione in legge del decreto-legge presentato dal Governo ci consente non solo di fare alcune considerazioni sulla situazione specifica, fallimentare della gestione della costruzione dell'autostrada destinata a collegare Roma con l'Adriatico, ma anche di svolgere alcune riflessioni più generali sui risultati che oggi siamo costretti a rilevare nella cosiddetta politica delle autostrade.

Nel corso dei lavori in Commissione, durante le consultazioni che sono state svolte per cercare di rendere questo provvedimento il più corrispondente possibile non solo alle esigenze specifiche che era destinato a soddisfare, ma anche alle esigenze generali del paese in momenti di così grave difficoltà, è emerso che numerose altre società autostradali certamente si trovano, se non nella situazione della SARA, quanto meno in difficili condizioni finanziarie. Ci è stato detto che, al di là degli oneri, che poi vedremo in quale misura il problema della SARA pone, anche le altre società autostradali presentano una situazione finanziaria precaria, o, per meglio dire, un « buco » di quasi 2.500 miliardi.

A fronte di queste indicazioni così preoccupanti, e degli oneri che, di conseguenza, vengono a scaricarsi sull'erario — in quanto si tratta di debiti relativi a mutui garantiti dallo Stato — è facile ripetere considerazioni e valutazioni da noi già svolte, quando si discuteva sulla opportunità di così massicci interventi nel settore delle costruzioni autostradali, in risposta alle considerazioni che gli allora sostenitori di quella politica venivano avanzando e cioè che, da un lato, le società autostradali si sarebbero autofinanziate con i risultati della gestione economica dei traffici sulle autostrade stesse, e, dall'altro, che queste opere avrebbero comportato certamente benefici notevoli nelle zone nelle quali veniva prevista la loro realizzazione.

L'uno e l'altro aspetto dei cosiddetti vantaggi di questo tipo di interventi e di investimenti si sono dimostrati del tutto sba-

gliati come previsioni; i costi infatti sono enormemente aumentati strada facendo e, salvo qualche eccezione per alcune autostrade del nord, la gestione non soltanto non è in grado di finanziare l'ammortamento degli investimenti effettuati, ma addirittura, in certe situazioni, non riesce nemmeno a pagare le cosiddette spese di esercizio. Quindi, al discorso relativo alla possibilità di autofinanziamento derivante dalla gestione autostradale, abbiamo già avuto la risposta; risposta che oggi suscita tutta una serie di preoccupazioni circa il modo di risolvere e affrontare queste passività.

D'altro lato non c'è stato quel cambiamento delle condizioni economiche delle regioni nelle quali si riteneva che l'inserimento delle reti autostradali avrebbe prodotto effetti benéfici. Significativo è l'esempio dell'Abruzzo, dove lo stato avanzato dei lavori ed anche il parziale esercizio dell'autostrada non ha prodotto alcun sensibile mutamento della situazione.

Di fronte a ciò è quindi necessario che il Governo dia una risposta e presenti al Parlamento le opportune proposte che, a nostro giudizio, debbono essere inquadrare in una valutazione organica delle diverse situazioni delle varie società autostradali, ma sempre nell'ambito di un unico tipo di intervento e di provvedimento legislativo da approvare tempestivamente. E ciò al fine di evitare che, anche per le autostrade, si debba procedere con la solita « politica del carciofo », per cui, una foglia alla volta, il paese, il Parlamento ed il pubblico erario devono affrontare i problemi pressati sempre dall'urgenza, dalla necessità, dalla prospettiva della cassa integrazione e dalla mancanza di valide soluzioni alternative e senza poter discutere interventi di tipo più generale.

Intervenendo in Commissione il ministro Gullotti ha precisato che è intendimento del Governo sia puntare al massimo risparmio negli interventi e nelle spese che si rendono ancora necessari, sia attuare una determinata politica per far sì che tutte le società autostradali, soprattutto quelle che versano in migliori condizioni, contribuiscano alla soluzione del problema dei debiti esistenti e a quello del necessario intervento finanziario.

Noi ci auguriamo che il Governo faccia rapidamente fronte a questo impegno. Condividiamo la modificazione introdotta dal Comitato ristretto nel provvedimento in esa-

me. Abbiamo posto il termine del 30 giugno quale data entro cui deve essere fornita una risposta, perché riteniamo che il problema debba essere affrontato con impostazioni di carattere generale e con proposte che assicurino un intervento uguale nelle varie condizioni e sempre nell'ambito di una stessa filosofia.

Accanto a queste considerazioni di carattere generale, devo farne altre, certamente non positive relative alle conseguenze che si sono scaricate sul paese e sui contribuenti italiani a causa dei risultati della gestione del progetto delle due autostrade abruzzesi.

È facile esprimere determinate critiche — lo hanno fatto altri e lo potremmo fare anche noi — sullo sperpero che questo progetto ha determinato in termini di denaro pubblico, sulla sua impostazione di tipo faraonico, con la famosa « bretella », con il doppio traforo del Gran Sasso, sulla mentalità che ha ispirato un certo tipo di impostazione per cui solo determinate opere pubbliche, quelle che poi meno corrispondono agli interessi reali delle popolazioni che invece si afferma di voler soddisfare, vanno avanti mentre altre più urgenti, vengono sistematicamente rinviate. Queste critiche, però, possono unicamente portarci ad una amara riflessione e possono indicarci quello che, in base all'esperienza concreta, non può essere certamente considerato un corretto intervento della spesa pubblica nel settore delle opere e degli investimenti.

Per questi motivi, noi riteniamo di dover fare altre considerazioni, non ritenendo questo intervento come una sanatoria, soprattutto per quanto riguarda le responsabilità di gestione, in relazione ad alcuni aspetti non apprezzabili della vicenda SARA; mi riferisco alla enorme sproporzione tra la previsione iniziale (33 miliardi) ed il dato finale (1.300 miliardi fino ad oggi, a cui va aggiunto un altro migliaio di miliardi per gli impegni che andiamo ad assumere con il provvedimento in esame). Si tratta quindi di una spesa i cui indici, rispetto alle previsioni iniziali, sono di una sproporzione spaventosa.

Ora, a questo punto, non è sufficiente dire che alcune previsioni sono state sbagliate, che vi è stato un continuo incremento del costo del denaro e che sono state apportate alcune modificazioni — poiché « l'appetito vien mangiando » — al progetto originario: questi argomenti non giustificano gli aumenti intervenuti.

È evidente che nei cosiddetti progetti finanziari è avvenuto qualcosa di torbido e non perfettamente comprensibile. Non è possibile che certe previsioni così sproporzionate siano state fatte rispetto ad un onere di 100 miliardi all'anno. Infatti, questa è la cifra che lo Stato verrà a pagare ogni anno per tutte le opere autostradali della SARA. Invece, le entrate che dovrebbero ammortizzare le spese ammontano, attualmente, ad un miliardo all'anno; se andrà bene tutta una serie di cose, aumenterà ad un massimo di 4 o 5 miliardi all'anno.

La sproporzione esistente tra un piano finanziario che prevedeva il pareggio tra entrate della gestione e rate di ammortamento (si tratta di una sproporzione di uno a cento) dimostra che non ci siamo trovati di fronte ad un piano di finanziamento serio. Questo aspetto va necessariamente approfondito e verificato fino in fondo.

Il problema della SARA pone un'altra considerazione: quella relativa al fatto che il Parlamento — malgrado esso sia « sovrano » ed abbia tutti gli strumenti ed i poteri per intervenire e per correggere le scelte per la spesa pubblica e per gli interventi — in effetti, rispetto a questi problemi, è ben poco « sovrano » ed ha ben poca capacità di modificare e correggere. Infatti, dopo la presentazione del primo decreto-legge da parte del Governo, la Commissione ha cercato di approntare un programma di riduzione delle spese correggendone anche il metodo di analisi e previsione. In questo momento di crisi economica, da tutte le parti si afferma che occorre risparmiare al massimo in ordine alle spese non produttive e che occorre concentrare tutti gli sforzi in quegli interventi che possano garantire una certa capacità di ripresa produttiva, e al tempo stesso la difesa dell'occupazione. Ebbene, rispetto al problema dell'occupazione che ci ha seguito in tutto il periodo dei lavori parlamentari sulle vicende della SARA, ci rendiamo perfettamente conto che questa è una soluzione del tutto temporanea. Tra l'altro, è stato anche detto che erano qualche centinaio (o qualche migliaio) i lavoratori che, direttamente o indirettamente, avrebbero perso il posto di lavoro se si fosse sospesa la prosecuzione dei lavori autostradali: quello che è certo è che il problema occupazionale lo abbiamo risolto solo per un anno o un anno e mezzo,

per cui il Governo, le forze politiche regionali ed i sindacati si troveranno, a breve scadenza, a dover riaffrontare il problema dell'occupazione nell'Abruzzo e nelle altre regioni viciniori.

A nostro parere il Parlamento non è stato messo in grado di esercitare compiutamente il suo sovrano potere di intervenire e correggere gli indirizzi della spesa pubblica. Infatti, abbiamo cercato di dare delle indicazioni per ridurre le spese per il completamento (non assolutamente indispensabile) dei tratti autostradali ormai in fase di avanzata lavorazione. Abbiamo anche detto come fosse intendimento del Parlamento, invece, che le spese risparmiate (se di « risparmio » si può parlare) fossero indirizzate ad investimenti produttivi in Abruzzo e che affrontassero, in maniera più seria e duratura, i problemi dell'occupazione. Ebbene, il risultato delle nostre proposte è stato il seguente: né il Governo né la giunta regionale abruzzese (che abbiamo convocato in una seduta di audizione) sono stati in grado di offrire qualsiasi soluzione alternativa che consentisse al Parlamento di approvare interventi tali da risolvere il problema dell'occupazione in Abruzzo. Se il Parlamento viene a trovarsi in questa situazione, sotto la pressione della pubblica opinione, degli operai esasperati, dei sindacati, delle rappresentanze degli enti locali, che invocano come unica, possibile e sola soluzione per l'Abruzzo quella della autostrada, è chiaro che il Parlamento non è più in grado di esprimere una proposta corrispondente agli interessi generali, ma è costretto esso stesso a farsi condizionare da questi problemi contingenti. Naturalmente il Parlamento non può per altro ignorare certe istanze che vengono dalle popolazioni più diseredate e più umili, che hanno dovuto subire tante avverse vicende e pagare tanti costi nel corso della loro storia per lo sviluppo della comunità nazionale.

Se vogliamo parlare di pianificazione e di programmazione in termini seri, che corrispondano ad una valutazione di tipo più organico e generale dei bisogni del paese (selezione dei tipi di investimento, priorità, valutazione dei bisogni), certamente i casi come quello della SARA non sono tali da far ritenere che pianificazione e programmazione siano una cosa possibile.

Ripetiamo che da questa vicenda si possono e si debbono trarre alcuni insegna-

menti. Non si tratta solo di piangere sul latte versato, ma occorre avviare metodologie ed interventi di tipo diverso. E per il gruppo socialista assumono particolare importanza quelle proposte e quelle iniziative che il Governo riterrà di adottare in relazione a ciò che noi abbiamo indicato come soluzione per il problema autostradale italiano. Noi riteniamo che tale impegno il Governo debba mantenere e che il Parlamento debba essere posto in condizione di discutere in termini relativamente brevi il problema. Non possiamo nascondere come lo struzzo la testa nella sabbia, perché i debiti vi sono e prima o poi bisognerà cominciare a pagarli.

Un'altra perplessità i socialisti esprimono in ordine al tipo di soluzione adottata, perplessità espressa anche dall'onorevole Spaventa: il modo di subentrare nelle concessioni secondo la legislazione vigente è tale per cui in pratica al Governo, ed anche al Parlamento, diventa difficile operare una qualsiasi difesa o introdurre strumenti che consentano di effettuare una selezione in ordine alle spese fatte, a ciò che resta ancora da pagare: se tutti gli oneri debbano cioè essere trasferiti a carico del subentrante. Anche se parliamo di commissione d'inchiesta, anche se vogliamo andare a fondo, questa difficoltà e questo limite sono obiettivi. Potremo arrivare ad alcune valutazioni, ma in definitiva poter stabilire che certe spese non si pagano perché non corrispondono ad una corretta impostazione nell'utilizzazione seria del denaro pubblico, diventa estremamente difficile; perché, di fatto, con le norme legislative attuali non è possibile effettuare questo tipo di selezione e di valutazione sull'esposizione debitoria ormai maturata.

Noi riteniamo che tale aspetto debba condurre ad una riflessione per verificare se non sia il caso di introdurre (comprendiamo certo che non si può cambiare la legge quando si discute di una situazione specifica, perché può sembrare che la norma venga emanata solo per far fronte a quella particolare situazione) una modifica della legislazione generale, che regoli i casi di subentro nelle concessioni quando vi sia una situazione debitoria; perché in definitiva è sempre lo Stato che subentra quando vi sono debiti da pagare, per il famoso principio della privatizzazione degli utili e della socializzazione delle perdite. È chiaro infatti che il subingresso nelle concessioni si verifica solo in presenza di dis-

sesti e di debiti da pagare. Credo che sarebbe il caso di portare avanti la definizione di strumenti legislativi che consentano, quanto meno, un minimo di possibilità di intervento e di selezione, che consentano di poter rifiutare alcune spese assunte dalla società che ha rinunciato alla concessione.

Passando poi alle scelte specifiche operate dal decreto, dobbiamo dire che abbiamo considerato alcuni problemi di ordine tecnico posti in ordine alla soluzione che il secondo decreto proponeva, cioè il completamento dell'autostrada con l'apertura di uno solo dei due fornice della galleria del Gran Sasso e la prosecuzione con una sola carreggiata del tratto autostradale Calderola-Villa Vomano.

Noi siamo stati, fin della prima fase, favorevoli alla linea della minor spesa possibile, per salvaguardare le opere fino a quel momento realizzate, però ci rendiamo conto che esistono dei problemi reali di ordine tecnico tali da non garantirci, attraverso la realizzazione di un solo fornice, un risparmio almeno nella misura sulla quale si era orientata la Commissione. Per cui la soluzione, emersa in Commissione, in base alla quale non si decide di fare il secondo fornice, ma si rimette alla valutazione tecnico-finanziaria della commissione prevista dall'articolo 7 del decreto-legge — che, cioè, valuti l'opportunità, sotto il profilo tecnico, di garantire le opere, la sicurezza del traffico, l'aerazione delle gallerie — il giudizio sulla necessità di completare anche il secondo fornice, ci pare una soluzione che, rispetto a tutti i problemi che lo stato attuale delle opere pone, possa essere giustificata come il male minore.

Non è che siamo soddisfatti, e ci rendiamo conto della contraddizione esistente tra un'impostazione che politicamente abbiamo il bisogno di portare avanti (partendo dal caso SARA, per affrontare poi tutti i problemi del settore autostradale italiano) e il fatto che non ci opponiamo a questo tipo di soluzione che in definitiva consente di realizzare gran parte delle opere inizialmente previste.

Dobbiamo però anche considerare che non vi sono soltanto gli aspetti tecnici e che esistono anche gli aspetti politici. Prima parlavo della mancanza di libertà, di sovranità del Parlamento nel decidere in questa questione, della necessità di dare riscontro alle istanze che emergono da tutti

i settori della pubblica opinione e dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori dell'Abruzzo. Quindi questa soluzione dobbiamo considerarla — lo ripeto — come il male minore.

Quanto agli altri problemi posti dal decreto — quelli relativi al rinnovo dei contratti a termine per i lavoratori — essi stanno nella linea che abbiamo dovuto considerare e valutare.

Concludendo, riteniamo che da un lato si debba prendere atto di una certa situazione, si debba considerare cioè che certe soluzioni possono e debbono passare, perché allo stato delle cose non è stato possibile affrontare il problema in termini diversi dal modo in cui la Commissione, con il nostro consenso e il nostro appoggio politico, aveva ritenuto di fare. Dall'altro lato, però, non possiamo concludere con un giudizio positivo, con soddisfazione per quanto riguarda la vicenda SARA rispetto ai risultati che si ottengono. Riteniamo soltanto di assumerci, per quel che ci riguarda, le nostre responsabilità per garantire almeno certi tipi di interventi che assicurino l'occupazione in Abruzzo. Diciamo anche che noi richiediamo al Governo e alle forze politiche che lo sorreggono di dare risposta a tutti i problemi che si sono aperti nel dibattito in Commissione lavori pubblici, di dare risposta in termini politici alle perplessità che rimangono, alle esigenze che non sono state soddisfatte. Chiediamo che dette risposte vengano date su un piano organico, attraverso una proposta che abbia respiro, che affronti i problemi generali del settore autostradale, che ponga il Parlamento e il paese di fronte a scelte impegnative. Affrontare tutti insieme i problemi — ce ne rendiamo conto — comporta scelte assai impegnative, non foss'altro sul piano finanziario e dei costi conseguenti; darà, per altro, la misura della volontà politica del Governo, del modo nuovo di affrontare i problemi in argomento, del modo nuovo di considerare la spesa pubblica, non come un qualcosa che serva solo ad interessi contingenti, ma che concorra allo sviluppo di un disegno generale; del modo nuovo, in sostanza, di affrontare i problemi economici e di sviluppo sociale del paese.

È una risposta che attendiamo dal Governo, affinché il dibattito sulla autostrada della quale ci occupiamo non sia stato effettuato invano, non sia servito solo a coprire scelte contingenti, ma abbia final-

mente offerto l'occasione per aprire gli occhi su talune realtà e per porre a tutti un problema di responsabilità e di necessità di una risposta politica ai vuoti che la politica fallimentare delle autostrade ha creato in Italia.

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

MANFREDI MANFREDO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero esprimere in questa sede la mia soddisfazione per il conseguito superamento di alcune preoccupazioni sorte a suo tempo quando le Commissioni di merito affrontarono l'esame del decreto-legge n. 789 del 1° dicembre 1976, il cosiddetto primo decreto SARA.

In quella sede non si mancò tra l'altro di osservare che il provvedimento, pur risolvendo nella sostanza il problema tecnico e finanziario della SARA, non teneva conto della grave situazione in cui versano le altre nove analoghe società, oltre al consorzio delle autostrade siciliane.

Gli emendamenti ora introdotti al decreto-legge n. 19 del 10 febbraio 1977, ed in particolare la nuova formulazione dell'articolo 15, aprono certamente nuove e favorevoli prospettive. È da oltre tre anni che si dibatte ormai in varie sedi il problema di come riequilibrare le gestioni delle società concessionarie di autostrade in base alla legge n. 729 del 1961 — tutte a prevalente capitale pubblico ed a carattere regionale — che, per effetto del progressivo divario delle condizioni di gestione delle costruzioni e dei tronchi attivati rispetto alle previsioni dei rispettivi piani finanziari, si sono trovate in crescenti difficoltà per precipitare infine in uno stato di profonda crisi allorquando cioè gli istituti finanziari, sia a lungo termine che a breve, non più intravedendo una possibilità di autocompensazione di queste aziende in grado di assicurare alle medesime, almeno in prospettiva, la possibilità di ammortizzare i debiti già contratti, ed in carenza di operatività della garanzia statale vigente per tali prestiti, hanno sospeso pressoché totalmente la erogazione dei nuovi occorrenti finanziamenti ed anticipazioni.

Con realismo si deve quindi riconoscere che le cause delle perturbazioni intervenute per gli equilibri delle società autostradali, essenzialmente individuabili nell'accrescersi del costo di costruzione e, nello stesso tempo, nel raddoppio o quasi dei costi di eser-

cizio (essenzialmente dovuti ai problemi del personale), non possono certo far carico alle concessionarie, nella cui sfera di autonome decisioni e compensazioni rientrano solo fatti economici molto marginali, non influenti sullo stato di crisi nel quale si trovano.

Si tratta preliminarmente di sottrarre queste aziende alla necessità di dover contrarre nuovi debiti, a tassi sempre più elevati, per il servizio di prestiti pregressi contratti a tassi assai inferiori: il che significherebbe seguire in un continuo aumento degli investimenti già fatti secondo una spirale inflattiva che non permetterebbe più di raggiungere in futuro qualsiasi equilibrio.

Occorre quindi un intervento finanziario che sostituisca i mutui di rotazione, rovesciando gli effetti negativi che questi — nel sopravvenuto regime di interessi progressivamente cresciuti — hanno avuto nel tempo già trascorso e conferendo la necessaria operatività — che è mancata, ancorché prevista dalla legge — alla garanzia dello Stato.

Una volta garantito che il prestatore di capitali a queste società può essere certo di ottenere sia il rimborso di quanto anticipato, sia il pagamento degli interessi, non vi saranno più difficoltà perché il mercato fornisca alle nove società (in effetti a sette di esse, perché due già vi sono riuscite) più il consorzio siciliano, i capitali occorrenti a saldare tutti i residui debiti a breve di costruzione, compresi quelli bancari, che si stima ammontino nel complesso, oggi, a circa 200 miliardi di lire.

Mi rendo perfettamente conto che il complesso dell'investimento autostradale italiano può aver creato squilibri nell'ambito della crisi economica nazionale, ma ritengo che tutto non possa essere ricondotto ad una valutazione soltanto negativa. È infatti da considerare che, in base alla legge n. 729 del 1961, fra il 1963 e il 1975, sono stati costruiti 4.200 chilometri di autostrade a pedaggio (1.546 da parte dell'IRI) con un costo-opere di 3.700 miliardi (di cui 1.450 a carico dell'IRI).

Questa nuova rete autostradale ha assorbito, nel 1975, ben 40 miliardi di viaggiatori per chilometro e 35 miliardi di tonnellate per chilometro per le merci; mentre le ferrovie, nonostante i 4.300 miliardi di lire spesi negli stessi 13 anni, seguitano

a convogliare l'immutato volume di traffico di 15 miliardi di tonnellate per chilometro di merci, con modesto incremento di quello passeggeri, che assomma a 37 miliardi di viaggiatori per chilometro.

Questa rete autostradale nuova, con i suoi tronchi già in esercizio, equivale quindi alla rete ferroviaria quanto ai passeggeri e a due volte la rete ferroviaria per il trasporto merci, che seguita ad aumentare, registrando un ulteriore aumento del 15 per cento per il 1976, mentre un nuovo incremento si registra per il 1977. Questo a dimostrazione che l'intervento attuato nell'ambito del settore autostradale non si può considerare completamente un intervento negativo.

Tali considerazioni motivano il mio favorevole atteggiamento nei confronti dell'impegno assunto dal Governo di predisporre un provvedimento legislativo che affronti e risolva il riassetto delle società concessionarie entro brevi termini di tempo.

È evidente che tale provvedimento non dovrà risolvere solo i problemi di carattere economico-finanziario, ma anche prevedere i termini di una razionalizzazione del sistema attraverso una adeguata politica dei pedaggi ed una opportuna azione che renda possibile quelle utili e funzionali aggregazioni nel sistema al fine di conseguire il massimo delle economie possibili.

L'intervento del Presidente della Commissione lavori pubblici, onorevole Peggio, meriterebbe un approfondimento certamente utile non soltanto ai fini di ridimensionare a termini più concreti e meno critici certe osservazioni, le quali, pur trovando motivazioni generali valide, certamente non legittimano le valutazioni negative che l'onorevole collega ha fatto dell'intero sistema. Ritengo per altro sia possibile rinviare tali approfondimenti e la ricerca di alcune oneste risposte al cosiddetto « problema delle autostrade » alla verifica parlamentare che in sede di conversione in legge del decreto-legge in oggetto andremo a determinare. L'articolo 15 del decreto, nella sua nuova formulazione, rappresenta infatti — come ho già detto — un impegno per il Governo e per il Parlamento ad approfondire ed a risolvere la questione.

Le notizie che dagli *Atti parlamentari* possiamo ricavare ci confortano. Infatti, le dichiarazioni rese dal ministro del tesoro e dal ministro dei lavori pubblici sulle

iniziative già prese nell'ambito dei rispettivi dicasteri dimostrano che gli studi sono avviati. Tutto ciò lascia ben sperare.

Se in questa generale prospettiva e al di là di ogni polemica, sovente portata avanti con immotivato astio o con ignoranza dei fatti, si cercheranno le vere cause della crisi del settore, si potrà verificare come esse risiedano da un lato nelle modalità e nelle misure stabilite per il finanziamento di tali opere, e dall'altro nei riflessi negativi della generale crisi economica che hanno notevolmente inciso sul settore.

Vorrei però a questo punto esprimere una raccomandazione, che nasce dall'esperienza maturata in tanti anni di impegno amministrativo negli enti locali: mi riferisco cioè alla necessità da parte degli organi competenti di fare tesoro di qualsiasi esperienza e di qualsiasi contributo possa essere fornito, purché questi siano finalizzati alla ricerca della soluzione più giusta e più equa.

In questi anni abbiamo assistito, attorno a questo problema, allo svilupparsi di critiche il cui valore non può non essere inteso come un contributo utile a riconsiderare un fenomeno che certo ha avuto e tuttora ha aspetti positivi e negativi. Ed è in questa ottica che ho ascoltato e valutato tanti interventi critici di colleghi, sia in Commissione, sia in Aula. Ciò che però sento il dovere di notare, ed in certo qual modo anche di evidenziare, è il tentativo tendenzioso e poco onesto di molte posizioni critiche che, attraverso la divulgazione di notizie, confronti, valutazioni poco degne di fede, spesso strumentalizzando posizioni anche di privilegio, hanno cercato e tuttora cercano di intorbidare le acque al solo scopo di perseguire obiettivi che mal si conciliano con la ricerca della verità e dell'equità.

Non possiamo infatti dimenticare che il cosiddetto « problema delle autostrade » non è tale solo perché può esistere l'aspetto più delicato o più critico di questa o di quest'altra società. A tali difficoltà si potranno anche ricondurre responsabilità dirette e da perseguire nella misura in cui siano riscontrate. Ma è evidente che il problema esiste nel complesso del settore e che abbraccia tutto il settore, senza distinzione tra primi della classe o reprobri. Dovremo quindi evitare, ed ho fiducia che questo verrà fatto, che nell'ambito del settore si creino aspettative o prevaricazioni.

Non dovremo certamente sottovalutare certe spinte negative che potranno determinarsi, anche per l'influenza deviante che esse potranno esercitare nel momento in cui affronteremo i termini risolutivi del problema.

Non ci mancherà dunque l'occasione per valutare e confrontare ogni contributo. Ed è proprio in questa ottica che ho iniziato lo studio di una proposta di legge che tra breve presenterò alla Camera e che altro scopo non ha se non quello di fornire un contributo di affiancamento all'azione del Governo, azione che, sono certo, sarà tempestiva e responsabile.

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

BOTTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, il decreto-legge sulla SARA è stato ed è un decreto sofferto, con un lungo e tormentato iter, come ha ricordato il Presidente della Commissione lavori pubblici, onorevole Peggio, e come si è compreso anche ascoltando i vari interventi che si sono succeduti sia in Commissione, sia in Assemblea. Un decreto complesso, certo, la cui vicenda è cominciata verso Natale, come ricordava il relatore Giglia, e che ci si augura possa giungere per Pasqua alla sua definitiva conclusione, perché si è consci che il problema della SARA è tale da coinvolgere l'intero settore autostradale, che rappresenta una parte notevole della politica dei trasporti nel nostro paese, per la quale siamo in attesa non solo di un dibattito, ma di una proposta di piano nazionale del settore.

La vicenda SARA è stata posta all'attenzione della pubblica opinione con decisione coraggiosa da parte del Governo, nella piena convinzione di affrontare critiche molte volte superficiali: critiche che certamente non possono toccare soltanto la democrazia cristiana; vorrei infatti ricordare al collega Castiglione — e non per fare facili polemiche — che l'avvio al traforo del Gran Sasso fu dato da un ministro socialista che, evidentemente, era ben conscio dei problemi cui poteva andare incontro. Critiche superficiali, dicevo, che hanno comunque rotto quella politica dello struzzo che è stata qui evocata, quella politica del rinvio che tendeva ad evitare di affondare il bisturi, se necessario, pur di affrontare e risolvere concretamente i pro-

blemi. Ora quindi la visuale sarà forse migliore ed i problemi verranno posti in una giusta luce.

Il problema SARA non poteva certamente non evidenziare la problematica generale, sulla quale mi soffermerò in questa sede, come hanno fatto i colleghi che mi hanno preceduto, per sollecitare la definizione di indirizzi globali ed evitare la ricerca di provvedimenti transitori ed episodici. La vicenda delle autostrade abruzzesi è già stata ampiamente trattata. Due autostrade che corrono a pochi chilometri di distanza l'una dall'altra, con un traforo di notevole lunghezza: certo, potrà essere stata faraonica, come ho voluto ricordare, la impostazione di quest'opera, e forse sarebbe stato possibile contenere la spesa pur risolvendo un'esigenza che viene considerata strutturale per l'Abruzzo. Quest'opera si può considerare comunque oggi acquisita, e, purtroppo, si è dovuto constatare, durante l'*iter* del primo decreto, ma soprattutto del secondo, attraverso le audizioni che sono state svolte, che ben poco era possibile ormai fare per contenere la spesa, pena il blocco totale delle opere di completamento. Credo che questo nessuno lo voglia; e si discute, si è discusso — come si è ricordato anche in quest'aula — per individuare soluzioni diverse, ad esempio, per quanto riguarda il collegamento tra Caldarola e Villa Vomano; si discute se completare o non completare un fornice del traforo, lasciando comunque questa decisione ad una commissione tecnico-finanziaria.

Nel contempo esiste il problema della occupazione, grave in Abruzzo come nel resto del paese, dal momento che non si offre alcuna linea di sviluppo mentre si interrompe quello precedente, magari cercando di apportare correzioni, senza offrire però soluzioni alternative. Per quanto mi riguarda, ritengo che, quali che possano essere le distorsioni della linea fin qui seguita, essa sia sempre migliore del massiccio indebitamento che si continua ad effettuare negli enti locali, come spesa corrente, attraverso continue assunzioni di personale.

La politica delle opere pubbliche deve quindi essere sollecitata, particolarmente in Abruzzo. I lavori dell'autostrada, come è stato ricordato, termineranno tra due anni, e sono comunque concentrati in una piccola parte della regione. Su questa struttura autostradale, comunque, bisogna operare per cercare di far decollare l'economia

della regione. Ma, al di là di questo, nonostante le generiche affermazioni di voler trovare delle soluzioni, nessuna forza politica è stata finora in grado di offrirne: tutte sono rinviate nel tempo.

Il dibattito sul problema autostradale, comunque, in Parlamento si è svolto in modo costruttivo, sia pure con tutte le critiche che ho voluto ricordare, suscitando notevole interesse per la sua concretezza. All'esterno, invece, tale dibattito è stato alimentato da una sorta di parossismo manicheo che ha diviso — o ha cercato di dividere — il campo dei contendenti in due fazioni: quella dei buoni e quella dei cattivi; quella dei più bravi (naturalmente per vocazione) e quella di coloro che bravi non sono.

La prima differenziazione interessava particolarmente i non addetti ai lavori, e cioè semplicemente quelli che parteggiavano pro o contro. Naturalmente i buoni erano solo quelli che parteggiavano contro le autostrade, considerate, allo stato attuale, come la più grande iattura che avesse colpito il paese in questi ultimi decenni. La seconda differenziazione interessava taluni dei responsabili del settore che, attraverso le loro dichiarazioni, desideravano assumere il ruolo dei più bravi.

Gli uni e gli altri ritengono di poter risolvere il problema autostradale assumendo atteggiamenti populistici, con analisi tutt'altro che serene e realistiche, e comunque non fornendo alcun contributo serio per addivenire a proposte costruttive. I primi rivangano i motivi che indussero a destinare alla costruzione di autostrade fondi che sarebbe stato più proficuo dirottare verso altre opere pubbliche; operando in tal guisa — si dice — si sono prodotti debiti per migliaia di miliardi, che le società concessionarie oggi sono nell'impossibilità di pagare. Costoro dimenticano molti lati del problema, che invece dovrebbero essere oggetto di più attenta meditazione. Vorrei ricordare, ad esempio, l'attività delle banche, che hanno favorito e sollecitato le iniziative di questo tipo, mentre oggi sono quelle che più degli altri impediscono il completamento dei programmi.

Vorrei comunque riassumere brevemente questi problemi, se mi è consentito. La collettività dispone di un patrimonio che, alla luce dei fatti, si è rivelato un investimento che, per tempestività di realizzazione, efficacia di soluzioni e soprattutto per ammontare di spesa, dev'essere considerato di

grande validità economica. Attualmente tutte le concessionarie autostradali sono indebitate per 4.200 miliardi di lire, dopo aver realizzato circa 5.500 chilometri di autostrade, dei quali 2.700 nel nord, 1.100 nell'Italia centrale e 1.700 nell'Italia meridionale ed insulare. Si tratta di un patrimonio che, realizzato in altro modo, avrebbe gravato la collettività di un onere cinque o forse sei volte maggiore, sia che si trattasse di autostrade, di superstrade, o di altre soluzioni.

Questi dati sono riassunti anche in un documento della Banca d'Italia presentato, se non vado errato, nel corso di una audizione della Commissione lavori pubblici il 18 gennaio scorso.

La collettività ha così a sua disposizione un sistema efficiente, che le permette di assicurare all'interno del paese una completa mobilità, fluida e sicura. La sicurezza è stata qui dimenticata, ma non vi è dubbio che in questo settore si è ottenuto un grosso miglioramento proprio grazie al sistema autostradale.

Come ha ricordato il collega Manfredi, il sistema autostradale esistente permette una tale mobilità che nel 1976 sono stati percorsi 26 miliardi di veicolo-chilometro, di cui circa 8 miliardi da veicoli industriali, che hanno trasportato 42 miliardi di tonnellate-chilometro: molto più del doppio (due volte e mezza) di quanto trasportano le ferrovie dello Stato. Né si tratta di una distorsione, come taluni poco informati potrebbero ritenere, in quanto altri paesi, con orografia e distribuzione della popolazione analoghe alla nostra (come ad esempio la Gran Bretagna), presentano gli stessi rapporti. Solo che le nostre ferrovie fanno registrare disavanzi di gestione di oltre 1000 miliardi l'anno e per di più — secondo le indicazioni del loro direttore generale — hanno una capacità di spesa che non supera, in termini reali, i 300 miliardi di lire l'anno.

Cosa dunque sarebbe successo nel nostro paese se non lo avessimo dotato di una rete stradale primaria efficiente? Pochi finora lo hanno detto, così come pochi hanno potuto indicare con quali altre strutture avremmo potuto realizzare, in meno di 15 anni, un programma di opere che si dimostra oggi insostituibile per la collettività.

Lo Stato — cioè la collettività — ha sin qui contribuito a dotarsi di tale patrimonio, che è suo, in quanto al termine delle concessioni gli viene riconsegnato, integro

e nelle migliori condizioni, in cambio di contributi finanziari che per le società a partecipazione pubblica ammontano a 14 miliardi l'anno: una cifra, questa, pari al costo attuale di tre chilometri di autostrada.

A questo punto, bisogna aggiungere chi sono e che cosa rappresentano le società concessionarie. Nella stragrande maggioranza dei casi, sono società a totale partecipazione pubblica (13 su 20), negli altri casi (sette) il capitale privato è presente, ma in modo assolutamente minoritario. Queste società sono rette da consigli di amministrazione composti da rappresentanti degli enti pubblici locali, territoriali e finanziari, della più varia estrazione.

Cosa hanno dovuto affrontare, negli ultimi anni, queste società di gestione? I costi di costruzione e di esercizio si sono quadruplicati, così come il costo del denaro (che è passato, per il lungo termine, dall'8,25 per cento, previsto nei piani finanziari, al 14-15 per cento; e al 20-23 per cento per il breve termine); sono aumentati i costi dei trasporti, i prezzi dei veicoli (sia autoveicoli che automezzi), nonché il costo del carburante (sempre di quattro volte). Questo ha comportato una compressione dello sviluppo del traffico ragionevolmente ipotizzato all'inizio degli « anni '70 ».

A tutto questo bisogna aggiungere (come raramente viene ricordato) l'introduzione dei nuovi oneri di natura fiscale da cui il settore era precedentemente esente per legge.

Cosa è successo, invece, nel settore delle entrate? Si sono avuti solo parziali aumenti dei pedaggi nel periodo 1973-1977, mai superiori al 50 per cento già previsto nei piani del 1972 per far fronte ai maggiori costi (pari a circa il 70 per cento) riscontrati nel decennio 1963-1972.

Vorrei quindi che mi si dimostrasse quali opportunità possono avere aziende che vedono quadruplicate le uscite e pressoché immutate le entrate.

Trattandosi di servizio pubblico il problema delle tariffe autostradali non è mai stato debitamente affrontato, tanto che oggi sussistono ibride sperequazioni tra vari tratti autostradali, anche appartenenti alla stessa società: le tariffe non hanno alcun riferimento con la realtà economica o sociale, tanto è vero che si è giunti all'assurdo che le tariffe meno elevate sono stabilite per gli itinerari più congestionati, che attraversano le aree più ricche, mentre le tariffe più elevate si ritrovano proprio nelle aree

meno trafficate, cioè in zone scarsamente popolate: comunque, quasi sempre nel Mezzogiorno.

Addirittura, poi, l'autotrasporto usufruisce di tariffe inferiori a quelle delle vetture, pur essendo ben noti i rapporti che intercorrono tra le due categorie di traffico in termini di usura della strada e di benefici diretti assicurati.

Per concludere in ordine al primo punto, vorrei che si dicesse come è possibile avere gestioni, e quindi bilanci, equilibrati in presenza di tali situazioni: dove è possibile ottenere gestioni in equilibrio in prospettiva non lontana (e nella maggior parte dei casi risulta possibile), occorre intervenire sia nelle componenti di entrata sia in quelle di uscita, per raggiungere le dovute perequazioni di bilancio. È comunque poco realistico pensare di ammortizzare i debiti in cicli ridotti, quando invece le norme concessionali offrono la possibilità, come previsto sin dalle convenzioni preliminari, di raggiungere l'intero arco concessionale, cioè in trent'anni.

Quali sono le società che hanno visto quadruplicarsi i costi? Sono le cosiddette società cattive, che hanno operato nei territori più difficili e soprattutto in un momento successivo alle altre. Si tratta delle società che hanno costruito autostrade di montagna e autostrade aventi generalmente caratteristiche di collegamento internazionale o a servizio delle grandi metropoli o dei grandi bacini di traffico (autostrada dei Fiori, autostrada ATIVA di Torino, Valdostana, Brennero, Cisa, SALT).

Quali sono invece le concessionarie che taluni ritengono di poter definire buone, e perché? Appartengono a questa categoria le concessionarie che hanno realizzato, tra gli anni 1950 e 1960, strutture riguardanti collegamenti di pianura, generalmente nell'Italia settentrionale, con traffici di enorme volume, perché colleganti tra l'altro aree metropolitane o centri urbani estremamente ravvicinati. Si tratta di società in perfetto equilibrio economico-finanziario, che praticano le più basse tariffe in quanto queste ultime sono intimamente correlate ai bassi costi di costruzione, ai bassi costi del denaro, ai traffici elevatissimi, ai cospicui contributi a suo tempo ricevuti, sostanzialmente perché sono arrivate per tempo. A questo gruppo appartiene anche la società Autostrade del gruppo IRI, che ha realizzato per successive tappe circa 2500 chilometri di autostrade su un totale di 5500 chilo-

metri: le realizzazioni di questa società sono iniziate nel lontano 1956, e nel 1964 veniva conclusa la prima fase con l'ultimazione dell'autostrada del sole, asse portante del sistema. Con i suoi 755 chilometri di lunghezza, tale autostrada trasporta circa 7 miliardi di veicoli-chilometro, aggiungendovi la Milano-Brescia, la Milano-laghi, la Serravalle-Genova e la Firenze-mare, queste ultime avute gratuitamente dallo Stato, unitamente a contributi in denaro che, dal bilancio 1975, sono pari ad annualità liquidate per ben 545 miliardi; le percorrenze superano i dieci miliardi, cioè il 70 per cento del traffico della società e circa il 40 per cento dell'intera rete.

Partendo da questa robusta premessa, sono stati realizzati tronchi meno redditizi, per successiva gemmazione. È stata ultimata l'Adriatica e quindi la società ha iniziato il programma indicato dalla legge n. 385 del 1968. Ha cioè realizzato la Mestre-Vittorio Veneto, a tre corsie con 4 mila veicoli al giorno; la Caserta-Salerno a tre corsie con 5 mila veicoli al giorno; la Bari-Taranto e, tuttora, ha in corso parte della Genova-Gravellona Toce, in collegamento con i trafori nord-occidentali, e la Udine-Carnia.

Gli altri programmi sono stati abbandonati, primo fra tutti quello della Carnia-Tarvisio, l'autostrada dei Trafori sino a Gravellona, cioè i due collegamenti internazionali. Nello stesso tempo la società ha provveduto all'allargamento, al di fuori dei programmi affidati, della Piacenza-Bologna a tre corsie, ed al rifacimento delle opere d'arte (viadotti e gallerie) dell'intero tronco appenninico, da Bologna a Firenze, rapidamente disastrosi.

La società ha usufruito di due *tranches* di aumenti tariffari: una nel periodo 1° luglio 1968-1° gennaio 1973, pari a circa il 40-45 per cento; la seconda per il periodo 1° luglio 1975-1° gennaio 1977, pari a circa il 45 per cento, provvedendo in concreto a raddoppiare la tariffa. Prova ne sia il fatto che oggi le tariffe IRI sono di 18 lire al chilometro, contro le 13 lire delle altre società.

Al momento della stasi delle nuove costruzioni, già precedentemente all'approvazione della legge dell'ottobre 1975, la società ha potuto usufruire di un ricorso al mercato obbligazionario a condizioni particolarmente favorevoli, per cui, a tutt'oggi, la situazione può considerarsi soddisfacente. Non tanto, però, in prospettiva, in

quanto la necessità del ricorso al mercato finanziario per sostituire i vecchi mutui al 5 e 6 per cento, ormai in scadenza, porrà, a meno di non sviluppare politiche differenti da quelle seguite sin'ora, la società in gravi difficoltà. Difficoltà poi che, ricordiamo, furono scongiurate per puro caso o, per meglio dire, per aver prospettato in modo grossolanamente rozzo un programma di nuove costruzioni all'inizio del 1973 che fu, per fortuna della società, respinto da tutte le forze politiche. Si trattava del raddoppio dell'autostrada del sole, con l'allargamento della sezione a tre corsie da Piacenza a Forlì (poi realizzato tra Piacenza e Bologna), da Arezzo ad Orvieto, da Valmontone a Napoli, e con la costruzione dei nuovi tronchi Arezzo-Forlì, Orvieto-Viterbo-Maccarese e Fiano-Valmontone.

Ma allora viene legittimo domandarsi: perché questi amministratori sono più bravi? La risposta può essere: perché hanno potuto giovare di situazioni favorevoli ed anche perché, in taluni casi, non hanno realizzato opere decise dal Parlamento o dai Governi e che, se effettuate tempestivamente, avrebbero forse dotato il paese di infrastrutture di indubbia validità economica e sociale (si pensi alle iniziative nel Mezzogiorno). Ma allora, se è così, come giustamente ha intravisto il ministro dei lavori pubblici, è necessario che le aziende che, per motivi non proprio di peculiare merito, si trovano in situazione particolarmente favorevole, contribuiscano al risanamento dell'intero settore. Questo è non solo giusto, ma doveroso in quanto oltre tutto si vengono ad eliminare fasce di privilegi, fra l'altro, nelle zone più forti del paese.

È facile ipotizzare soluzioni semplicistiche chiudendosi nella propria eburnea torre, costruita tra l'altro non per particolari meriti imprenditoriali, ed affermando di riversare sullo Stato oneri che più accorte politiche aziendali potrebbero di converso reperire nel loro ambito. Sembrerebbe infatti opportuno — e pertanto talune affermazioni sembrano per lo meno affrettate — esplorare le obiettive, reali possibilità offerte dall'intero settore a contribuire al suo risanamento, nonché alla sua razionalizzazione che può lasciare prevedere ampie possibilità che possono spaziare da forme di nazionalizzazione a quelle di conservazione delle strutture attuali, passando anche attraverso forme aggregative particolar-

mente valide forse su scala territoriale, allo scopo di pervenire ad una possibile economia gestionale. Vorrei, ad esempio, ricordare che in Piemonte e in Val d'Aosta su otto tronchi autostradali operano otto consigli di amministrazione. Credo che sotto questo aspetto una certa razionalizzazione debba essere imposta.

Ciò che vorrei respingere è questa ricerca, assolutamente non giustificata nella stragrande maggioranza dei casi, di differenziazioni tra situazioni e di suddivisioni manichee di buoni e di cattivi, di primi ed ultimi della classe, di coperture sotto ombrelli di tipo diverso. Ci troviamo, a mio avviso, in situazioni assolutamente analoghe per la pubblicità delle strutture (azienda a partecipazione statale, da una parte, ed enti pubblici, dall'altra), per i contenuti (su decisione del Parlamento, per altro delegata al Governo successivamente nel primo caso, dei Governi nel secondo caso, e con decisioni del CIPE nella maggioranza dei casi), per i successivi controlli (approvazioni con decreti ministeriali, controllo dei collegi sindacali formati per legge in entrambi i casi con rappresentanti dei dicasteri interessati), eccetera.

Ciò che quindi occorre per giungere ad una soluzione dell'intero problema è di affrontarlo con serena, distaccata obiettività, ponendo il settore nelle condizioni, che alcune preliminari analisi sembrano confortare, di possibile sopravvivenza al momento e di successiva prosperità, facendo ricorso all'intervento del tesoro solo come correttivo di temporanea applicazione.

Ciò che vorrei rammentare è che al di là delle vacue parole contano i fatti, e fortunatamente ci si trova di fronte a realizzazioni concrete: le nostre generazioni, dunque, possono, oltre che usufruire di esse, tramandarle a valori costanti a quelle future, utilizzando a favore — e questa è la grande, realistica constatazione di questo poderoso investimento ormai realizzato — quel processo inflazionistico che, di converso, provoca i noti guasti ed accumula ritardi impressionanti negli altri settori dell'economia del paese.

Parimenti è nell'interesse del paese recuperare nel modo più economico e vantaggioso tutte le forze lavorative e imprenditoriali così altamente specializzate sia per mantenere in piena efficienza, per altro mai venuta meno, anche negli attuali momenti di difficoltà, la gestione di tale settore, sia per avviare a soluzione i tanti problemi

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 MARZO 1977

ancora presenti nel campo delle infrastrutture allo scopo di evitare l'accumularsi di ulteriori ritardi, che in prosieguo potrebbero rivelarsi oltremodo dannosi per lo sviluppo equilibrato del paese.

Vorrei ricordare due problemi, a titolo di esempio. In primo luogo, vorrei parlare del traforo del Monte Bianco. Leggevo pochi giorni fa, su *La Stampa* del 19 marzo, che il costo di tale traforo ammontò a 40 miliardi, e ciò non fu dovuto certamente all'intuito di gestioni a partecipazione pubblica, ma all'intraprendenza di un privato imprenditore, che poi, al momento della soluzione finale, passò tutto il lavoro nella mani dello Stato. Comunque, attraverso questo traforo, come si dice, l'Europa fa passare nel tunnel del Bianco duemila *camions* al giorno; ed è questa oggi la seconda via di comunicazione transalpina, preceduta soltanto dal Brennero. Crescenti, pertanto, sono i problemi della viabilità tra Aosta e Courmayeur (40 chilometri). Nel 1965 si prevedeva che l'attuale volume di traffico sarebbe stato raggiunto soltanto nel 1980.

Condannando tutta la situazione in vista di nuove soluzioni che non vengono indicate, noi andiamo a bloccare quello che è lo sviluppo turistico, commerciale, industriale del nostro paese, a meno che non intendiamo chiuderci in un sistema autarchico. Il traforo del Monte Bianco che, dopo dieci anni e con una concessione della durata di settanta anni, trova il suo equilibrio economico, ha necessità, per incrementare lo sviluppo del paese attraverso le vie di comunicazione — siano esse su gomma o su rotaia — di alcune realizzazioni, al di là di quello che è il blocco fatto alla cieca attraverso l'articolo 18-bis (se non vado errato) dalla legge n. 492 del 1975. È necessario, cioè, un collegamento veloce e sicuro che unisca Courmayeur ad Aosta.

Parlo di una regione che non è la mia, ma ugualmente affermo che è una pazzia non realizzare questa soluzione, che alimenta tutto il traffico del nostro paese. Ugualmente, in questo momento in cui è in via di realizzazione il traforo del Frejus ad un solo fornice di 12 chilometri, e già sei trafori di comunicazione tra l'Italia e la Francia sono compiuti, è follia non pensare alla realizzazione adeguata — così come prevede la legge — di un collegamento sicuro e consoni ai traffici, che saranno dello stesso volume di quello del

Monte Bianco, da Bardonecchia a Torino, tratto che chiude tutto il sistema relativo agli itinerari internazionali. Tanto più — la notizia è dell'altro giorno, e lo ricordava poc'anzi anche il collega Manfredi — quando con la legge del maggio scorso si sono aumentati pesi e misure dei trasporti, senza rinforzare la sede stradale; fatto che sta provocando la chiusura di un altro passaggio internazionale, quello del Monginevro, l'unico aperto tutto l'anno in Piemonte per collegare l'Italia alla Francia. Tutto ciò provoca delle frane paurose, che ingombrano anche il corso del fiume, minacciando il comune di Cesana, e determinando l'ulteriore conseguenza che il Piemonte non avrà più collegamenti con la nazione vicina se non il traforo del Monte Bianco o le strade che costeggiano la riviera ligure, con prevedibile stasi nello sviluppo del nostro paese.

Ci auguriamo che, attraverso questo primo provvedimento, volto a sistemare un problema dell'Abruzzo, si possa, entro il 30 giugno, così come sancisce la nuova formulazione dell'articolo 15 del provvedimento al nostro esame per la conversione in legge, discutere tutta la problematica, senza adottare la politica dello struzzo, nascondendosi cioè quelli che sono i problemi del paese; e si possa, quindi, dare una soluzione (che non è poi così onerosa come si crede) ai problemi di queste società che sono in crisi per i motivi che ho voluto brevemente ricordare, ma soprattutto assicurare uno sviluppo organico nell'ambito della politica dei trasporti, che ci auguriamo questo Parlamento possa discutere nei suoi vari aspetti (stradale, fluviale, autostradale, eccetera).

Concludo affermando, in contrasto con quanto rilevato dal collega Castiglione, che sono certo che la struttura autostradale che si andrà a completare nell'Abruzzo costituirà un notevole fattore propulsivo per il decollo di quella regione (*Applausi al centro*).

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

ASCARI RACCAGNI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, dal dibattito svoltosi in quest'aula è emerso chiaramente che la vicenda delle autostrade A 24 e A 25 (da Roma rispettivamente ad Alba Adriatica a nord e a Pescara a sud) affidate in concessione alla SARA, è stata

viziata da gravi errori e portata avanti in modo non certo esemplare. Il rilievo si può estendere a tutte le autostrade in concessione e alle società a capitale prevalentemente pubblico che, più o meno, scontano gli stessi peccati di origine, non sempre veniali e non sempre commessi in buona fede.

Oggi, si può affermare che quanto è accaduto era inevitabile perché frutto di equivoci, di improvvisazioni, di leggerezze e di dimostrazioni basate talvolta su carte false. Scoppiata la crisi, è ora inevitabile invocare l'ombrello protettore del pubblico denaro, ma non è generoso imprecare contro ignoti; si deve invece avere il coraggio, nell'ora della verità, di ammettere gli errori commessi. Inutile è, quindi, il tentativo di addossare quanto è accaduto all'aumento dei costi di costruzione, di gestione, ad altre cause di natura finanziaria, ad imprevisti di ordine tecnico o addirittura alla minore utenza determinata dalla crisi petrolifera.

Certo, onorevole De Cinque, anche queste cause hanno avuto un loro peso ma nell'accelerare e non nel determinare la crisi. Il discorso, quindi, deve essere più articolato e guardare alla realtà senza infingimenti.

A parte altre questioni di scelta, è fuori dubbio che le società concessionarie a prevalente capitale pubblico, SARA per prima, soffrono o meglio godono della mancanza di un proprio capitale di rischio; così come è facile constatare che le previsioni di traffico, e quindi di entrate per pedaggio, da esse fatte, sono state gonfiate oltre ogni ragionevole limite e che, di contro, la previsione delle spese di gestione è stata contenuta in misura eccessivamente limitata.

Bisogna inoltre rilevare che la progettazione delle opere e dei tracciati è stata compiuta senza ricercare con adeguato impegno soluzioni più economiche, che pure facessero salva la validità e la funzionalità del sistema. Sono invece prevalsi le beghe locali e gli interessi elettorali; basta considerare il traforo a doppia galleria del Gran Sasso ed altre opere che non starò ora a ricordare.

Onorevole Delfino, mi risulta che anche altri importanti trafori, anche recentemente completati, nella zona alpina hanno un solo fornice. Il collega Botta ricordava quello del Fréjus, ma c'è anche quello del Monte Bianco.

Inoltre, si era caduti nella illusione che una grande via che attraversi un territorio e che veda le correnti di traffico passare quasi a volo di uccello, possa arrecare determinanti ed adeguate contropartite in termini di sviluppo economico e sociale, senza tentare una più attenta valutazione di altri fatti riguardanti il territorio, le sue vocazioni, una programmazione ordinata e coordinata degli interventi negli altri settori; obiettivi di sviluppo razionale da perseguire senza intermissioni. La mancanza di tutto questo ha portato la questione alla ribalta nazionale ed internazionale, come un esempio emblematico di fare politica e di tenere l'amministrazione in modo non certo qualificante che tutti dobbiamo avere il coraggio di condannare senza attenuanti. Questo è un fatto che va ben oltre l'enorme danno che deriverà alla pubblica finanza e quindi alla collettività nazionale.

Certo non dobbiamo sottacere che le responsabilità emerse sono state favorite, o quasi stimolate, dall'assurda legislazione vigente in materia di garanzie sulle obbligazioni assunte dalle società concessionarie. Tali garanzie infatti — altri lo hanno sottolineato — secondo l'originaria legge Romita erano sussidiarie (in ragione del 40 per cento della spesa), mentre attualmente, a seguito di leggi che hanno coinvolto sempre più lo Stato, esse sono dirette ed estese all'intera spesa di investimento ed ai cosiddetti « mutui di rotazione », cioè a quei finanziamenti da contrarre con sistema bancario per l'ammortamento di mutui originari, nonché alle divisioni dei piani finanziari stessi, per adeguare la spesa di investimento e quindi la garanzia statale all'aumento dei costi di costruzione. Non dobbiamo nemmeno sottacere l'assoluta mancanza di pianificazione territoriale generale, in grado di rispondere anche alle necessità dei trasporti collettivi, urbani ed anche dei collegamenti internazionali, ed allo stesso tempo capace di coordinare in diversi sistemi di trasporto.

La rete autostradale ha finito così per essere privilegiata negli investimenti, operando alle carenze delle altre infrastrutture di trasporto, assorbendo il traffico che la viabilità stradale non era in grado di assorbire, mentre con investimenti anche relativi si sarebbe potuta rendere più rispondente alle necessità attuali la stessa viabilità statale ordinaria.

Ma torniamo alla SARA. Da anni ormai si era resa evidente l'insostenibilità

della sua situazione, anche perché gli strumenti disponibili per modificarla (ad esempio l'aumento delle tariffe) non potevano avere la necessaria elasticità e nemmeno creare una ragionevole aspettativa per la copertura di falle tanto estese. Da anni, quindi, i piani finanziari, predisposti, come è evidente, solo come elemento giustificativo della concessione, hanno finito col perdere ogni attendibilità ed era evidente la esigenza assoluta di interventi esterni, ricadenti sul pubblico bilancio.

Tutto questo fu rilevato anche dalla stessa Commissione speciale nominata, nel 1975, dall'allora ministro dei lavori pubblici Bucalossi, che ha voluto cercare le cause di questo dissesto nel campo autostradale. Si tratta, del resto, di interventi resi obbligatori dal sistema delle garanzie, cui abbiamo già fatto cenno, e giustificato, sul piano politico, dai benefici indiretti che la collettività riceve dalla costruzione delle autostrade.

Purtroppo sia le questioni della SARA sia quelle delle altre concessionarie a capitale prevalentemente pubblico impongono sacrifici di mole elevatissima che richiederebbero interventi non inferiori a 2.500 miliardi, con rate di ammortamento di almeno 300 miliardi annui, in un momento in cui sarebbe necessario utilizzare ogni risorsa per risolvere quei problemi che, con maggiore drammaticità, si presentano ogni giorno (soprattutto quello degli investimenti e del rilancio produttivo) se vogliamo risolvere in modo non illusorio il problema della disoccupazione, specie giovanile, dell'abitazione, dei servizi sociali e della vita civile nel suo complesso.

Quelle a carico dello Stato sono cifre enormi; basti pensare che il piano decennale per l'edilizia pubblica prevede, per i primi anni di finanziamento, investimenti per 300-400 miliardi annui.

Il gruppo repubblicano, pertanto, esprime la più dura critica nei confronti di quanti si sono assunti responsabilità tanto pesanti, anche nella considerazione che la questione della SARA, ora esplosa con tanta virulenza, non rappresenta che la punta dell'*iceberg*. Proprio per questi motivi ci siamo associati anche noi all'ordine del giorno della Commissione lavori pubblici con il quale si chiedeva al Governo il ritiro del precedente decreto-legge, del primo dicembre 1976, e la presentazione di un nuovo decreto che, partendo comunque dalla decadenza della SARA, prevedesse l'im-

pegno della sistemazione globale dei debiti relativi ad esposizioni a breve verso le banche e alle rate dei mutui contratti, attraverso una nuova legge che disciplinasse compiutamente i rapporti finanziari di tutte le società concessionarie a prevalente capitale pubblico.

Si veniva in tal modo a cogliere uno dei suggerimenti forniti dalla stessa commissione Bucalossi, che opportunamente richiedeva programmi di intervento e di risanamento organici e comprendenti tutto il settore, evitando quindi una serie infinita di tamponamenti di emergenza.

L'ordine del giorno chiedeva anche che si tenesse conto della necessità di rendere funzionali le opere già eseguite col minore dispendio di mezzi pubblici e che andasse considerata la situazione sociale dell'Abruzzo in relazione all'occupazione e alla individuazione di investimenti produttivi e di opere sociali capaci di compensare le minori opere autostradali da realizzare.

Anche questa richiesta si inquadrava nei suggerimenti della Commissione nominata dal Ministero dei lavori pubblici, ma soprattutto coglieva l'esigenza di trovare soluzioni alternative, capaci di destinare ad impieghi maggiormente produttivi le economie che si potevano realizzare ridimensionando i tracciati ed i tronchi ancora da costruire o in costruzione, senza nulla togliere alla funzionalità delle opere. Era questo un modo di affrontare il problema, particolarmente congeniale a noi repubblicani e che avremmo voluto veder prevalere, nel quadro di una migliore qualificazione della spesa pubblica, allontanandoci dal concetto dei « lavori a regia » per imboccare la strada dell'impiego produttivo dei mezzi pubblici, di cui certamente vi è bisogno in una regione depressa come l'Abruzzo.

È prevalso invece il concetto del mantenimento del livello occupazionale, in modo statico, senza guardare oltre, come se la costruzione dell'autostrada dovesse durare all'infinito. Dicendo questo mi rendo conto delle difficoltà e delle preoccupazioni che hanno dovuto affrontare le forze politiche e sindacali di fronte alla chiusura dei cantieri, ma ritengo fosse necessario dare questa prova di maturità, perché questo non è il momento dei medici pietosi.

Per questo, pur condividendo gli apprezzamenti fatti dai colleghi per il modo serio con cui si è cercato di trovare soluzioni praticabili al problema, a noi pare che il

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 MARZO 1977

disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 19, con gli emendamenti introdotti dalla Commissione di merito, non sia rispondente alle richieste dell'ordine del giorno presentato alla Camera in occasione della discussione del disegno di legge precedente e pertanto daremo voto di astensione.

Insorge in noi qualche dubbio sulla formulazione dell'articolo 15 del testo della Commissione, che prevede la sospensione dei pagamenti fino al 30 giugno 1977, creando così un ampio varco in materia di garanzia statale, anche se ci rendiamo conto che la misura vuol essere un modo per sollecitare il Governo a risolvere globalmente il problema in tempi brevi, cosa che difficilmente potrà essere ottenuta nel termine previsto.

Debbo anche aggiungere che non ci sembra giusto che una questione tanto grave quanto sconcertante venga definita con questo intervento di salvataggio o con eventuali accertamenti dell'autorità giudiziaria nei confronti della gestione della SARA. Ci sembra invece che, se vogliamo fare il nostro dovere fino in fondo, dobbiamo, senza esitazioni e senza complessi, scavare in profondità ed individuare le responsabilità di chicchessia sia di ordine politico, che tecnico e amministrativo. Sia ben chiaro però che nessuno vuol fare il processo all'Abruzzo, quasi si volesse, in un quadro nazionale degradato, iniziare l'opera di moralizzazione da una regione depressa come quella. Noi dobbiamo invece individuare delle responsabilità precise, perché diversamente è inutile piangere per le disgrazie in cui ci troviamo immersi: certi fenomeni attuali, come la disoccupazione, la crisi ed altro, sono sì frutto di una situazione di carattere generale, che ha investito molti altri paesi, ma anche di tanti atti irresponsabili e sbagliati che abbiamo il dovere di individuare, anche per non ricadere negli stessi errori e per eseguire una energica sterzata nel modo di condurre la cosa pubblica.

Per questi motivi, signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, preannuncio che il mio gruppo nei giorni prossimi presenterà una proposta di legge per la costituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta su questi problemi.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare lo onorevole Lo Porto. Ne ha facoltà.

LO PORTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, brevemente esporrò il punto di vista del mio gruppo sul tema dell'autostrada d'Abruzzo, dichiarando preliminarmente che non riteniamo opportuno associarci alla demagogia di quanti in quest'aula hanno voluto riscoprire l'avversione preconcepita alla politica autostradale nel nostro paese. Partiti e personaggi che in altre occasioni hanno ben difeso la politica autostradale, menata anche a vanto di un certo modello di sviluppo del nostro paese, oggi si sono messi in una posizione critica, si sono messi nelle condizioni di dire di « no » alle aspettative di una regione del centro-sud che, sul problema delle autostrade e su tanti altri problemi, che io molto brevemente tenterò di esporvi, ha posto una questione di credito e di fiducia.

È demagogia, del resto, questo atteggiamento contrario alla politica delle autostrade, che è certamente coerente, forse inavvertitamente, con la posizione di quanti incominciano a credere ad un certo modello di sottosviluppo cui vogliono costringere il nostro paese. L'autostrada, cioè, è concepita come fonte di spreco, come strumento di comunicazione degno delle supereconomie capitalistiche. Al contrario, l'autostrada può e deve diventare — certamente è — un'opera di prestigio, naturalmente purché non relegata a percorrere i deserti (anche in senso economico e sociale), come è accaduto per effetto di una certa politica autostradale praticata nel centro-sud.

Intanto dobbiamo riconoscere che un risultato l'autostrada nel nostro paese lo ha dato. Nei settori geografici dove lo sviluppo economico e la politica industriale sono stati intensi l'autostrada esiste in una ragnatela di comunicazioni che ha reso del tutto autosufficienti tali settori: mi riferisco alle zone del nord Italia. Ma è stato utile aver realizzato l'autostrada anche dove essa ha percorso soltanto « deserti » di economia e di socialità, perché, quanto meno, è servita a rompere il secolare isolamento cui sono state sottoposte quelle regioni, le regioni cioè del meridione d'Italia.

Il fatto è, secondo noi, che le perplessità di fondo che nascono dalla politica autostradale di questi Governi e del Governo che oggi ci sottopone quest'altro provvedimento, partono da lontano, partono cioè dalla mancanza di una seria politica di programmazione economica, dalla mancanza delle analisi che dovevano essere effet-

tuate in ordine ai costi e alle utilità che potevano derivare dagli investimenti sulle autostrade.

Individuato questo punto che rende estremamente perplessi sulla validità della politica autostradale italiana, dobbiamo saper trovare ed evidenziare i motivi per i quali è mancata una seria politica di programmazione economica e una seria analisi dei costi e delle utilità ricavate. Proprio la mancanza di una vera politica di programmazione ha lasciato spazio ad un'azione tutta tesa, da un lato a realizzare una ragnatela autostradale nel nord Italia, dove esisteva un notevole sviluppo industriale e, dall'altro lato, a « regalare qualche cosa » al centro-sud, qualche cosa che, il più delle volte, purtroppo, anziché strumento di progresso, di incremento di reddito, è stato strumento di neo-colonizzazione.

Avete fatto vie di comunicazione, avete fatto strade, senza studiare infrastrutture, senza esservi occupati della nascita di una economia locale che fosse in grado di godere dell'enorme sacrificio che la comunità andava a sopportare nel momento in cui si destinavano i miliardi occorrenti alla costruzione di autostrade. Avete realizzato queste grandi vie nell'« impero » — quale è stato per il nord, il meridione d'Italia — avete costruito le nuove « strade dell'impero », le nuove vie della colonizzazione del meridione d'Italia. Avete persino pensato di effettuare, nel 1972, il ponte sullo stretto di Messina, che allora avrebbe comportato una spesa di 2.000 miliardi (non parliamo di quanto costerebbe oggi!), in una realtà socio-economica che avrebbe trasformato quella grande e prestigiosa impresa in uno strumento di ulteriore asserimento del meridione d'Italia, di ulteriore colonizzazione della Sicilia. Avete, in sostanza, fatto la politica autostradale nel meridione senza preoccuparvi di programmarla nel contesto di una politica di rinascita delle sue popolazioni.

Adesso, all'improvviso, sorgono perplessità. Tali perplessità hanno, indubbiamente, una loro ragion d'essere, poiché in effetti non si riesce a giustificare la sproporzione esistente tra impegno finanziario e risultato economico fine a se stesso, anche se riconosciamo che il « no » preconcelto all'autostrada significa, oggi, il « sì » all'Italia del sottosviluppo, all'Italia del livellamento in basso del tenore di vita di ciascuno.

Dobbiamo, dunque, esaminare tali problemi anche in rapporto alla mancanza di analisi dei costi e delle utilità. Abbiamo raccolto taluni dati su quel che costano oggi le autostrade. Nessuno si è preoccupato di farlo nel momento in cui ci si accingeva ad intraprendere questo tipo di politica, clientelare o meno, ma certamente deficitaria per la collettività nazionale, certamente gravosa, soprattutto nel momento che attraversiamo, in cui ogni risorsa dovrebbe essere destinata ad imprese produttive, capaci di elevare il tenore di vita del popolo italiano. Ho parlato di cifre. Ebbene, le autostrade in crisi debbono rimborsare 2.146 miliardi di mutui, con rate annue (compreso il contributo dello Stato) di 240 miliardi e con spese di esercizio di 31 miliardi. Di fronte ad uscite di questa entità, si registrano soltanto 80 miliardi di pedaggi pagati dagli automobilisti. Stanti i 240 miliardi di rate annue che le autostrade dovranno pagare e moltiplicando per 22-23 anni della cifra, si giunge ad una cifra di 5.000 miliardi! Ecco le conseguenze della mancanza di calcoli, della mancanza di analisi, dell'aver affrontato il problema degli investimenti tanto per contentare una certa regione a svantaggio di altre, per contentare un determinato ministro in concorrenza con qualche altro. Tutto ciò ha prodotto le rotture che qui si denunciano, ha prodotto le carenze che possiamo registrare; il che per altro non può autorizzare alcuno a dire di « no » all'autostrada di Abruzzo, autostrada che, bene o male, è l'unico strumento di sviluppo che lo Stato ha concesso a tale regione del centro-sud; unico strumento di rottura di un isolamento socio-politico-economico che è esistito per lunghissimi anni. Dire di no ai 1.200 operai occupati nell'impresa ed ai 5.000 circa che alla vicenda della autostrada sono interessati, dire di no all'intero movimento sindacale (compreso quello di ispirazione comunista), che ha una posizione che mal si concilia con quella assunta in questa aula dai rappresentanti del partito comunista, che hanno dichiarato un « no » preconcelto e netto al provvedimento, non può non portare a determinate conseguenze. Vi è da segnalare che nelle recenti manifestazioni tenute in Abruzzo anche sul tema della autostrada i sindacati dichiaravano, per bocca del dottor Lama, che: « Il sindacato non ha mai fatto propria la scelta delle autostrade, ma comunque, di fronte

alla prospettiva della disoccupazione e della cassa integrazione, e in assenza di lavori produttivi alternativi, il sindacato sceglie il lavoro...».

Non ci sentiamo di dire «no», anche se condanniamo questo tipo di strategia del Governo nel meridione d'Italia; anche se condanniamo il metodo con il quale si è affrontato il problema delle comunicazioni nel centro-sud; anche se ci rendiamo conto che è pesante l'onere che deve pagare la collettività per le deficienze di un esercizio certamente non condotto con criteri aziendali seri e sani. Anche se ci rendiamo conto di tutto ciò, non possiamo dire «no» alle aspettative di una regione che vuole ultimata la propria autostrada, agli operai che vogliono lavoro. Dire, come ha fatto qualcuno in quest'aula, di investire i soldi destinati all'autostrada, per scuole, ospedali e per altre spese produttive, significa collocarsi in una posizione che non possiamo condividere. Il discorso da fare è un altro: all'autostrada, per altro ormai quasi ultimata, all'autostrada ormai intesa come diritto acquisito dalle popolazioni abruzzesi, affianchiamo gli investimenti, affianchiamo una politica di infrastrutture, di ripresa e di pianificazione industriale, che al grande impegno finanziario dello Stato corrisponda un adeguato collaterale impegno locale per la ripresa economica, affinché queste autostrade, come è avvenuto purtroppo fino ad oggi, non siano lo strumento della neo-colonizzazione del meridione d'Italia, non siano il veicolo che attraversa i deserti economici e sociali, ma siano invece il grande strumento della ricchezza che percorra dal nord al sud — ma soprattutto dal sud al nord — l'economia nazionale (*Applausi dei deputati del gruppo del MSI-destra nazionale*).

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

Poiché il relatore, onorevole Giglia, non è presente, si intende che abbia rinunciato alla replica.

Ha facoltà di replicare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

LAFORGIA, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'ampio dibattito che si è sviluppato nella Commissione di merito prima e in questa Assemblea dopo mi esime dallo svolgere un intervento eccessiva-

mente articolato. Mi limiterò pertanto ad alcune considerazioni dirette a puntualizzare gli aspetti essenziali del provvedimento al nostro esame.

Le ragioni che hanno indotto il Governo ad adottare il decreto-legge in esame scaturiscono da una situazione di urgenza indiscutibile: quella della accertata impossibilità della SARA di far fronte ai propri impegni e dunque dei conseguenti gravissimi irreversibili rischi, che questa situazione comportava, sia sul piano della prosecuzione dei lavori per il completamento dell'autostrada abruzzese, sia sul piano del mantenimento dei livelli occupazionali.

Il Governo ha ritenuto suo preciso dovere utilizzare lo strumento del decreto-legge proprio per poter realizzare le condizioni atte ad assicurare la continuità dei lavori nei vari cantieri operativi e quindi anche il mantenimento dei livelli occupazionali.

A quanti avevano avanzato la richiesta di riduzione del programma di lavori, con utilizzazione delle somme disponibili in ipotesi alternative di lavoro, il Governo ha rilevato che non sembrava realistico prendere in esame ipotesi del genere perché ciò comunque avrebbe comportato, con la cessazione del lavoro in alcuni cantieri, una disoccupazione di imprevedibile durata nel tempo. D'altra parte gli stessi rappresentanti degli enti locali, le stesse forze sindacali hanno dovuto condividere la validità di questa impostazione, non essendo operative, al presente, ipotesi alternative sul piano occupazionale.

Devo precisare inoltre che il Governo con questo decreto-legge non ha inteso fare interventi a favore di questa o di quella società, tanto meno della SARA. Il Governo ha inteso adempiere un proprio preciso dovere rispetto anche alla situazione giuridica posta in essere con la concessione della costruzione delle autostrade abruzzesi alla SARA. Non si tratta, dunque, di assunzione indiscriminata di oneri altrui, ma di successione dell'ANAS, nei termini previsti dalla concessione in atto, ai rapporti attivi e passivi costituiti dalla società concessionaria con esclusione di quelli derivanti da responsabilità civile per violazione di norme penali.

Il Governo, nel contempo, tiene a sottolineare che non intende coprire alcuna situazione di manchevolezza, ove questa fosse stata posta in atto, sicché dichiara il proprio consenso ad ogni iniziativa che operi in direzione dell'accertamento di even-

tuali inadempienze o responsabilità da parte della società concessionaria. Per suo conto, il Governo ha già dato precise disposizioni all'Azienda autonoma delle strade statali affinché, nell'attuare il subentro alla società SARA, accerti accuratamente tutti gli atti e le circostanze che si sono determinate nell'arco di tempo in cui la concessionaria ha operato. In quest'opera di accertamento e di vaglio accurato l'ANAS sarà coadiuvata da una commissione tecnica che, suggerita dalla Commissione lavori pubblici della Camera, è stata già insediata e sta operando in tale senso, avendo già esaurito gli iniziali compiti sul piano strettamente tecnico concernenti le scelte operative per il completamento della costruzione delle autostrade.

Tengo inoltre a chiarire che il testo emendato oggi al nostro esame non pone in essere, specie all'articolo 15, alcuna ipotesi di moratoria per le scadenze di rate di mutuo già determinatesi, ma solamente un breve rinvio — è la parola letterale: voglio precisarlo all'onorevole Ascari Racagnì — che consentirà di porre a disposizione degli organi competenti i tempi tecnici connessi agli accertamenti necessari in ordine alle operazioni relative al subentro dell'ANAS rispetto alla società SARA. Nel frattempo avranno corso tutte le operazioni di rimborso di debiti verso imprese ed altri creditori.

Tengo infine a confermare la volontà politica del Governo di non considerare a sé — in relazione a quanto è stato rilevato da qualche onorevole collega — il problema della SARA, isolandolo cioè dal quadro generale del problema autostradale del nostro paese. Ribadisco cioè la volontà del Governo di operare, nei tempi più brevi possibili, affinché l'intero problema autostradale possa essere affrontato con una visione organica, così da consentire l'elaborazione di un provvedimento adeguato da sottoporre all'esame ed alla approvazione del Parlamento. È in questi termini dunque che ho l'onore di sollecitare, per la conversione in legge di questo decreto, il voto favorevole della Camera.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'articolo unico del disegno di legge, nel testo della Commissione.

CASTIGLIONE, Segretario ff., legge:

« È convertito in legge il decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, concernente de-

cadenza della Società autostrade romane e abruzzesi (SARA) dalla concessione di costruzione ed esercizio delle autostrade Roca-Alba Adriatica e Torano-Pescara e autorizzazione all'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) a completare le opere, con le seguenti modificazioni:

All'articolo 2, le parole « attivi e passivi » sono sostituite dalla parola « obbligatori »;

all'articolo 2 sono aggiunte, in fine, le parole « o da responsabilità comunque accertate ».

L'articolo 4 è sostituito dal seguente:

« L'ANAS è autorizzata ad ultimare i lavori di costruzione dell'autostrada Torano-Popoli-Pescara, compreso il completamento del tratto Celano-Torre dei Passeri.

L'ANAS è autorizzata a completare l'autostrada Roma-L'Aquila-Villa Vomano-Alba Adriatica, limitatamente al tracciato Roma-L'Aquila-Caldarola e su una carreggiata del tratto Casale-San Nicola-Caldarola.

Per il tratto Caldarola-Villa Vomano, il proseguimento su una carreggiata, a cura dell'ANAS, dei lavori, che vengono temporaneamente sospesi, è subordinato all'accertamento dell'inesistenza di valide soluzioni alternative di raccordo all'attuale viabilità ordinaria, opportunamente sistemata, al fine di garantire un collegamento funzionale con l'autostrada Adriatica.

All'accertamento di cui sopra procederà la commissione di cui all'articolo 7, entro il termine di 45 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, trascorsi i quali il ministro dei lavori pubblici deciderà l'immediata ripresa dei lavori, scegliendo tra le soluzioni eventualmente proposte e la realizzazione delle opere già appaltate.

Per uno dei due fornici della galleria del Gran Sasso, la sospensione dei lavori è subordinata all'accertamento di soluzioni che permettano sicurezza di traffico, adeguata areazione e utilizzazione delle opere già eseguite. Tale accertamento verrà effettuato dalla commissione di cui all'articolo 7 entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore dalla legge di conversione del presente decreto ».

All'articolo 6, quinto comma, sono soppresse le parole « , nei limiti strettamente necessari ».

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 MARZO 1977

All'articolo 6, ultimo comma, sono sopresse le parole « anche dell'opera di liberi professionisti, nonché ».

All'articolo 11, primo comma, le parole « 324 miliardi », « 140 miliardi », « 94 miliardi » sono sostituite, rispettivamente, dalle parole « 293 miliardi », « 130 miliardi », « 73 miliardi ».

All'articolo 12 sono sopresse le parole « , compresi gli inerenti oneri finanziari, ».

L'articolo 15 è sostituito dal seguente:

« La dotazione finanziaria del fondo centrale di garanzia per le autostrade è integrata, per l'esercizio finanziario 1977, della somma di lire 55 miliardi, per assicurarne il funzionamento secondo le modalità di cui all'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382.

Fino all'emanazione di una legge generale di riassetto delle società concessionarie a prevalente capitale pubblico in difficoltà, che dovrà provvedere anche all'eventuale integrazione della dotazione del Fondo centrale di garanzia di cui sopra, e comunque non oltre il 30 giugno 1977, è rinviato il pagamento dei debiti previsti dall'articolo 2 del presente decreto.

Il rinvio di cui al comma precedente non si applica ai crediti delle imprese esecutrici dei lavori, dei fornitori dei materiali impiegati nella costruzione delle autostrade, ai crediti relativi all'acquisizione delle aree, nonché a quelli di cui al precedente articolo 13 ».

All'articolo 16, secondo comma, le parole « 57 miliardi » sono sostituite dalle parole « 55 miliardi ».

PRESIDENTE. A questo articolo unico non sono stati presentati emendamenti.

Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

CÁSTIGLIONE, Segretario ff., legge:

La Camera,

nell'esaminare il disegno di legge n. 1143 di conversione del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, concernente la decadenza della Società autostrade romane e abruzzesi (SARA) dalla concessione di costruzione e di esercizio delle autostrade Roma-Alba Adriatica e Torano-Pescara;

preso atto che il Governo non ha dato risposta all'invito espresso nella seduta del 3 febbraio 1977 per assicurare i livelli oc-

cupazionali nelle zone interessate attraverso provvedimenti straordinari che dovevano mettere in moto investimenti produttivi e per opere sociali;

considerata la grave situazione occupazionale nella regione Abruzzo,

impegna il Governo

a predisporre d'intesa con la regione e gli enti locali un piano di interventi straordinari con investimenti immediati che garantiscano stabilità del lavoro, avvio della ripresa economica e che diano adeguata risposta ai bisogni sociali e arretrati dell'intera regione.

9/1143/1. Brini, Todros, Tani, Perantuono, Sbriziolo De Felice Eirene, Castoldi.

La Camera,

in sede di discussione ed approvazione del disegno di legge di conversione del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, concernente la decadenza della SARA dalla concessione di costruzione ed esercizio delle autostrade Roma-Alba Adriatica e autorizzazione all'ANAS a completare le opere;

con riferimento anche alle indicazioni contenute nel parere della Commissione lavori pubblici del 2 febbraio 1977, per la modifica del precedente decreto-legge, e con il quale si richiama il Governo a tener conto della situazione sociale dell'Abruzzo, attraverso provvedimenti straordinari rivolti a mettere in moto investimenti produttivi e per opere sociali;

considerato anche che il completamento dei lavori autostradali suddetti potrà garantire per breve periodo l'occupazione a migliaia di lavoratori, e che comunque si pone il problema di assicurare un tempestivo flusso di investimenti aggiuntivi ed integrativi, proprio in considerazione della gravità della situazione economica e sociale della regione abruzzese, con 70 mila disoccupati, in costante aumento per il rientro degli emigrati e comprendenti ampie aliquote di giovani in cerca di prima occupazione, con un tessuto produttivo estremamente debole, di cui è testimonianza la notevole incidenza della Cassa integrazione;

impegna il Governo

ad assumere, d'intesa con la regione, gli enti locali e le organizzazioni sindacali, iniziative sollecite ed adeguate rivolte a realizzare in Abruzzo, attraverso l'utilizzo della normativa esistente, tra cui quella sul Mezzogiorno (legge n. 183), un insieme

organico di investimenti produttivi e che tengano conto in particolare:

nel settore agricolo, dello sviluppo della zootecnica, della irrigazione, della forestazione e della sistemazione del suolo, e del rilancio delle produzioni bieticole, ortofrutticole e vitivinicole;

nel settore industriale, delle necessità di salvaguardare e incrementare l'occupazione attraverso l'attuazione degli impegni governativi per la soluzione definitiva dei problemi delle imprese ex Monti e IAC, l'apertura delle trattative per la riorganizzazione produttiva delle imprese Siemens, ACE, Magneti Marelli, nonché la verifica degli impegni occupazionali assunti dai grandi gruppi pubblici e privati in sede di rinnovo contrattuale ed in sede di CIPE;

nelle opere pubbliche, del potenziamento delle attrezzature sociali, dell'edilizia economico-popolare, eccetera;

nel settore turistico, della realizzazione di infrastrutture di base e di iniziative a partecipazione pubblica, rivolte a favorire il turismo sociale;

nel settore dell'istruzione, della ormai indilazionabile statizzazione delle università abruzzesi il cui onere finanziario, tra l'altro, è diventato insostenibile per le scarse risorse degli enti locali della regione.

9/1143/2. **Aiardi, De Cinque, Quietì, Gaspari, Del Duca, Di Giannantonio, Presutti.**

PRESIDENTE. Ambedue questi ordini del giorno possono ritenersi già svolti in sede di discussione sulle linee generali. Qual è su di essi il parere del Governo?

LAFORGIA, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Il Governo li accetta come raccomandazione.

PRESIDENTE. Chiederò ora se, dopo le dichiarazioni del Governo, i presentatori insistano a che i loro ordini del giorno siano posti in votazione.

BRINI. Non insisto.

AIARDI. Non insisto.

PRESIDENTE. È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Passiamo ora alle dichiarazioni di voto sul complesso del disegno di legge. Ricordo ai colleghi che il tempo concesso dal regolamento per le dichiarazioni di voto non può superare i dieci minuti.

Ha chiesto di parlare, per dichiarazione di voto, l'onorevole Perantuono. Ne ha facoltà.

PERANTUONO. La crisi economica della SARA, oggetto del presente decreto-legge, dimostra in modo esemplare non solo il fallimento di una politica che ha fatto delle scelte autostradali uno dei fondamentali punti di distorsione dello sviluppo trentennale del nostro paese, ma soprattutto le conseguenze quasi irreparabili di quelle scelte.

Si è molto discusso in questi giorni, prendendo a riferimento il decreto-legge di cui ci stiamo occupando, della situazione peculiarmente meridionale in cui versa l'Abruzzo, e sia il Governo, sia la democrazia cristiana hanno sostenuto che l'ultimazione dei lavori autostradali, nella ipotesi della totale agibilità, è divenuta indispensabile; e ciò perché altrimenti sarebbe impossibile evitare una crisi occupazionale che, sommandosi ai guasti presenti in una regione priva di ogni base produttiva, avrebbe potuto provocare ripercussioni di impensabile gravità.

In sostanza, con questo atteggiamento la democrazia cristiana ed il Governo non solo cercano di sfuggire alle gravi responsabilità della scelta, ma tentano anche di giustificarla, nello stesso momento in cui sono obbligati a riconoscere che la costruzione dell'autostrada e gli enormi mezzi economici in essa impegnati non sono valsi ad offrire prospettive ai lavoratori abruzzesi. Qualche collega democristiano ha avuto anche l'insensibilità di affermare, a fronte di dati incontrovertibili (70 mila disoccupati, di cui 35 mila giovani laureati, escludendo l'agricoltura, secondo una indagine della regione) — per limitarsi solo alla condizione occupazionale — che l'autostrada ha giovato all'economia della regione, e che oggi non occorrono scelte alternative a detta opera, ma bisogna andare a scelte definite « agiuntive ».

È evidente che si vuole, in questo modo insistere su una linea di investimenti in Abruzzo e nel Mezzogiorno chiaramente fallimentare. Tale atteggiamento è, a dir poco, irresponsabile. Diciamolo chiaramente, signor Presidente, onorevoli colleghi: l'Abruzzo ed il Mezzogiorno (e questa dell'autostrada è una brutta storia meridionale) hanno bisogno di omogeneizzare la loro realtà ad uno sviluppo complessivo del pae-

se che porti a soluzione i secolari problemi economici e sociali da cui sono afflitti. L'autostrada Roma-Adriatico, con i suoi 1.306 miliardi già spesi e le altre centinaia da spendere con il solo scopo di avere due tronchi paralleli a circa 40 chilometri di distanza, e con il traforo del Gran Sasso, è un tipico prodotto di quel sistema di potere e di quella rete di sottogoverno che la democrazia cristiana di Gaspari e di Natali ha costruito in Abruzzo, ed è un esempio tipico di cieco antimeridionalismo.

Il gruppo comunista darà un voto di astensione sul disegno di legge di conversione. I compagni Tani e Peggio, intervenuti nel dibattito, hanno espresso con chiarezza la posizione dei comunisti in merito al provvedimento. A tutte le considerazioni già svolte intendo aggiungere solo qualche altra. L'impostazione data dal Governo con il primo decreto-legge alla soluzione della crisi SARA, e di cui abbiamo avuto ancora qualche cenno ora dal sottosegretario, è stata a nostro giudizio — e non solo a nostro giudizio — inadeguata e sbagliata. Inadeguata, perché nella sostanza rifiutava ogni controllo sul modo in cui erano stati spesi dalla società concessionaria — cui si revocava la concessione, e di cui ci si accollavano tutti i debiti — i 1.306 miliardi occorsi per le opere già realizzate; sbagliata, perché insisteva sulla linea di spreco del pubblico denaro per opere che ormai è dimostrato che non solo non hanno portato allo sviluppo del Mezzogiorno, ma hanno dilapidato mezzi e ricchezze che, altrimenti investiti nel Mezzogiorno, avrebbero certamente reso meno drammatica la situazione economica ed occupazionale.

Ci siamo opposti alla conversione del primo decreto-legge affermando che bisognava affrontare le necessità di sviluppo dell'occupazione dell'Abruzzo con la riduzione al massimo di mezzi da investire nella ultimazione dell'autostrada e nella utilizzazione degli stessi mezzi in opere di sviluppo economico complessivo nell'agricoltura, nell'edilizia pubblica, nelle strutture sociali, eccetera. Abbiamo cioè chiesto che il Governo assumesse l'onere di prospettare soluzioni alternative all'autostrada; e non siamo stati soltanto noi a farlo: la Camera tutta ha chiesto questo impegno al Governo. Il decreto-legge numero due, invece, ha eluso tale voto della Camera, mostrando la profonda inadeguatezza della capacità del Governo ad affrontare questioni di così rilevante importanza.

Noi comunisti torniamo ad affermare di essere convinti che sono necessari, per avviare una politica nuova nel Mezzogiorno, non solo l'austerità ed uno sforzo di tutti gli italiani, non solo un fermo rigore ed una coerenza nell'azione dei sindacati operai, delle regioni e degli enti locali del nord, ma anche tagli severi e radicali nel sistema di potere e nella rete di sottogoverno che la democrazia cristiana ha costruito nelle regioni del sud.

Dobbiamo anche dire, però, che il Governo e la democrazia cristiana in questa occasione hanno mostrato una incredibile pervicacia nel rifiutare ogni analisi critica sui metodi con cui risorse immense sono state spese in opere che definirei faraoniche — è dir poco — e che tutti oggi — dico tutti — riconoscono essere state finalizzate non agli interessi generali del paese, ma a scopi esclusivamente clientelari. Né, per altro, abbiamo notato maggiore sensibilità per i reali problemi dei lavoratori dell'Abruzzo, di tutti i lavoratori dell'Abruzzo e del Mezzogiorno in generale, che oggi chiedono una inversione di tendenza nella utilizzazione delle risorse in obiettivi di sviluppo coerenti con le esigenze del paese, indispensabili per uscire dalla crisi: chiedono investimenti produttivi che possano garantire stabilità di lavoro e uno sviluppo nuovo e diverso dell'economia di tutto il Mezzogiorno.

L'atteggiamento del Governo ci è parso equivoco nel valutare il contenuto dell'ordine del giorno che ho richiamato, anche se forse — vogliamo dirlo chiaramente, signor Presidente, onorevoli colleghi — una chiave di decifrazione può essere data dal fatto che la democrazia cristiana, pur assumendo un atteggiamento unitario con le altre forze qui in Parlamento, ha alimentato localmente, contro la responsabile posizione dei comunisti, una grande agitazione, della quale si trovava traccia anche su *Il Popolo* di ieri.

Per dirla con un meridionalista, avremmo potuto fare di questo provvedimento occasione per dimostrare che occorre che ogni lira in più del reddito nazionale dirottata, attraverso organi pubblici, nel Mezzogiorno venga utilizzata per accrescere direttamente e indirettamente la capacità produttiva del Mezzogiorno stesso e quindi del paese nel suo insieme.

Fino ad ora non vi siamo riusciti, ma l'obiettivo può essere ancora raggiunto. In-

fatti, una delle ragioni per cui non voteremo contro la conversione in legge di questo decreto sta nel fatto che, grazie ad una modifica da noi proposta ed accolta in Commissione, il ministro avrà la possibilità — e quindi la responsabilità — di utilizzare le risorse previste, le quali, con un severo controllo sulle opere da eseguire, possono rendersi disponibili per progetti di opere suscettibili di immediato approntamento insieme alla regione e in grado di garantire stabile occupazione e investimenti produttivi.

In questo senso il responsabile richiamo fatto dal compagno Peggio al Governo trova una sua profonda motivazione. Né possiamo sottacere che, rispetto al decreto-legge governativo, il testo che la Camera si accinge a votare presenta modifiche che noi stessi abbiamo sollecitato. Per esempio, a fronte della proposta governativa di far assumere dall'ANAS indiscriminatamente tutti i debiti della SARA, senza controlli, abbiamo ottenuto (oltre a farci promotori di un apposito strumento legislativo) la sospensione dei pagamenti, con alcune necessarie eccezioni.

Vi è inoltre nel decreto l'obbligo per il Governo di affrontare complessivamente la grave situazione delle autostrade gestite dalle società i cui debiti sono garantiti dallo Stato con un disegno di legge da presentare al Parlamento entro il prossimo giugno. Desidero sollecitare il Governo a tener fede a questo impegno, testé confermato dal sottosegretario.

Si è ottenuta anche una seppur limitata riduzione della spesa prevista, mediante la eliminazione di opere chiaramente superflue. Infine, è stato adottato il metodo dell'aumento del fondo di garanzia, al fine di evitare che il Governo continui ad eludere l'obbligo di una verifica puntuale tra le consistenze del fondo e le indiscriminate garanzie con il fondo stesso concesse in passato.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, questo decreto non è adeguato ad un'esigenza che va al di là dello stesso oggetto cui si riferisce (autostrada Roma-Adriatico e SARA): l'esigenza cioè di sviluppo del Mezzogiorno. Ma il Governo e il ministro possono ancora utilizzare il potere loro conferito per dimostrare di voler impiegare in investimenti produttivi risorse che, se altrimenti destinate, lascerebbero intatte le condizioni di acutissima crisi in cui il Mezzogiorno, e l'Abruzzo in particolare, oggi versano (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Magri. Ne ha facoltà.

MAGRI. Io e i miei compagni voteremo contro questo provvedimento, per la semplice ragione che lo giudichiamo — ben più di altre scelte recentemente sottoposte a questa Assemblea — una scelta indecente. E, francamente, consideriamo abbastanza indecente anche la scelta di quei gruppi che, pur tuonando contro la conversione di questo decreto, astenendosi lasciano che esso passi.

Non utilizzerò molto tempo per cercare di argomentare questo nostro giudizio, perché gli argomenti sono già stati più volte ripresi con efficacia, per esempio dallo stesso presidente della Commissione lavori pubblici, onorevole Peggio.

In sostanza, ci troviamo di fronte ad un'opera che dai passati Governi è stata decisa senza che servisse a molto, per ragioni abbastanza scopertamente localistiche e clientelari: da una spesa inizialmente prevista in circa 30 miliardi, si è giunti ad oltre 1300 miliardi! In un'aula quasi deserta, la Camera è chiamata a decidere una sanatoria su una scelta e su un metodo insopportabili!

Pensavo che questa avrebbe potuto essere l'occasione modesta ma significativa per iniziare il seppellimento (anche se nella forma provocatoria della sospensione di una decisione già assunta) di un modo dissennato di gestire la politica economica, al di fuori di qualsiasi priorità produttiva, e di un metodo corrotto e clientelare di gestire la spesa pubblica. Credevamo che avrebbe potuto trattarsi dell'occasione per dare un segnale politico ai gruppi di pressione sempre più scatenati intorno alla spartizione del denaro pubblico, per dimostrare la volontà della direzione politica del paese, di questo Parlamento, di perseguire in nuovo modo, non puramente assistenziale, l'obiettivo dell'occupazione e dello sviluppo del Mezzogiorno.

Su questo tutti erano d'accordo, all'inizio: ricordo, signori deputati, che nella Commissione bilancio di cui faccio parte, quando fu discussa la materia, un autorevole rappresentante del gruppo comunista, il compagno Barca, intervenne con tono quasi napoleonico reprimendo le incertezze dimostrate da un suo stesso collega di gruppo, affermando che il gruppo comunista

avrebbe votato contro quella che considerava una cosa illegittima e non avrebbe compiuto alcun passo all'indietro. L'onorevole La Malfa (di quel gruppo repubblicano di cui testé ho ascoltato la dichiarazione di astensione) ha gridato la sua volontà di far fallire la SARA, con l'indignazione con cui la ghigliottina per i monarchi era chiesta da Saint-Just! Giorno dopo giorno, l'indignazione e la volontà si sono affievolite, per le pressioni — si è detto — delle organizzazioni sindacali, pressioni che a mio parere non avevano gran fondamento, tenendo conto che con la spesa di molti miliardi si sostiene per breve tempo l'occupazione di poco più di un migliaio di lavoratori, che avrebbero potuto benissimo essere impiegati utilmente e facilmente in altri settori. Quando erano (e saranno) sul tappeto altre importanti sollecitazioni sindacali, come ad esempio il suggerimento di non attuare i previsti ulteriori aumenti dell'IVA, ovvero quello di gestire diversamente il piano di riconversione industriale, allora il potere politico ed il Parlamento non hanno dimostrato pari zelo per le indicazioni dei sindacati.

Perciò, voteremo contro e in ogni modo ci sforzeremo, di fronte all'opinione pubblica e con gli strumenti a nostra disposizione, di additare a tutto il paese come rischia di passare inosservato l'esempio di una politica che parla in modo magniloquente di austerità, di programmazione, di severità e di organizzazione della spesa pubblica, ma agisce con il vecchio, logoro e screditato sistema del compromesso di gestione, per niente storico. Non solo pochi miliardi, ma la stessa fisionomia di questo Governo, di questa maggioranza e di questo stesso Parlamento, sono in ballo di fronte alla crisi economica e di credibilità istituzionale che travaglia il paese.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, l'onorevole Bartocci. Ne ha facoltà.

BARTOCCI. Annuncio il voto di astensione del gruppo socialista in ordine al provvedimento in discussione relativo alle autostrade d'Abruzzo.

I motivi che ci portano a questa astensione si riferiscono alla gravità, in termini economici ed occupazionali, della situazione abruzzese e al fatto che non riteniamo opportuno che un'opera costata 2.300 miliardi non possa essere ultimata soltanto per-

ché non possono essere stanziati, per il suo completamento, altri 25 miliardi.

Detto questo, dobbiamo aggiungere che notevoli riserve, compiutamente espresse dal compagno onorevole Castiglione a nome del partito socialista, sussistono da parte nostra sia per quanto riguarda il modo con cui il Governo formulò a suo tempo la sua primitiva impostazione sia in quanto riguarda il futuro dell'Abruzzo. In effetti, la maniera in cui è stata portata avanti in Italia la politica autostradale ha rappresentato la convergenza di un modo clientelare ed errato di governare. La politica autostradale ha prescinduto completamente da quella che avrebbe dovuto essere una programmazione dello sviluppo, dai modi con cui un paese, in larga misura ancora arretrato, doveva trovare le forme più idonee per pervenire ad una trasformazione profonda del sistema economico e sociale corrispondente alle vocazioni, ai bisogni e alle esigenze dello stesso paese.

L'incapacità dimostrata dal Governo nazionale e regionale di trovare modi alternativi di intervento nella disperata situazione abruzzese non ha rappresentato che una conferma della maniera con la quale la democrazia cristiana ha governato in questi trent'anni, prescindendo, appunto, da una visione di sintesi dei bisogni e delle esigenze di equilibrato sviluppo del paese e da uno stretto raccordo tra gli aspetti locali e quelli nazionali, determinando il completo sacrificio degli interessi del Mezzogiorno e della sua popolazione.

L'Abruzzo, dove la democrazia cristiana ha governato con la maggioranza assoluta fino al 1976, ha conosciuto nel dopoguerra un progressivo deterioramento della situazione economica, sociale e ambientale. Non è un caso che sia questa l'unica regione in cui si sia realizzato un saldo passivo della popolazione, cioè un decremento continuo dovuto ad un esodo costante. Ciò si è verificato proprio in conseguenza di questo modo di governare della democrazia cristiana la quale ha teso a ricercare unicamente soluzioni clientelari e di potere e non invece a valorizzare tutte quelle risorse, pure ingenti, che esistono allo stato potenziale all'interno di questa regione, impedendo così uno sviluppo corrispondente alle vocazioni naturali di questa terra.

Non è un caso, quindi, che siamo giunti a questo passo. Vorrei tra l'altro, soffermarmi su un'altra questione che tocca di-

rettamente i problemi di viabilità della regione. In Abruzzo nel mentre si costruivano centinaia di chilometri di autostrade non si è realizzata quella viabilità interna, necessaria per favorire le comunicazioni tra centri montani e collinari che vivono in una situazione di emarginazione economica, sociale e culturale dalla quale non riescono ad uscire. La democrazia cristiana è riuscita soltanto a partorire, con la sua inesauribile fantasia clientelare e affaristica, anche un nuovo progetto, anch'esso faraonico e contraddittorio con le esigenze locali. Si tratta di una transcollinare che, partendo dal nord, e correndo parallela e a pochi chilometri dall'autostrada, attraverserebbe tutto l'Abruzzo e che anzi in questa regione esaurirebbe quasi completamente la sua percorrenza. Sono altri 1.000 miliardi di investimento che la Cassa per il Mezzogiorno ha destinato a tal fine, a meno che le forze politiche non si oppongano come dovrebbero, e come noi faremo, affinché tali risorse vengano invece utilizzate per soddisfare esigenze reali di trasformazione economico-produttiva. Innanzitutto essa deve essere rivolta alla valorizzazione dell'organizzazione agricola, della zootecnia e dello sviluppo silvo-pastorale che potrebbe dare un grande contributo non soltanto al futuro della regione ma anche all'economia nazionale, influenzando direttamente sul *deficit* della bilancia dei pagamenti. Dobbiamo inoltre pensare ad avviare un processo di industrializzazione che non sia un fatto sporadico e clientelare. Ricordiamo che il tipo di insediamenti fatti recentemente in Abruzzo sono in larga misura in crisi, proprio per la maniera improvvisata e per la tecnica di rapina con la quale si sono realizzati. Abbiamo bisogno invece dell'insediamento innanzitutto di una industria di trasformazione che valorizzi al massimo le risorse e le produzioni agricole ed un tipo di commercializzazione dei prodotti alimentari che dia la possibilità ai cittadini abruzzesi di non veder più falciati i propri redditi.

Per tutte queste ragioni noi riteniamo che si debba profondamente criticare il comportamento tradizionale della democrazia cristiana e del Governo. Ma, al tempo stesso, richiamandomi a quanto ho affermato all'inizio, riteniamo che non sia possibile in questa situazione, nei confronti dell'Abruzzo — anche di fronte all'impossibilità di avere progetti alternativi immediati in termini di lavoro e occupazionali — bloccare il provvedimento in discussione.

L'onorevole Magri ha affermato che è indecente il comportamento oltreché della DC e del Governo, anche di quei partiti che, con la loro astensione, consentono la conversione di tale provvedimento. Noi riteniamo che la posizione dell'onorevole Magri rappresenti una politica del « tanto peggio tanto meglio », che non accettiamo, specie se ciò vuol dire mettere sul lastrico 2.500 lavoratori abruzzesi e le loro famiglie; anche se ciò non chiude il problema, perché evidentemente questi posti di lavoro sono assicurati soltanto per lo spazio di tempo di un anno, un anno e mezzo. Quindi, il problema è di promuovere una politica di intervento nell'economia abruzzese, per far sì che non solo vi sia un riassorbimento fra un anno, un anno e mezzo di queste 2.500 persone, ma anche il progressivo riassorbimento di una disoccupazione endemica, che nell'Abruzzo riguarda oltre 70 mila persone. Non è un caso che la nostra posizione si ricolleggi alla posizione del sindacato, espressa anche ultimamente dal compagno Lama, che non è una posizione di connivenza o di copertura delle altrui responsabilità. La nostra impostazione non concede nulla alla demagogia, ma tiene responsabilmente conto della disperata situazione abruzzese. Non è privo di significato il fatto che il partito comunista, pur partendo dalle posizioni che conosciamo, ma tenendo conto di questi problemi e di queste esigenze, abbia mutato la sua posizione originaria, decisamente contraria al provvedimento, anche se non ha mutato il giudizio politico sulle ragioni che hanno portato a questa situazione.

Concludo, quindi, signor Presidente, onorevoli colleghi, dicendo che il gruppo socialista, per le ragioni esposte, si asterrà dalla votazione sul provvedimento in discussione.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Pannella. Ne ha facoltà.

PANNELLA. Signor Presidente, colleghi, signor sottosegretario, metto nel conto di una immagine retorica il fatto che il rappresentante del Governo abbia detto di avere l'onore di sollecitare l'approvazione di questo disegno di legge da parte del nostro Parlamento; altrimenti, più che di imprudenza, parlerei di impudenza. Si tratta di una delle vicende più vergognose e sintoma-

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 MARZO 1977

liche non solo di questa legislatura, ma di numerose legislature. Si tratta di qualcosa sulla quale noi chiederemo una Commissione parlamentare di inchiesta, di qualcosa che dovrebbe in qualsiasi altro paese coinvolgere il codice penale in iniziative specifiche di questo tipo. Esiste tutta una serie di reati come la bancarotta fraudolenta, come il peculato, come l'infedeltà dei pubblici funzionari, che sicuramente sono sullo sfondo di questa vicenda, che si definisce politica unicamente perché solo così ha potuto svilupparsi alle spalle dell'Abruzzo, con l'impunità, che è propria nel nostro paese, del furto e della truffa quando riescono ad ammantarsi di un connotato politico.

Pertanto, chiedo scusa al compagno Bartocci se ritengo che sia demagogico rimproverare al compagno Magri di volere la politica del « tanto peggio tanto meglio », perché semmai la politica di coloro che si astengono, continuando così a dare a questa politica maggioranza e sostanza di maggioranza, è tutt'al più una politica di piagnoni del « tanto peggio tanto peggio », in attesa poi di « tanto peggio tanto peggio ». Infatti, in realtà, il vostro modo di continuare a far corpo con questa maggioranza è di venire qui ogni volta a dire che l'attività legislativa alla quale siamo chiamati — e lo state facendo da mesi — è in realtà intollerabile, è una cattiva attività legislativa. Dite sempre che è l'ultima volta e, poi, invece, continuate a portare il consenso della vostra astensione.

Il fatto che questa situazione sia particolarmente grave, particolarmente intollerabile è dovuto anche ad un altro elemento: se voi tutti, Governo, maggioranza, regione abruzzese e strumentalizzazione del sindacato che ne è stata fatta, non siete riusciti a trovare in quattro mesi mille posti di lavoro alternativi, voi tutti uniti, avendo in mano tutto il potere governativo e di maggioranza, a Roma ed in Abruzzo, significa che voi non troverete in Abruzzo né nei prossimi mesi né nel prossimo anno i mille o i duemila o i cinquemila posti di lavoro alternativi. Se non li avete ottenuti, se non li avete, in una qualche misura, inventati sotto la sferza del rischio di dover venire qui a convalidare questo atto di governo fallimentare, significa che poi, nell'ordinaria amministrazione, nella « quietudine » della disperazione per un momento lenita, non li troverete e ci troveremo poi con i mille miliardi dell'operazio-

ne di spacco dell'Abruzzo, del suo litorale, ancora una volta, intercollinare, per cui verrete a piangere e ad astenervi perché questa è una operazione che non doveva essere fatta.

Io penso che si debba avere il coraggio, in certi momenti, di assumere atteggiamenti che, sull'istante, possono apparire impopolari, se non vogliamo renderci complici della politica antipopolare, che voi ora denunciate, dei Gaspari e dei Natali.

Io certo conosco, perché sono abruzzese, il clima culturale nel quale siamo stati allevati. Da bambino ho sempre sentito parlare di questo traforo, ricordo anche il compagno ministro Romita nel 1946, avevo sedici anni, a Teramo con questa promessa del traforo. Era una eredità culturale fascista, una eredità in negativo, nella quale appunto si cercava di dare a delle terre come quelle del Mezzogiorno l'illusione faraonica della grande opera pubblica. Ebbene, noi abbiamo convalidato questa truffa di tipo culturale e adesso andiamo avanti avendo accettato — questo è l'aspetto più grave e lo sottolineo — l'incapacità di trovare che cosa? In una operazione nella quale 1.700, 1.800 o 1.900 miliardi alla fine saranno stati buttati via, in questa situazione ci si è rassegnati a non trovare mille posti di lavoro alternativi, rispetto ai poveri abruzzesi disoccupati, e si è riusciti a coinvolgere il sindacato in una operazione populista e di plebe e non, invece, di alternativa proletaria e di lotta.

Se aveste detto voi un « no » a questo decreto, avremmo trovato in Abruzzo e ovunque le energie perché intorno a questi mille eventuali disoccupati, cassa integrazione o no, si determinasse l'occasione per investimenti alternativi e per una cultura — se volete — degli investimenti alternativi per l'Abruzzo.

Il nostro è quindi un « no », signor Presidente, anche ai termini stessi della scelta così come ci viene posta, con questo ricatto reazionario e populista, « altrimenti mille muoiono di fame », per convalidare la politica che ha prodotto non mille ma milioni di disoccupati e di emigrati in Abruzzo. E non dimentichiamoci della silicosi! Il nostro sindacato è stato molto spesso costretto, dalle tragiche situazioni in cui si è trovato ad operare, ad essere corvivo. Cioè le silicosi che si sono sviluppate oltre il lecito in questa operazione, per esempio, forse hanno visto

qualche mancanza di rigore proprio dietro il ricatto umano dell'incalzare della dispe-razione e della disoccupazione.

Se noi ci facessimo carico innanzitutto dei momenti di disperazione penso che non interpreteremmo appunto il dato proletario, il dato alternativo, ma saremmo ancora una volta dei mediatori di rivolte e di plebi che non esistono più. La cosa per l'Abruzzo è ancora più grave, signor Presidente, perché questa è una regione che dall'unità d'Italia è stata massacrata nella sua economia montana e nel suo stesso reddito *pro capite* rapportato alla realtà di oggi; è stata demolita, distrutta. In essa la pirateria capitalistica sta distruggendo spiagge, sta distruggendo l'acqua e l'aria; sta appunto portando ad una situazione nella quale dobbiamo continuare a prendere atto che se fra Roma e Teramo e Alba Adriatica e Giulianova ci vorrà forse un'ora, un'ora ed un quarto, in realtà questa sarà la vicinanza proprio con quello di cui l'Abruzzo ed il Mezzogiorno muoiono da decenni e ormai da un secolo.

È per questi motivi che il gruppo radicale voterà contro questo provvedimento, volendo non fare la politica dello struzzo davanti alla drammaticità di certe situazioni, volendo non accettare il ricatto dell'assistenza e della vicinanza umana ai mille operai, per rafforzare ancora di più la protervia della politica che voi denunciate adesso. I Gaspari, i Natali: ma poveri Gaspari e Natali! Solo adesso li attaccate, quando poi, con il vostro voto, fate passare una sorta di sanatoria, malgrado gli emendamenti che — si dice — apriranno il varco ad una diversa politica.

Comunque, signor Presidente, credo di avere evocato a sufficienza i motivi ed anche lo stato l'animo per i quali il gruppo radicale voterà contro questo provvedimento, anche perché l'intervento del compagno Peggio e gli altri da parte di esponenti della sinistra (che poi lascia passare questo provvedimento) sono tali che io — se esiste un processo formativo corretto della volontà del legislatore — non arrivo a comprendere, come, apprendendo quello che in più ho appreso da Peggio, da Barca e dagli altri, si può poi arrivare alla moralità di un voto contraddittorio con quelle condizioni.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Giglia. Ne ha facoltà.

GIGLIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero fare una breve dichiarazione di voto a nome del gruppo della democrazia cristiana, non senza aver prima espresso il mio rammarico per non aver potuto svolgere la mia replica. Pur non avendo altro da aggiungere dopo quanto già detto all'inizio della discussione sulle linee generali, vorrei fare solo alcune precisazioni e ringraziare i colleghi intervenuti.

La democrazia cristiana ha partecipato al serio confronto svoltosi prima in Commissione e successivamente in aula. Essa ha fornito il proprio apporto nei due importanti momenti già ricordati anche dal presidente della nostra Commissione, onorevole Peggio: il momento nel quale appariva possibile realizzare una qualche economia di spesa e il momento nel quale si è constatato che tali economie, purtroppo, non era possibile realizzare, poiché non potevano essere adottate quelle soluzioni alternative idonee a risolvere i problemi sociali dell'Abruzzo.

La democrazia cristiana, soprattutto nel corso degli ultimi quattro mesi, ha cercato, assieme a tutta la Commissione lavori pubblici ed al suo presidente (al quale desidero dare atto del suo grande impegno) di trovare il modo migliore per permettere al Parlamento di affrontare la più vasta tematica del problema relativo alle gestioni autostradali del nostro paese. Si tratta di un problema economico e finanziario che non può più essere differito. È per questi motivi che la Commissione ha modificato totalmente l'articolo 15 del decreto-legge, innovando non solo in merito al rinvio del pagamento dei debiti a breve, per quanto riguarda il problema della SARA, ma auspicando anche l'immediata presentazione di un disegno di legge per il riassetto delle autostrade a prevalente capitale pubblico di cui si invoca l'urgente presentazione. In proposito, sono lieto di aver appreso che il sottosegretario, nella sua replica, ha annunciato che il Governo si appresta rapidamente a presentare con sollecitudine questo disegno di legge.

È per questo che il gruppo della democrazia cristiana, constatato che la necessità del completamento delle opere si sommava alle esigenze profonde dell'Abruzzo (qui ricordate, ma alle quali evidentemente bisogna far fronte), si è impegnato a trovare adeguate soluzioni che, contemporaneamente, servissero per il completamento delle

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 MARZO 1977

opere e per andare incontro ai problemi dell'occupazione.

È dunque per questi motivi che il nostro gruppo darà voto favorevole alla conversione in legge del decreto-legge in esame.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Trasmissione dal ministro degli affari esteri.

PRESIDENTE. Il ministro degli affari esteri ha trasmesso, con lettera del 21 marzo 1977, i testi delle convenzioni e raccomandazioni adottati dalla Conferenza internazionale del lavoro nella 60ª sessione tenuta a Ginevra.

Tali testi saranno trasmessi alle Commissioni competenti.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1º febbraio 1977, n. 11, recante modificazioni alle norme in materia di tasse sulle concessioni governative per le radiodiffusioni (modificato dal Senato) (1084-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, modificato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1º febbraio 1977, n. 11, recante modificazioni alle norme in materia di tasse sulle concessioni governative per le radiodiffusioni.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle modificazioni introdotte dal Senato ed accettate dalla Commissione.

Ricordo che nella seduta del 24 marzo scorso la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente.

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

GARZIA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, ricordo che la Camera aveva approvato la conversione in legge del decreto-legge 1º febbraio 1977, n. 11, aumentando le tasse sulle concessioni governative relative alla televisione a colori, e più precisamente elevando la tassa da 8 mila lire a 28 mila lire per l'abbonamento familiare ed elevando altresì da 8 a 28 e da 24 a 84 mila lire la tassa di concessione governativa

relativa ad apparecchi televisivi, a seconda che l'apparecchio sia installato su natanti o su auto di potenza inferiore o superiore a 26 cavalli fiscali.

Il Senato ha ritenuto di rivedere in parte l'aumento della tassa di concessione governativa e ha riportato alle 8 mila lire iniziali la tassa relativa al solo abbonamento alla televisione a colori. Inoltre, il Senato ha introdotto un miglioramento di tipo esattoriale, perché dopo il terzo capovero delle note a margine della tabella n. 125 è stato inserito il seguente periodo: « qualora durante l'anno sia contratto un abbonamento alle radiodiffusioni che comporti il pagamento della tassa di concessione governativa in misura superiore a quella stabilita per l'abbonamento in corso, in occasione del primo versamento di quanto dovuto per il nuovo tipo di utenza deve essere corrisposta la differenza tra la maggior tassa di concessione governativa prevista e quella già pagata ».

Era questo un chiarimento che mancava alla legge e che indubbiamente è stato opportunamente introdotto dall'altro ramo del Parlamento.

Il disegno di legge di conversione reca poi, come modifiche apportate dal Senato, gli articoli 2 e 3. L'articolo 2 è relativo al termine entro il quale occorre regolarizzare la tassa di concessione governativa.

L'articolo 3 concerne un completamento della stesura del testo legislativo, prescrivendo che la presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Le ragioni per le quali il Senato ha riportato il canone della televisione a colori per abbonamenti di tipo familiare a 8 mila lire dalle 28 mila lire, che la Camera, non all'unanimità, aveva stabilito, sono sostanzialmente due. Credo che esse siano contenute nelle dichiarazioni dei commissari che hanno introdotto al Senato tale variante e in una sorta di protesta che l'ente sembrerebbe aver fatto pervenire al Ministero delle finanze. Da un lato, con l'elevazione del canone di 20 mila lire si sarebbe limitato l'impulso alla diffusione della televisione a colori; in secondo luogo l'elevazione del canone in una misura così sproorzionata (anche se 20 mila lire rispetto al costo del televisore non appaiono in verità sproorzionate), avrebbe invogliato ad ulteriori evasioni.

Vorrei soffermarmi sulle evasioni, perché ritengo che sia compito del relatore fornire

qualche indicazione che serva concretamente a migliorare una situazione contributiva, soprattutto quando si tratta di accertamento di evasioni.

Circa il primo punto, comunque, ricordo che fui molto preciso già nella relazione al provvedimento in prima lettura. Dissi, infatti, che i televisori a colori introdotti in Italia risultavano — se qualcuno è in grado di correggermi lo prego di farlo — per il 75 per cento di costruzione straniera, ed in prevalenza di due industrie, la *Grundig* e la *Philips*, le quali, pur avendo stabilimenti di produzione in Italia, preferivano fabbricare all'estero per ragioni di costo del lavoro ed introdurre in Italia il prodotto finito, gravando, quindi, sulla nostra bilancia commerciale. Rilevai, dunque, che favorendo e sollecitando questo tipo di teleaudizioni a colori, certamente non si facilitavano e non si incentivavano le industrie nazionali, ma, al contrario, semmai si agevolavano le industrie straniere, che ricavano un profitto del 30 per cento — se le mie informazioni sono esatte — sul costo di ogni televisore. Dissi, inoltre, che probabilmente una tassazione in qualche misura restrittiva, se non punitiva, avrebbe, da un lato scoraggiato un consumo (che non credo si debba in alcun modo e in alcuna misura incentivare in questo momento) e dall'altro avrebbe spronato e indotto le industrie nazionali a produrre televisori a colori evidentemente a prezzo inferiore e — dato il margine cui ho fatto cenno — con il possibile riassorbimento delle 20 mila lire di maggiorazione.

Vorrei ritornare sul tema delle evasioni. Le evasioni sono — già per il bianco e nero — di entità veramente massiccia. Se la RAI-TV ammette che le evasioni siano di circa il 10 per cento del totale degli apparecchi esistenti in Italia, altre fonti indicano queste evasioni nel 30 per cento. In buona sostanza, su 12 milioni di utenti di televisori in bianco e nero, un milione e mezzo, diciamo, sarebbero possessori di apparecchi televisivi non in regola con l'abbonamento.

Se per un istante esaminiamo il bilancio della RAI-TV, ci rendiamo conto che queste evasioni rappresentano qualcosa di veramente consistente. Infatti, tale bilancio ha delle entrate così ripartite: per il 63 per cento da abbonamenti, per il 28 per cento da pubblicità, per il 9 per cento da entrate varie di altro genere. Se la RAI-TV riuscisse a reperire gli evasori del canone di abbonamento della televisione in

bianco e nero, recupererebbe, nel limite del 10 per cento, ben 21 miliardi di lire, mentre lo Stato ricaverebbe ulteriori 4 miliardi di tassa di concessione governativa. Se invece l'evasione fosse della portata del 30 per cento, avremmo allora 63 miliardi recuperati dalla RAI-TV e 12 miliardi recuperati dal fisco, sotto forma di tassa di concessione governativa.

La verità, signor Presidente, onorevoli colleghi, è che non esistono mezzi tecnici attraverso i quali sia possibile individuare l'evasore ricevente, mentre esistono mezzi tecnici attraverso i quali è possibile individuare l'evasore emittente. Di fronte a questa situazione, la RAI-TV si avvale di una strana figura, che giuridicamente non saprei definire se non nel modo con il quale la stessa RAI-TV la definisce, cioè « produttore di abbonamento ». Si tratta di individui che vanno in giro a scovare gli evasori e ne segnalano l'esistenza alla RAI, la quale, a sua volta, li segnala alla Guardia di finanza. Normalmente, trattandosi di persone fisiche non dotate di altro documento di identificazione, se non questo che li qualifica « produttori di abbonamento », non hanno alcun potere e men che meno quello di accesso al domicilio dei possibili evasori, ma hanno la semplice facoltà di intrattenere cordialmente a colloquio tali soggetti per indurli — così mi è stato detto — a regolarizzare la loro posizione.

PRESIDENTE. È un SID televisivo, onorevole Garzia, sulla cui legittimità non solleviamo interrogativi.

GARZIA, Relatore. Mi scusi, signor Presidente, ma non potevo non mancare di segnalare in questa sede come quelle 20 mila lire, che la Camera aveva introdotto quale maggiorazione del canone, non potessero certo influire sulla diffusione della televisione a colori o rappresentare una spinta all'evasione. Si tratta piuttosto della necessità — credo debba essere sottolineato — di reperire un altro modo attraverso il quale porre fine ad evasioni tanto massicce (stante la misura che ho indicato, ritengo che nessuno possa non definirle tali), il che potrebbe sensibilmente migliorare il bilancio della RAI-TV. Essendo, per altro, il tema quello della tassa di concessione governativa per le radiodiffusioni, la preoccupazione deve essere anche quella di evitare un'evasione che tocca l'amministrazione finanziaria.

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 MARZO 1977

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

SANTALCO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

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

SANTAGATI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, debbo riscontrare — ed è un fatto di pura rilevazione parlamentare — che, mentre in occasione della prima discussione del decreto-legge in esame, nella seduta del 17 febbraio, fui molto sfortunato (probabilmente il 17 porta sfortuna...) e rimasi il solo, con la benevola attenzione del collega liberale, a sostenere la inopportunità di un ulteriore aumento della tassa di concessione governativa per la televisione a colori, oggi non è più così. Sostenni la inopportunità di detto aumento, che si traduceva nel macroscopico aumento di ben 20 mila lire della tassa di concessione di cui trattasi (dalle 8 mila lire di cui al decreto-legge del Governo si passava a 28 mila lire), e fui avversato da tutti gli altri: in primo luogo, tra i miei più validi contraddittori, anche perché più preparato, vi era l'attuale relatore. Ritenevo, essendosi lo stesso dichiarato decisamente favorevole a detto aumento, che l'onorevole Garzia non potesse rivestire questa sera ancora la qualifica di relatore, sostenendo una tesi opposta sullo stesso provvedimento. Si è relatori allorché si esprime, oltre all'opinione degli altri, anche la propria, altrimenti non si comprenderebbe perché nella storia parlamentare assistiamo tante volte alle dimissioni dei relatori. L'ultimo esempio è di pochi giorni orsono, quando l'onorevole Loris Fortuna, uno dei due relatori sul provvedimento per la riconversione industriale (che dovrebbe giungere in aula proprio questa settimana), si è dimesso perché le sue idee non collimavano con quelle degli altri.

Non ho, a questo punto, capito quale sia la vera convinzione dell'onorevole Garzia. Non si può essere tanto « morbidi » e recettivi da sostenere entrambe le tesi! Sì, Gorgia da Lentini ed i sofisti dell'antica Grecia indifferentemente sostenevano l'una o l'altra tesi, ma non mi risulta

che l'onorevole Garzia voglia fare la concorrenza ai sofisti... Avrei capito che questa sera il relatore o avesse taciuto — con ciò dimostrando, in certo qual modo, di vedere e di sentire le cose in modo diverso dall'attuale momento — o avesse chiarito la ragione della sua « conversione », che non è certo quella di Paolo sulla via di Damasco. Ad ogni modo, questi sono misteri della psiche umana, che non posso in questa sede approfondire. Noto unicamente l'incoerenza di determinate posizioni, poiché non si può essere relatori buoni a tutti gli usi... Si deve, quando le cose cambiano, aver il buon gusto di non insistere in certe posizioni.

Comunque, il Garzia *double face*, il Garzia numero due, ci dice che bisogna essere d'accordo con la riduzione della tassa di concessione governativa. Ed io mi congratulo col Garzia numero due perché non mi posso certo congratulare col Garzia numero uno. Debbo anche sottolineare — e questo va tutto a vantaggio dell'onorevole Garzia — che la conversione ha investito tutti i settori della Camera, perché praticamente io sono l'unico che sia rimasto coerente con le impostazioni originarie, perché io sostenni il 17 febbraio l'assurdità di quell'aumento e fui quasi commiserato. Non vedo per esempio qui l'onorevole Azzaro, mio ottimo amico, il quale addirittura riteneva sprecata la mia generosa fatica nel cercare di convincere la Camera a diminuire questo canone.

PRESIDENTE. Onorevole Santagati, era sprecata per la Camera, ma non fu sprecata per il Senato, evidentemente. Ella si è tirato dietro l'intero Senato, e non è poca gloria.

SANTAGATI. Sarei molto onorato se così fosse. Ora spiegherò invece qual è il retroscena di tutta questa vicenda piuttosto ambigua e antipatica.

Tutti i colleghi dei vari gruppi, i colleghi comunisti, i colleghi socialisti e gli altri intervenuti nel dibattito, avevano scoperto una cosa, direi, irresistibilmente interessante: cioè che in fin dei conti ventimila lire di aumento non erano gran cosa quando un televisore a colori viene a costare sulle 600-700 mila lire. La tassa di concessione governativa veniva quasi considerata una tassa « a peso »: più costava il televisore, più forte doveva essere

la tassa di concessione. È una concezione, questa, del tutto assurda.

Io sto parlando soltanto dell'aspetto fiscale della questione, perché l'altro aspetto, quello di competenza del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, è una cosa diversa. Su questo faremo poi una discussione, perché resteranno ancora da stabilire le ragioni per le quali sono stati raddoppiati i canoni, o addirittura più che raddoppiati, quando poi non ci sono le condizioni idonee per questo raddoppio. Infatti, i servizi forniti dalla RAI-TV, sia in bianco e nero, sia a colori, non giustificano canoni così elevati. Ma questo è tutto un altro discorso e, come non me ne occupai — correttamente — nella seduta del 17 febbraio, non me ne occupo — altrettanto correttamente — nella seduta odierna.

Bisognerà vedere perché la RAI-TV più programmi deteriori ci offre, più chiede canoni elevati; in ciò contraddicendo tutte le regole dell'economia, in base alle quali si possono chiedere aumenti di prezzi per determinati servizi in relazione alla loro bontà. Ma naturalmente questo avviene in regime di economia libera. Ma poiché la RAI opera — o operava, per la verità — in regime di monopolio, ha ritenuto di potere tranquillamente offrire servizi più scadenti a prezzi sempre più elevati. Oggi c'è tutto il problema delle radio e delle televisioni libere, c'è tutto il problema della concorrenza delle televisioni straniere e quindi la RAI si trova in una posizione difficile. Prima infatti i teleutenti erano come i cittadini russi. Io sono stato in Russia e ho avuto modo di constatare che ai russi non è consentito di conoscere nulla che non sia stabilito dalla stampa e dalla televisione ufficiali. In Italia una certa libertà di stampa ancora rimane, ma il monopolio della RAI metteva i cittadini italiani nelle condizioni di mangiare quella minestra o buttersi dalla finestra. Ora, con la sentenza della Corte costituzionale che ha consentito di rivedere il concetto di monopolio, si è avuto l'*exploit* delle radio e delle televisioni libere, che in certo qual modo sta consentendo ai teleutenti di fare un confronto tra la televisione di Stato e quelle libere. Quindi è chiaro che si registra una contrazione negli abbonamenti. Nasce allora un grosso problema: come si possa, cioè, da parte della RAI-TV, in regime di concorrenza, pretendere il pagamento del canone televisivo se per avventura l'utente

ritenga di non fruire della televisione di Stato. Ma qui il discorso è un altro. Un problema di merito, un problema che attiene alla natura del servizio viene — non correttamente, a mio avviso — mescolato con un problema di natura fiscale. E su questo aspetto intendo svolgere le mie argomentazioni.

Abbiamo appreso — e non soltanto dal relatore, il quale ha praticamente riferito quello che è avvenuto presso l'altro ramo del Parlamento — che al Senato l'inversione di tendenza è scaturita essenzialmente da una dichiarazione proveniente dalla RAI. Ora questo è grave. Non è consentito, infatti, che l'ente beneficiario dei versamenti da parte dei cittadini possa intervenire sull'attività parlamentare con delle prese di posizione tendenti a capovolgere il ragionamento compiuto, sia pure male, da uno dei rami del Parlamento. Praticamente la RAI ha invitato il legislatore a non aumentare eccessivamente la somma dovuta da parte di possessori di televisori a colori, al fine di non incrementare l'evasione, con conseguente diminuzione del gettito che lo stesso ente ricava non sulla tassa di concessione governativa (alla quale lascia intendere che, tutto sommato, non è molto interessato), ma sul canone di abbonamento. E si tratta di una quota consistente, perché, con tutti gli annessi, viene ad incidere nella misura di 37 mila lire per ogni abbonamento (mi riferisco ovviamente ai televisori a colori, poiché l'emendamento specifico approvato dal Senato, che ha modificato il testo approvato dalla Camera contro il parere del mio gruppo, riguarda proprio questo aspetto).

Ci troviamo quindi in questa situazione: si muta parere, ma ciò non avviene per una esigenza di giustizia fiscale, come quella che io avevo cercato di mettere in evidenza più volte, evidenziando che la tassa di concessione governativa era un *quid* aggiuntivo di natura fiscale al canone di abbonamento. Infatti finora il livello delle tasse di concessione governativa si era mantenuto molto modesto, essendo determinato, prima che intervenisse il provvedimento in esame, nella misura di 500 lire per le autoradio, di mille lire per le radio, di tremila lire per gli apparecchi televisivi per la ricezione in bianco e nero. Anzi, per quanto riguarda questi ultimi apparecchi, c'è da dire che fino al 1972 la tassa di concessione governativa sul canone di abbonamento era pari a duemila lire.

È evidente, quindi, che il concetto di tassa di concessione governativa corrisponde, sul piano fiscale, al concetto di servizio che lo Stato rende al cittadino. Nel caso in esame di quale servizio si tratta? Di quello per cui, essendosi assicurata la RAI il finanziamento attraverso il canone dei propri programmi, lo Stato preleva, bontà sua, una quota dei proventi, in base ad una interpretazione molto lata del concetto di pubblico servizio. È chiaro, quindi, che 3 o 4 mila lire costituivano una cifra più che adeguata, tenuto conto, ripeto, del fatto che il servizio dello Stato era nominale, del tutto apparente, ma non sostanziale. Mai si sarebbe potuto immaginare che lo Stato accrescesse di colpo queste tasse, passando da 2 a 3 e poi a 4 mila lire.

È nato poi il problema della televisione a colori. Dal momento che era la prima volta che si stabiliva una tassa del genere, ci si è ripromessi di fare qualcosa di più, perché — e qui il concetto fiscale va un po' al di là di qualsiasi interpretazione — si tratta di un bene di lusso, di un bene voluttuario. Questa impostazione, secondo me, è sbagliata. Nego infatti in primo luogo, che la televisione sia un bene di lusso, sia in bianco e nero, sia a colori: la televisione è un bene di consumo, e non penso che, per questo semplice fatto, l'erario debba ricavare un lucro. Si badi che sto parlando sempre di tassa di concessione governativa. Non vedo la ragione per cui, al di là del minimo indispensabile, lo Stato debba prelevare un tributo su un bene di largo consumo con il quale esso non ha nulla a che fare.

Che cosa rappresenta di diverso la televisione a colori rispetto a quella in bianco e nero, sempre in riferimento al rapporto di concessione? Rappresenta un cambiamento irrilevante ai fini della determinazione di una tassa di concessione. Si potrà semmai discutere del canone, perché si presume che il servizio a colori sia più costoso; ma non è possibile... colorare la tassa di concessione governativa. La concessione è unica, riguarda un bene unico. Quando la televisione a colori entrò ufficialmente nelle utenze italiane, a partire dal primo febbraio di quest'anno, si pensava che aver stabilito una tassa di 8 mila lire fosse già notevole, perché il servizio reso all'utente non era per nulla diverso da quello offerto con le trasmissioni in bianco e nero. In pratica, lo Stato potrebbe apporre i sigilli

sulla teleutenza, sulla radiutenza, potrebbe impedire la ricezione dei programmi qualora non si desse questo *quid* alla collettività, che è un *quid* del tutto aggiuntivo rispetto ai servizi prestati dall'ente radiotelevisivo.

Avevo già dimostrato nella discussione del 17 febbraio in quest'aula che quella di 8 mila lire era già una cifra esorbitante, non giustificata. A un certo momento si aguzza l'ingegno, e si dice — ricordo l'argomentazione portata in aula dall'onorevole Garzia — che, visto che la televisione a colori rappresenta un bene voluttuario, si può tranquillamente aumentare la tassa di concessione governativa, portandola da 8 a 28 mila lire.

Tutto questo è un assurdo dal punto di vista giuridico e fiscale, perché la concessione non è suscettibile di questi sbalzi enormi, di questi enormi aumenti.

Al Senato il discorso viene ripreso, ed è la RAI-TV che, finalmente, riesce ad aprire gli occhi ai parlamentari, perché sostiene che una tassa così elevata determina l'evasione per la sua stessa ingiustizia. L'evasione fiscale, infatti, è molte volte connessa alla esosità dei tributi: quando non è giustificato, un tributo, più è elevato, più urta contro la cosiddetta « coscienza fiscale ». Io non parlo degli evasori incalliti, di quelli che debbono essere puniti, e che io da anni chiedo che vengano perseguiti, anche se sembra che il Governo non riesca mai a trovare gli strumenti adatti a farlo. Parlo di quella evasione tecnica che è conseguenziale all'esosità del tributo. Tutti gli studiosi di materia fiscale sono concordi nell'affermare che quando il tributo supera i limiti della sopportabilità, aumenta l'evasione. Sotto questo profilo, posso giudicare giustificata l'interferenza della RAI-TV, che è riuscita a convincere e illuminare colleghi illustri, che pure di materia tributaria si intendono e che comunque si sono lasciati trascinare forse per calcolo politico, da un relatore comunista.

Questo, onorevole Garzia, è stato il suo destino: le sue tesi sono state disattese dal Senato e un relatore comunista è riuscito a far approvare l'eliminazione dell'aumento stabilito da questo ramo del Parlamento, a favore della quale si sono poi improvvisamente dichiarati tutti i colleghi del suo gruppo, poi quelli socialisti e infine tutti gli altri, tanto che alla fine il Senato ha praticamente all'unanimità abolito l'aumento

esoso di 20 mila lire che era stato qui deciso.

Però l'ingiustizia del tributo emerge sotto un altro profilo, che forse, onorevole Garzia, può in qualche modo consolarla: la Camera aveva aumentato la tassa di concessione non soltanto per i televisori a colori di privati, ma anche per quelli installati su natanti da diporto. Sempre da un punto di vista rigorosamente fiscale (il resto del discorso lo faremo in un'altra sede, con diversi argomenti), nel testo originario del decreto, il canone di cui alla lettera f) della tabella era stato fissato nella misura di 24 mila lire per i natanti da diporto.

GARZIA, *Relatore*. La tassa di concessione governativa, non il canone.

SANTAGATI. La tassa, certo: il canone è un'altra cosa, come ho già chiarito. Ma è proprio questa la stortura, perché si può discutere l'entità del canone in base al servizio offerto, ma non si può rendere così esosa una tassa di concessione governativa che lo stesso Governo — sentiremo a questo proposito tra poco la parola del sottosegretario Santalco, che è qui presente, credo per coerenza, al posto dell'onorevole Azza-ro, che si sarebbe trovato nelle stesse imbarazzanti condizioni dell'onorevole Garzia...

GARZIA, *Relatore*. Non sono affatto imbarazzato.

SANTAGATI. Tutto questo, onorevole Garzia, è obiettivamente imbarazzante, perché non credo che ella debba essere per virtù divina relatore di due tesi opposte a proposito di questo disegno di legge.

GARZIA, *Relatore*. Non sono contrastanti.

SANTAGATI. Ma sì, lo sono. Guardi i precedenti parlamentari: quando un relatore viene sconfessato, si mette da parte. Comunque ella è contento ed è ancora qui come relatore.

GARZIA, *Relatore*. Le chiarirò le cose in sede di replica.

PRESIDENTE. Invito i colleghi ad evitare dialoghi che non attengono, tra l'altro, all'argomento in discussione.

SANTAGATI. Stiamo inaugurando una nuova prassi: relatori *double face*, buoni a

tutti gli usi, pronti a sostenere la tesi positiva, quella negativa e magari anche la terza. È una questione di coerenza e di principio. Io non avrei fatto una cosa del genere.

PRESIDENTE. La prego, onorevole Santagati, non apriamo una discussione su questo punto. Io comunque non penso che la presenza di un sottosegretario piuttosto che di un altro sia elemento sufficiente a far presumere mutamenti nell'atteggiamento del Ministero o del Governo. Il discorso è quindi forse più complesso, ma non è questa la sede per farlo. La prego quindi di attenersi all'argomento.

SANTAGATI. Al Governo posso anche concedere un'attenuante, perché ricordo bene il dibattito svoltosi alla Camera su questo provvedimento: il Governo allora si rimise all'Assemblea. Il Governo pertanto si trova in una posizione diversa rispetto a quella dell'onorevole Garzia, che invece aveva chiesto l'aumento della tassa di concessione per la televisione a colori. Comunque, sono dettagli dei quali non ho poi eccessiva voglia di occuparmi.

POCHETTI. Sono già passati quaranta minuti, onorevole Santagati.

SANTAGATI. Sto concludendo, anche perché, se avessi voluto parlare più di quaranta minuti, il mio gruppo avrebbe chiesto la deroga ai limiti di tempo previsti per gli interventi nella discussione sulle linee generali. Questo dimostra che non vado alla ricerca dei quaranta o dei cento minuti: vado alla ricerca di una ragione, anche morale, perché, se nella formulazione di una politica fiscale non ci si preoccupa anche della sua intrinseca moralità, tutto va a catafascio!

Prescindendo dal cortese avvertimento del collega, registratore di minuti, concludo dicendo che in pratica è rimasto un aumento complessivo da 24 ad 84 mila lire per gli apparecchi televisivi a colori installati sugli autoscafi o sulle autovetture di potenza superiore a 26 cavalli fiscali. Questa ingiustizia non è stata sanata. Assistiamo al paradosso di una tassa di concessione governativa elevata *ad libitum* a cifre del tutto sproporzionate al valore del servizio corrispondente. Alle 84 mila lire si è giunti senza un vero criterio, perché ad esse non si giunge con alcun multiplo della cifra di

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 MARZO 1977

partenza (24). A tale cifra si è giunti con una triplicazione del tutto arbitraria del già arbitrario aumento da 8 a 28: l'8, arbitrariamente aumentato a 28, ha arbitrariamente determinato la triplicazione della tassa di concessione governativa!

Aderisco alla modifica migliorativa che riduce la tassa da 28 ad 8 mila lire, cui darò voto senz'altro favorevole; in sostanza è per questo che mi ero battuto, pur se per altre vie. Ribadisco la mia contrarietà alle altre norme che, contraddicendo qualsiasi principio di equità fiscale, finiscono con lo esasperare il fenomeno dell'evasione che si risolve, in ultima analisi, in un danno per lo stesso erario.

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

Ha facoltà di replicare l'onorevole relatore.

GARZIA, *Relatore*. Signor Presidente, se l'onorevole Santagati fosse stato più attento ascoltatore della mia pur affrettata relazione, avrebbe notato che io non ho espresso pareri. A parte qualche scorretta indicazione numerica, nella quale egli evidentemente si è perduto, avrebbe dovuto rilevare come al termine della relazione mancava la formulazione di un parere definitivo del relatore. Adempio ora quest'obbligo.

Non credo costituisca oggetto di scandalo la modifica da parte dell'altro ramo del Parlamento di un provvedimento adottato dalla Camera: proprio per questo esiste il sistema bicamerale. Il Senato ha ritoccato una delle tre tasse di concessione governativa, che la Camera aveva modificato. Si tratta quindi di una modifica parziale che non afferisce ai più rilevanti aspetti degli aumenti concernenti l'uso del televisore a colori sui natanti, o gli apparecchi autordio; sono rimasti gli aumenti a 28 e ad 84 mila dei canoni televisivi. Non essendo state ritoccate queste tasse di concessione governativa, che indubbiamente sono significative nell'attuale momento, credo che il provvedimento mantenga tutte le sue ragioni d'essere anche nel testo modificato dal Senato, e rimane da dire che, essendo prossima la scadenza dei termini del provvedimento adottato il 1° febbraio 1977, si può rinviare ad un'altra eventuale occasione una revisione, che indubbiamente diverrà necessaria se la nostra industria non si affrettirà a produrre televisori a colori, perché

non possiamo permettere che sulla bilancia dei pagamenti gravino anche passivi per questo genere di prodotti.

Avrei gradito che l'onorevole Santagati, quale componente della Commissione finanze e tesoro, si fosse soffermato sul problema delle evasioni più a lungo, come ho ritenuto di fare io.

PRESIDENTE. Onorevole Garzia, non provochi l'onorevole Santagati!

GARZIA, *Relatore*. Non provocherà l'onorevole Santagati, poiché ella cortesemente mi richiama.

La tassa è il corrispettivo di un servizio ma la sua misura viene proposta dal Governo e sancita e determinata dalla Camera. Essendo stato il provvedimento solo parzialmente riformato, esso rimane tuttavia valido e nel tempo potrà essere ulteriormente modificato. Inoltre, esso deve essere considerato come un provvedimento che si inquadra nella situazione di emergenza, poiché fa parte del « pacchetto » che consente la manovra fiscale, che ha costituito uno dei capisaldi del progetto di risanamento dell'economia nazionale. Ecco perché ritengo che esso possa essere accettato e approvato da questa Assemblea.

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

SANTALCO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Signor Presidente, onorevoli deputati, alla relazione completa — anche se succinta — e alla replica dell'onorevole Garzia, che io ringrazio, non avrei molto da aggiungere. Il provvedimento che torna qui per un riesame dopo le modifiche apportate dal Senato — modifiche che sono state accolte dalla VI Commissione di questo ramo del Parlamento — per la parte che si riferisce alla misura delle tasse di concessione governativa sui libretti di abbonamento per la detenzione degli apparecchi riceventi a colori riproduce la proposta governativa.

Vorrei, a questo proposito, dire al collega Santagati, che ha fatto riferimento al sottosegretario Azzaro, che oggi quest'ultimo è impegnato altrove e quindi non è potuto essere presente, ma che per la verità il collega Azzaro, allorché il provvedimento fu discusso sia alla Camera sia al Senato, si rimise alla volontà delle Assemblee.

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 MARZO 1977

SANTAGATI. Questo l'ho detto!

SANTALCO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Tutto questo risulta dal resoconto. Quindi, il collega Azzaro non ha nulla da rimproverarsi. Non credo che abbia bisogno di difesa, ma dico questo solo per ristabilire la verità.

SANTAGATI. Questo l'ho chiarito. L'unica cosa era che l'onorevole Azzaro si meravigliava della mia posizione.

PRESIDENTE. È tutto chiaro, onorevole Santagati. Non chiariamo più del chiaro.

SANTALCO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Questa sera l'onorevole Santagati può avere la soddisfazione di vedere accolta una sua proposta. Quindi, dovrebbe essere più calmo e più tranquillo.

SANTAGATI. Sono contento. Ma perché la gioia non si può esprimere con vivacità?

SANTALCO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Senz'altro. Con questo provvedimento, così come è stato modificato, viene a cadere anche la preoccupazione di coloro i quali temevano che quell'inasprimento della misura della tassa di concessione avesse effetto frenante sulle vendite, senza sottovalutare il fatto che l'Italia applicherebbe, dopo la Danimarca, il canone più elevato in Europa. Gli altri tre emendamenti presentati dal Governo, introdotti dal Senato ed accolti dalla stessa VI Commissione di questo ramo del Parlamento, si riferiscono al pagamento della tassa qualora durante l'anno sia stato contratto un abbonamento che comporti una tassa superiore, i tempi entro i quali debbono essere corrisposti gli aumenti deliberati e l'entrata in vigore della legge di concessione.

Quindi, non credo di dovermi soffermare oltre su questo provvedimento. Rinnovo il mio ringraziamento al relatore ed al collega Santagati che è intervenuto nel dibattito. Prego l'Assemblea di voler confortare con il suo voto favorevole il disegno di legge in discussione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame delle modificazioni apportate dal Senato affinché il disegno di legge risulti approvato nella medesima stesura dai due rami del Parlamento.

La prima modificazione è all'articolo 1, che la Camera aveva approvato (come articolo unico) nel seguente testo:

« È convertito in legge il decreto-legge 1° febbraio 1977, n. 11, recante modificazioni alle norme in materia di tasse sulle concessioni governative per le radiodiffusioni, con le seguenti modificazioni:

All'articolo 1, nella tabella, terza colonna, le cifre: 8.000, sono sostituite con la seguente: 28.000, e la cifra: 24.000, con la seguente: 84.000 ».

Il Senato lo ha così modificato:

« Il decreto-legge 1° febbraio 1977, n. 11, recante modificazioni alle norme in materia di tasse sulle concessioni governative per le radiodiffusioni, è convertito in legge con le seguenti modificazioni:

All'articolo 1, nella tabella, terza colonna, l'ammontare di lire: 8.000, di cui alla lettera e), è sostituito con il seguente: 28.000, e l'ammontare di lire: 24.000, di cui alla lettera f), è sostituito con il seguente: 84.000;

dopo il terzo capoverso delle note a margine della tabella stessa, è inserito il seguente:

« qualora durante l'anno sia contratto un abbonamento alle radiodiffusioni che comporti il pagamento della tassa di concessione governativa in misura superiore a quella stabilita per l'abbonamento in corso, in occasione del primo versamento di quanto dovuto per il nuovo tipo di utenza deve essere corrisposta la differenza tra la maggior tassa di concessione governativa prevista e quella già pagata ».

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo del Senato, al quale non sono stati presentati emendamenti.

(È approvato).

Dopo questo articolo, l'altro ramo del Parlamento ha introdotto un articolo 2, del seguente tenore:

« Gli aumenti di tassa di concessione governativa derivanti dalle modificazioni apportate dal precedente articolo al decreto-legge 1° febbraio 1977, n. 11, convertito nella presente legge, devono essere corrisposti entro 30 giorni dall'entrata in vigore di quest'ultima ».

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 MARZO 1977

A questo articolo non sono stati presentati emendamenti. Lo pongo pertanto in votazione.

(È approvato).

Il Senato ha infine introdotto un articolo 3 del seguente tenore:

« La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica italiana ».

Anche a questo articolo non sono stati presentati emendamenti. Lo pongo pertanto in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Discussione del disegno 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); e della concorrente proposta di legge: 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).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge già approvato dal Senato: 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; e della concorrente proposta di legge di iniziativa dei deputati Marzotto Caotorta, Bodrato, Botta, Picchioni, Costamagna, Rossi di Montelera, Porcellana, Garbi, Triva, Todros, Furia, Libertini, Spagnoli, Rosolen Angela Maria, Guasso, Aniasi, Froio, Mondino, Preti, Di Giesi, Ciampaglia, Righetti, Sarti, Vizzini, Romita, Nicolazzi, Gunnella e Bozzi: Sospensione della scadenza delle concessioni per grandi derivazioni di acqua per uso di forza motrice, assentite alle imprese degli enti locali.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Come la Camera ricorda, nella seduta del 25 marzo scorso la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente.

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

PORTATADINO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo il decreto-legge n. 13 del 1977, nel testo presentato al Senato per la conversione in legge, prorogava al 31 gennaio 1980, cioè di tre anni, la concessione di grandi derivazioni di acque per uso di forza motrice, assentite, a norma del vigente testo unico sulle acque e sugli impianti idroelettrici, agli enti locali, alle imprese a partecipazione statale e alle imprese autoproduttrici di energia elettrica.

La proroga per legge delle concessioni si è resa necessaria per un problema di diritto e per un problema di merito. In linea di diritto, in quanto l'articolo 25 del vigente testo unico sulle acque e sugli impianti idroelettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, stabilisce che le concessioni di grandi derivazioni di acqua per forza motrice, alla loro scadenza, non siano rinnovate, e che le relative opere di raccolta, di regolazione e derivazione, i canali adduttori dell'acqua, le condotte forzate e i canali di scarico passino in proprietà dello Stato senza compenso o indennizzo alcuno. Prevede inoltre, al secondo comma, che lo Stato ha la facoltà di immettersi nell'immediato possesso di ogni altro edificio, macchinario, impianto di utilizzazione, di trasformazione e di distribuzione inerente alla concessione, e ciò mediante la corresponsione agli aventi diritto di un prezzo di stima.

Dopo la nazionalizzazione dell'industria elettrica e l'istituzione dell'ENEL, in base al disposto di cui al quinto comma dell'articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica 18 marzo 1965, n. 342, allo Stato si è ora sostituito l'ENEL.

In linea di merito, il Governo non ha ritenuto opportuno che l'ENEL subentrasse nelle concessioni scadute il 31 gennaio scorso, o scadenti entro il periodo previsto dalla proroga, poiché ha, da un lato, valutato positivamente la funzione svolta dalle aziende municipalizzate o appartenenti ad altri enti locali nella distribuzione dell'energia elettrica; dall'altro, ha ritenuto importante salvaguardare il precario equilibrio tecnico ed economico della maggior parte delle imprese autoproduttrici di energia

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 MARZO 1977

elettrica (a partecipazione statale e non) per lo più appartenenti a comparti produttivi per i quali l'incidenza del costo dell'energia elettrica sul processo di produzione industriale è particolarmente rilevante. In questo caso, sarebbe stato contraddittorio, mentre si prospettano provvedimenti di sostegno alle imprese impegnate o che dovranno impegnarsi in processi di ristrutturazione, comportanti tra l'altro una migliore utilizzazione dell'energia, sacrificare una organicità già esistente tra produzione energetica e produzione industriale.

In sede di conversione in legge, al Senato l'originario decreto-legge è stato sottoposto a modificazioni, se non sostanziali, certo rilevanti. Innanzi tutto, la proroga è stata estesa dal 31 gennaio 1980 al 31 gennaio 1981. Si è chiarito che l'applicazione della stessa riguarda anche i consorzi costituiti tra gli enti locali e le imprese produttrici. Sono stati richiamati i diritti delle regioni a statuto speciale nei confronti delle acque vincolate dal piano regolatore generale sugli acquedotti, di cui alla legge 4 febbraio 1963, n. 129. Si è inteso limitare la proroga fino alla pur parziale utilizzazione delle acque stesse in funzione dello scopo del vincolo, e comunque non oltre il 1981. Infine, sono stati riconfermati gli oneri gravanti a norma di legge sulle concessioni prorogate.

Aggiungerò alcune considerazioni più generali, largamente condivise dalla Commissione. L'intera materia dell'utilizzazione delle acque pubbliche esige una migliore e più organica regolamentazione. Per il passato, lo sfruttamento delle risorse idriche come forza motrice per la produzione di energia elettrica è stato senz'altro prevalente, né in tempi di crisi energetica è pensabile mettere in discussione la comune utilità. Occorre però rilevare il cresciuto interesse delle utilizzazioni per scopi ecologici, sanitari e turistici, o più generalmente economici, in funzione della peculiare economia delle valli da cui questa risorsa viene attinta. Si pone perciò il problema di un uso plurimo delle acque pubbliche, alla soluzione del quale si potrà arrivare in un periodo di tempo necessariamente non breve, nel quadro del tema generale delle acque e tenendo conto della opportunità di ricondurre alla migliore utilizzazione complessiva anche le acque in regime di concessione.

Per quanto riguarda i provvedimenti che possono essere presi a breve termine,

sottolineo l'impegno assunto dal Governo al Senato di predisporre entro due anni la revisione di tutti i disciplinari di concessione per andare incontro alle legittime esigenze delle popolazioni ed adeguare nel contempo l'importo dei sovraccanoni alla variazione del potere di acquisto della lira.

Produzione di energia e tutela dell'ambiente, sono, in conclusione, certamente due tra i problemi più importanti dei prossimi anni per il nostro paese. Per quanto possa sembrare difficile, è interesse comune prioritario che non vengano in contrasto e che nessuno dei due aspetti sia sacrificato all'altro. In questa prospettiva, senza dubbio, il Governo continuerà ad operare, e in questa prospettiva il Parlamento sarà presto chiamato a valutare il piano energetico nazionale.

Per questi motivi, invito la Camera ad esprimere voto favorevole sul provvedimento in esame.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.

ERMINERO, Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato. Mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Milena Sarri Trabujo. Ne ha facoltà.

SARRI TRABUJO MILENA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, riteniamo opportuno sollevare, come d'altra parte hanno già fatto altri colleghi in Commissione, riserve e perplessità in merito al decreto-legge in discussione, non tanto e non solo per il fatto che esso continua una prassi che ormai dovrebbe essere superata, per i problemi che ci stanno davanti, e cioè la prassi delle proroghe, non per polemica — ma si avevano ben trent'anni per decidere in modo diverso — ma perché non risponde alle esigenze, più volte sottolineate da parte nostra, di una corretta, coordinata e programmata utilizzazione delle risorse nel nostro paese.

Tra le più importanti risorse nel nostro paese è il sistema idrico, per quello che significa in agricoltura, per gli usi civili, per l'uso energetico, che è favorito dalle caratteristiche orografiche, che sotto questo aspetto avvantaggiano il nostro paese rispetto ad altri.

È partendo da questa considerazione che noi avvertiamo la necessità e l'urgenza di

superare gli sperperi ed il degrado ambientale ed ecologico che di queste risorse si è fatto e si continua a fare, per arrivare, in prospettiva, alla sua migliore utilizzazione sotto il profilo qualitativo e quantitativo. La proroga, per l'uso di forza motrice, oggetto del decreto in esame, che per ragioni di carattere più generale, noi non possiamo ostacolare, non può non suggerirci alcune considerazioni.

Perché dopo quindici anni dalla nazionalizzazione elettrica non si è arrivati ad un assetto definitivo delle aziende che ne erano rimaste fuori? Consideriamo anche il fatto che l'utilizzazione dell'energia idroelettrica comporta un risparmio per chilovattore di 250 grammi di prodotti petroliferi e che le aziende private, che hanno la concessione, ne producono il 20 per cento del totale da questa fonte, con un risparmio di due milioni di tonnellate di prodotti petroliferi. Mentre nel bilancio dell'azienda pubblica di Stato l'energia fatturata da altre imprese elettriche, soprattutto autoproduttrici, pesa per l'importo di ben 72,5 miliardi.

Pur considerando l'esiguità della quota di energia idroelettrica privata, che è del 6 per cento sul totale prodotto, è necessario non solo arrivare con urgenza a definire un piano energetico nazionale, come rilevava anche l'onorevole relatore nell'intervento che ha preceduto il mio, ma anche definire con chiarezza quali devono essere i compiti attribuiti all'ENEL nei confronti delle concessioni in generale, per rendere più chiaro il rapporto tra l'impresa privata e quella pubblica.

Inoltre è da valutare il fatto che la concessione della potenza idroelettrica complessiva privata è il 57,8 per cento della potenza installata. Si individuano così reali squilibri e sperperi che vanno superati; pensiamo anche alla disparità di trattamento tra aziende autoproduttrici e non. È necessario perciò individuare meglio modi e tempi, che non possono essere superiori alla stessa proroga oggi in esame, per arrivare ad un riassetto complessivo del settore.

In questo senso si stanno muovendo anche i comuni insieme alle aziende municipalizzate per tentare di porre fine a situazioni che, molte volte, sfiorano il paradosso per cui si arriva a situazioni limite quale quella di un palazzo servito in parte dall'ENEL e in parte dalle aziende municipalizzate. Arrivare quindi ad una direzione unitaria sembra oggi indispensabile non

solo per una razionalizzazione delle risorse, ma anche per giungere ad una riduzione dei costi all'utenza.

Superare questi nodi strutturali significa trovare il necessario accordo con le istanze territoriali; rafforzare le consultazioni con le regioni significa arrivare, in concreto, a quella direzione unitaria a cui mi riferivo.

È necessario anche arrivare a normative ambientali ed ecologiche di concerto con il Ministero della sanità. A questo fine presenterò un ordine del giorno che ribadisce la necessità di una mappa di tutte le risorse idriche con particolare riferimento al possibile sviluppo dell'energia idroelettrica del paese.

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

Ha facoltà di replicare l'onorevole relatore.

PORTATADINO, *Relatore*. Vorrei fare solamente un paio di considerazioni conclusive. In primo luogo mi pare di avere espresso una certa preoccupazione riguardo al coordinamento dell'utilizzo delle risorse idriche in funzione sia energetica sia non energetica, cui, in sostanza, l'onorevole Sarri si è unita; in secondo luogo non posso che condividere, anche a nome della Commissione, l'assunto dell'ordine del giorno nei termini in cui esso è stato presentato.

Per quanto riguarda il rapporto e il necessario coordinamento tra l'ENEL e le aziende municipalizzate, vorrei far osservare che, proprio in questo senso, gioca la proroga, in quanto la maggior parte delle concessioni attinenti alle aziende municipalizzate, specialmente di grossa portata (come il comune di Torino, per esempio) sono composte di una serie successiva di concessioni che non tutte scadono nel 1977.

Pertanto, non attuare questa proroga significava effettuare tutta una serie di soubrenti nel periodo 1977-81, con evidente ulteriore accrescimento della sovrapposizione di competenze lamentate. Ciò non toglie che, nella prospettiva dell'esito finale, l'esigenza di coordinamento e di razionalizzazione debba essere perseguita. Questo è quanto auspica anche il relatore.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.

ERMINERO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, commercio e artigianato*. Ringrazio il relatore, onorevole Portatadino, poiché credo che abbia condensato in maniera assai sintetica ed efficace i motivi ed il senso del decreto rispetto al disegno di legge e alle modifiche che sono state apportate dal Senato rispetto al testo presentato dal Governo. Tali modifiche, infatti, non fanno altro che colmare alcune lacune e tutelare alcune posizioni.

Per quanto riguarda l'intervento dell'onorevole Sarri, ispirato a considerazioni pregevoli, ma che si riferisce ad un problema quantitativamente modesto, poiché di fatto tra aziende private e municipalizzate si produce una quota inferiore al 6 per cento da lei indicato, dell'energia complessivamente prodotta nel paese, vorrei dire che abbiamo ben presenti le questioni di carattere generale che essa ci ha illustrato. L'onorevole Sarri ha parlato anche della necessità del coordinamento, non solamente nel campo della utilizzazione delle risorse idriche per la produzione dell'energia elettrica essendosi poi create condizioni che non erano certamente previste nel momento in cui veniva utilizzata prevalentemente l'energia elettrica per lo sviluppo energetico.

In secondo luogo si è avuto un coordinamento in questo settore con la politica generale energetica del paese, che ha preso le mosse in modo differenziato dai fatti a tutti noti, che sono accaduti negli ultimi anni.

Pertanto dichiaro, fin d'ora, di accogliere l'ordine del giorno, di cui ha parlato l'onorevole Milena Sarri Trabujo, come raccomandazione, perché un impegno nel senso indicato dall'onorevole Milena Sarri Trabujo (la quale per altro lo saprà, facendo parte della Commissione industria, nella quale è in corso un dibattito sul problema energetico del paese) presuppone una correlazione di tempi, che potrebbe invece richiedere una indicazione diversa da parte del Parlamento stesso.

Anche la parte dell'ordine del giorno relativa allo sviluppo eventuale dell'energia elettrica, penso che possa essere accettata come raccomandazione. Indubbiamente, in linea di principio le osservazioni dell'onorevole Milena Sarri Trabujo sono esatte, ma non posso accettarle in termini di impegno, proprio per lasciare al Parlamento disponibilità di correlazione con i temi in oggetto.

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

CASTIGLIONE, *Segretario ff.*, legge:

« Il decreto-legge 1° febbraio 1977, n. 13, concernente proroga delle concessioni di grandi derivazioni di acque per uso di forza motrice è convertito in legge con le seguenti modificazioni:

All'articolo 1, nel primo e nel secondo comma, la data: « 31 gennaio 1980 » è sostituita dall'altra: « 31 gennaio 1981 »;

dopo il secondo comma, sono aggiunti i seguenti:

« La proroga si applica anche alle concessioni di grandi derivazioni di acque per uso di forza motrice assentite ai consorzi costituiti fra gli enti locali e le imprese di cui al comma precedente.

Sono fatti salvi i diritti delle Regioni a statuto speciale.

Nei confronti delle acque vincolate dal piano regolatore generale degli acquedotti di cui alla legge 4 febbraio 1963, n. 129, la proroga prevista dal presente decreto opera fino all'attuazione totale o parziale delle utilizzazioni delle acque in vista delle quali il vincolo è stato disposto e comunque non oltre il 1981 ».

Dopo l'articolo 1 è inserito il seguente:

ART. 1-bis.

« La proroga di cui all'articolo 1 del presente decreto riguarda anche tutti gli oneri stabiliti o comunque gravanti, a norma del testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775, e successive modificazioni, della legge 27 dicembre 1953, n. 959, e successive modificazioni, della legge 30 dicembre 1959, n. 1254, nonché degli statuti delle Regioni a statuto speciale, sulle concessioni indicate nell'articolo medesimo ».

PRESIDENTE. A questo articolo unico non sono stati presentati emendamenti.

Passiamo pertanto agli ordini del giorno. Si dia lettura dell'unico ordine del giorno presentato, che è già stato illustrato in sede di discussione sulle linee generali.

CASTIGLIONE, *Segretario ff.*, legge:

La Camera,

nell'approvare la conversione in legge del decreto-legge del 1° febbraio 1977, n. 13.

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 MARZO 1977

impegna il Governo, nel periodo della durata della proroga concessa alle grandi derivazioni di acqua per forza motrice, ad un riesame complessivo dell'utilizzo delle risorse idriche, partendo dallo sviluppo che si vuol dare al paese, sentite le regioni, coordinando rispetto a questo le esigenze delle varie utenze

A questo scopo impegna il Governo, sempre entro il periodo della concessione, a predisporre una mappa delle risorse idriche stesse con particolare riferimento al possibile sviluppo dell'energia idroelettrica del paese.

9/1268/1. Sarri Trabujo Milena, Millet.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo su questo ordine del giorno?

ERMINERO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Come ho già detto, il Governo accetta questo ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Milena Sarri Trabujo, dopo le dichiarazioni del Governo, insiste per la votazione del suo ordine del giorno?

SARRI TRABUJO MILENA. Non insisto, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

CASTIGLIONE, *Segretario f.f.*, legge le interrogazioni e l'interpellanza pervenute alla Presidenza.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Martedì 29 marzo 1977, alle 16:

1. — *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.

2. — *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).

3. — *Votazione a scrutinio segreto dei progetti di legge:*

Conversione in legge, con modificazioni, 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 delle Strade (ANAS) a completare le opere (1143);

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° febbraio 1977, n. 11, recante modificazione alle norme in materia di tasse sulle concessioni governative per le radiodiffusioni (*modificato dal Senato*) (1084-B);

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).

La seduta termina alle 20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI
Dott. MARIO BOMMEZZADRI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. MANLIO ROSSI

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 MARZO 1977

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZA
ANNUNZIATE**

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

ZANONE, BOZZI E MALAGODI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere i motivi della ventilata soppressione del commissariato di pubblica sicurezza attualmente funzionante a Treviglio, nodo di comunicazioni stradali e ferroviarie e sede di importanti servizi comprensoriali, in un periodo quale l'attuale in cui l'indice di criminalità della zona è in costante ascesa, e se non si ritenga opportuno ed urgente giungere ad una positiva soluzione del problema che ha già destato viva impressione nella popolazione locale. (4-02179)

CASTELLINA LUCIANA E MILANI ELISEO. — *Ai Ministri degli affari esteri, della sanità e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per conoscere, in relazione alle notizie trasmesse dalle agenzie ADN Kronos e Ansa e pubblicate sulla stampa quotidiana circa un intervento che sarebbe stato effettuato dalla Commissione della CEE, su sollecitazione di industriali farmaceutici italiani e stranieri per ottenere un adeguamento della struttura dei prezzi interni dei farmaci italiani a quelli europei, in base a quali motivazioni è stato compiuto il predetto « intervento » dell'organo comunitario e quale risposta intende dare il Governo italiano tenendo presente che:

a) i prezzi dei farmaci sono stabiliti per legge dal Ministero della sanità;

b) un « aggiornamento » come richiesto non significa necessariamente un aumento di tali prezzi, che risultano inferiori a quelli della Germania federale, che ha un reddito *pro-capite* triplo di quello italiano, ma nella maggior parte superiori o uguali a quelli della Gran Bretagna e della stessa Francia, Paesi il cui reddito è poco superiore a quello italiano;

c) la pretesa bassa remuneratività dei prezzi italiani, che sembra essere alla base del passo degli industriali farmaceutici, non impedisce che da parte dell'industria farmaceutica si spendano oltre 200 miliardi l'anno in spese promozionali. (4-02180)

OLIVI E GUERRINI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste, del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per conoscere quali iniziative s'intendano prendere per affrontare con urgenza la grave situazione finanziaria e produttiva del gruppo saccarifero e meccanico-siderurgico « Maraldi » con sedi principali in Emilia-Romagna, in Friuli, nelle Marche.

In particolare per sapere se non si intenda chiedere con urgenza alle banche interessate conto del loro atteggiamento che, facendo mancare i finanziamenti, aggrava il pericolo di blocco dell'attività produttiva. La condotta delle banche, anche a giudizio delle Giunte regionali interessate, è l'elemento essenziale e di primaria responsabilità per le sorti degli stabilimenti Maraldi, per il mantenimento dei livelli occupazionali e dello stato economico dei territori interessati.

Per sapere inoltre in quali tempi si intenda programmare l'incontro richiesto dal coordinamento sindacale per affrontare i problemi della ripresa e della continuità produttiva. (4-02181)

ACCAME, ANIASI E DI VAGNO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se rispondono a verità le informazioni pubblicate a pagina 2 della nuova edizione (1976-1977) recentemente uscita dell'autorevole Almanacco dei sistemi d'arma « James Weapon System » secondo cui risulterebbe prevista la costruzione presso i Cantieri navali del Tirreno di un incrociatore « tutto ponte » denominato « Sea Control and Assault Ship » della stazza di 17.000 tonnellate, di cui è riportata anche la *silhouette*;

per conoscere in particolare se sono previsti per questa unità compiti di « asalto anfibio » e con quale tipo di aeromobili imbarcati;

per conoscere infine:

a) se sono state prese determinazioni singole o congiunte da parte degli stati maggiori interessati; in particolare per quanto inerisce l'impiego di aerei imbarcati e di aerei basati a terra;

b) se sono state avanzate trattative di gara per la commessa ai Cantieri del Tirreno come recentemente affermato sul quotidiano *La Nazione*;

c) se sono stati fatti dei preventivi di spesa per la costruzione di questa nave

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 MARZO 1977

e degli aeromobili imbarcati e se rientrano nei limiti fissati dalle leggi promozionali;

d) se gli aeromobili saranno a carico del bilancio della Marina militare o di quello dell'Aeronautica militare.

(4-02182)

INTERROGAZIONI A RISPOSTA ORALE

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della pubblica istruzione per conoscere — anche in riferimento a precedenti interrogazioni rimaste inevase — la situazione dell'Istituto superiore di educazione fisica di Napoli (ISEF), che, contrariamente alle norme statutarie e di legge, dal 1968 viene retto, ingiustamente ed illegalmente protraendosi, da successive gestioni commissariali.

« L'interrogante chiede di conoscere i motivi e le ragioni che ormai da circa dieci anni hanno rappresentato ben quattro gestioni commissariali senza che appaia il minimo sintomo di normalizzazione e quasi che la gestione commissariale ne rappresenti carattere istituzionale.

(3-00927)

« DI NARDO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri di grazia e giustizia e del lavoro e previdenza sociale per conoscere le ragioni della mancata remunerazione e concessione di anticipo di pensione all'agente di custodia Giovanni Chialastri rimasto paralizzato in seguito al ferimento da un colpo di mitra partito accidentalmente da un suo collega, nel corso dello scambio delle consegne del servizio di sentinella sul muro di cinta della Casa circondariale di Treviso.

« Gli interroganti rilevando la gravità delle condizioni dell'agente Giovanni Chialastri costretto, dal 31 gennaio 1977, a mendicare l'aiuto di amici per sopravvivere, e constatando la totale mancanza di rispetto e di attenzione da parte delle autorità competenti dell'infermità di un agente causata da ragioni di servizio e dalla gravosità dei turni, chiedono di conoscere quali provvedimenti saranno presi per dare immediata soluzione alla situazione prima esposta e

per accertare e punire le responsabilità di chi ha ommesso di compiere atti dovuti per ufficio.

(3-00928) « PANNELLA, BONINO EMMA, MEL-
LINI, FACCIO ADELE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri di grazia e giustizia e degli affari esteri per conoscere quali provvedimenti il Governo intenda adottare in relazione alla decisione della Corte di cassazione di concedere l'estradizione richiesta dal Governo francese nei confronti di due cittadini di quello Stato condannati a morte dall'autorità giudiziaria francese ed arrestati in Italia.

« Tale decisione è stata presa il 23 marzo nonostante che già dal 17 febbraio pendeva avanti la Corte costituzionale il giudizio di legittimità della legge di ratifica di cui al regio decreto n. 5726 del 1870, nella parte in cui rende esecutivi gli articoli 1, 2 e 7 della Convenzione di estradizione tra la Francia e l'Italia firmata a Parigi il 12 maggio 1870 anche quando consentono la estradizione per reati puniti dallo Stato francese con la pena capitale, in relazione agli articoli 3, 10 1° comma e 27 della Costituzione, ed anche in relazione alla Convenzione europea sulla estradizione sottoscritta a Parigi il 13 dicembre 1957.

« Gli interroganti chiedono di sapere altresì se il Governo non intenda sospendere l'esecuzione del provvedimento emanato dalla Corte di cassazione in attesa della decisione della Corte costituzionale.

(3-00929) « PANNELLA, BONINO EMMA, MEL-
LINI, FACCIO ADELE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale per conoscere la posizione del dottor Emanuele Mario Bosio, attualmente direttore generale dell'INAM il quale avrebbe fruito:

a) della liquidazione nella qualità di vice direttore dell'INAM;

b) della liquidazione nella qualità di direttore generale dell'INAIL.

« Chiede anche di conoscere se risulta al Ministro che il dottor Bosio gode:

c) della pensione di vice direttore generale dell'INAM, ridotta per rinuncia di parte dei benefici della legge n. 336;

d) dello stipendio di direttore generale dell'INAM, incarico assegnatogli dopo la cessazione delle funzioni di direttore generale dell'INAIL;

e) di varie indennità nella qualità di presidente della Commissione consultiva del CIPE presso il Ministero dell'industria e commercio.

« Chiede, infine, di conoscere quale è l'ammontare delle liquidazioni, delle pensioni, delle retribuzioni e indennità godute dal dottor Bosio.

(3-00930)

« BOLLATI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'interno per sapere se corrisponde a verità il fatto, denunciato da un manifesto a firma del coordinamento femminista di Venezia-Mestre e riportato da parecchi giornali, che sarebbe accaduto ad una ragazza a nome Loredana la quale interrogata negli uffici della questura di Mestre il 21 marzo 1977, sarebbe stata costretta a spogliarsi e sottoposta ad offensivi commenti e schifosi contatti fisici da parte dei poliziotti;

per conoscere, nel caso che l'episodio risulti vero, quali iniziative intende assumere per fare celermente piena luce sull'accaduto a tutela, non solo della dignità delle cittadine fermate, ma anche del movimento di democratizzazione delle forze di polizia che non può non avere nocuo documento da avvenimenti di tale eccezionale gravità.

(3-00931)

« MAGNANI NOYA MARIA ».

INTERPELLANZA

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro di grazia e giustizia per sapere se è a conoscenza della gravità della situazione che si è determinata presso l'ufficio istruzione del Tribunale di Reggio Calabria a causa della scomparsa di un centinaio di fascicoli processuali riguardanti attività criminose di noti mafiosi della provincia di Reggio Calabria, nonché di persone strettamente collegate a gruppi di potere locale.

« È, infatti, a conoscenza dell'interrogante, che, alla data del 31 dicembre 1975, giudice istruttore il dottor Francesco Del-

fino e cancelliere il dottor Giuseppe Lo Presti, erano pendenti presso quel tribunale circa 800 procedimenti penali, ma che, in essi, non vi era traccia di presso a poco cento altri processi (alcuni di questi addirittura risalenti al 1968), che risultavano « definiti » nell'elenco annuale dei processi, mentre nel registro generale figuravano « pendenti ».

« Risulta, altresì, all'interrogante, a seguito di accurate indagini disposte dal nuovo giudice istruttore, dottor Agostino Cordova:

a) che alcuni dei suddetti fascicoli riguardanti processi scottanti erano stati inseriti in fascicoli di minore rilevanza, senza che vi fosse alcuna connessione, certamente allo scopo di insabbiarli e, di conseguenza, di proteggere gli incriminati; caso emblematico è quello attinente al processo 80/70/AGI-430/70/RGPM a carico di tal Eusebio Mafrica, figlio naturale del bandito « Romantico » Vincenzo Romeo, imputato di tentato omicidio, risalente al 1970, che è stato rinvenuto nel fascicolo riguardante tal Tuscano Michele. È inoltre da rilevare che, a tutt'oggi, nel registro generale non risulta neanche l'imputazione a carico del Mafrica;

b) che fascicoli relativi a processi definiti con sentenza di rinvio a giudizio risultavano ancora pendenti nel registro generale. Gravissima è apparsa, poi, la circostanza che di alcuni fascicoli riguardanti processi in rogatoria da diversi anni presso altri uffici giudiziari o non veniva effettuata la prescritta annotazione sui registri generali o veniva fatta in maniera falsa. Casi più che evidenti sono quelli attinenti ai fascicoli di Crucitti Giuseppe + 3 (113/73 AGI-907/73 RGPM) e di Spinelli Umberto (285/73 AGI-112/72 RGPM);

c) che alcuni processi, per altro, coperti da segreto istruttorio, sono stati rinvenuti presso un ufficio di copie fotostatiche che tal Curmaci, altrimenti noto in Reggio Calabria quale « braccio destro » del procuratore della Repubblica Carlo Bellinvia, tiene aperto, non si sa a quale titolo, presso la sede del Tribunale; uno dei suddetti processi 275/72 AGI, anch'esso protetto da segreto istruttorio, riguardante Santo Aramiti + 9, tutti imputati di omicidi vari, rapine, tentate estorsioni, associazione a delinquere e appartenenti al noto clan di mafiosi dei fratelli De Stefano, è stato addirittura reperito in casa del Cur-

maci, ove giaceva fin dal 1974; del fascicolo, sono risultati mancanti taluni verbali di interrogatorio, alcune lettere anonime ed altri importantissimi atti;

d) che era stato occultato da circa 10 anni il fascicolo relativo alla istruttoria a carico dell'ex assessore e ora consigliere comunale DC di Reggio Calabria, Sabato Amaddeo; la ragione di tale occultamento è da ricercarsi nella palese intenzione di proteggere il predetto Amaddeo su cui gravava altra imputazione per la quale il pretore di Reggio Calabria, nell'ottobre del 1975, lo condannava a otto mesi di reclusione, la interdizione dai pubblici uffici, per l'istesso periodo di tempo, e la sospensione condizionale della pena;

e) che diciannove fascicoli sono tuttora irreperibili e che di essi nessuno tra i funzionari, preposti alla loro custodia, vi sa dare una plausibile spiegazione. Tra questi fascicoli vi sono da annoverare quelli di Antonino Valle + 2, imputati di tentato omicidio (428/71/AGI-3255/71/RGPM), di Antonino Romeo + 1, imputati

di detenzione esplosivi (344/72/AGI-2993/72/RGPM), e di Vincenzo Graniti + 2, imputati di frode nei lavori pubblici (42/69/AGI-221/69/RGPM);

f) che ben 10 appelli del pubblico ministero non sono stati notificati e, quindi, si sono fatti decadere.

« Alla luce di questi fatti e di altri, che potranno essere accertati e che, comunque, gettano una grave ombra sulla serietà e sulla efficienza del potere giudiziario in Calabria e rivelano, ancora una volta, la esistenza di collegamenti tra mafia, delinquenza organizzata e taluni settori della magistratura, si chiede di sapere quali passi il Ministro intenda muovere al fine dell'accertamento delle responsabilità, del disinquinamento mafioso e della necessaria efficienza e pulizia morale del tribunale di Reggio Calabria.

(2-00156)

« FRASCA ».