

347.

SEDUTA DI LUNEDÌ 16 OTTOBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE INGRAO

INDI

DEL VICEPRESIDENTE MARTINI MARIA ELETTA

INDICE

	PAG.		PAG.
Missione	22285	Interrogazioni e mozione (Annunzio) . .	22323
Disegni di legge:		Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento):	
(Annunzio)	22286	PRESIDENTE	22287, 22293, 22303, 22310, 22317
(Assegnazione a Commissione in sede referente)	22322	ACCILI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	22297
(Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa)	22287	BONINO EMMA	22310, 22318, 22320
Proposte di legge:		CAROLI, <i>Sottosegretario di Stato per la difesa</i>	22289, 22292
(Annunzio)	22286	MACCIOTTA	22288, 22291, 22292, 22302
(Assegnazione a Commissione in sede referente)	22322	MELLINI	22315
(Trasmissione dal Senato)	22286	PAZZAGLIA	22294, 22300
Proposta di legge costituzionale (Assegnazione a Commissione in sede referente)	22322	REBECCHINI, <i>Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali</i>	22319
		ROSA, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	22306, 22311
		SANTAGATI	22294, 22304, 22307, 22321
		Corte dei conti (Trasmissione di documenti)	22287

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 OTTOBRE 1978

	PAG.		PAG.
Nomina ministeriale ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 14 del 1978 (Comunicazione)	22286	Richiesta di parere parlamentare su una nomina ministeriale (Ritiro)	22287
Per l'attentato contro il Vicepresidente della Camera Maria Eletta Martini:		Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	22287
PRESIDENTE	22285	Ordine del giorno della seduta di domani	22323
CAROLI, <i>Sottosegretario di Stato per la difesa</i>	22285	Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo	22327
Presidente del Consiglio dei ministri (Trasmissione di documenti)	22286		

La seduta comincia alle 16,30.

MAGNANI NOYA MARIA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 12 ottobre 1978.

(È approvato).

Missione.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, il deputato Sanza è in missione per incarico del suo ufficio.

Per l'attentato contro il Vicepresidente della Camera Maria Eletta Martini.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, voi sapete che nella notte tra sabato e domenica è stato compiuto un vigliacco attentato contro l'abitazione della nostra collega Maria Eletta Martini, Vicepresidente della Camera.

Desidero esprimere alla carissima collega Maria Eletta Martini ed anche alla sua famiglia tutta la nostra solidarietà, e sottolineare il nostro sdegno per questo atto criminoso che è stato compiuto.

Noi torniamo a chiedere qui la tutela della sicurezza dei cittadini italiani, e, voglio sottolineare, di tutti i cittadini italiani, senza differenza alcuna tra di loro e senza privilegi. In questo momento, anzi, il mio pensiero va anche ad altri italiani, che hanno sofferto in questi anni per i gesti infami di terroristi.

Detto questo, però, non posso non sottolineare che l'attentato è stato compiuto contro una nostra collega che ha l'alto,

delicato compito di partecipare alla direzione di questa Assemblea, cioè di uno dei rami del Parlamento italiano, della massima istituzione democratica del nostro paese, sorto per volontà e col consenso del nostro popolo. Voglio sottolineare, perciò, che cosa significa un gesto di questo genere: tutti noi ricordiamo quale triste segnale si è manifestato tutte le volte che si è verificato un attacco all'istituto parlamentare.

Tutto questo deve dire, perciò, la gravità che sta assumendo il fenomeno del terrorismo; deve dirlo a noi, alle forze politiche che siedono in questa Assemblea, al Governo, al quale mi rivolgo in questo momento. Mi sono incontrato oggi stesso con il ministro dell'interno Rognoni, al quale ho sottolineato, come altre volte, la necessità di svolgere le indagini con la massima severità; ed ho chiesto anche di essere informato dell'andamento di queste indagini, perché siamo stati colpiti e feriti dall'atto che è stato compiuto.

Alla nostra collega Maria Eletta Martini, che tutti noi stimiamo per il contributo, così sereno ed imparziale, che dà ai nostri lavori, voglio tornare ad esprimere tutta la nostra più affettuosa solidarietà.

CAROLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAROLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Signor Presidente, mi associo, a nome del Governo, alle parole di solidarietà che ha voluto rivolgere alla onorevole Maria Eletta Martini alla quale desidero esprimere lo sdegno del Governo per il vile attentato ed i sentimenti della nostra profonda solidarietà.

**Annunzio
di proposte di legge.**

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

BAGHINO: « Soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e costituzione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato con personalità giuridica di diritto pubblico » (2462);

ARFÈ ed altri: Concessione di un contributo annuo a favore della fondazione Giuseppe Emanuele Modigliani » (2463).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissioni dal Senato.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza le seguenti proposte di legge, approvate da quel Consesso:

Senatori DEL PONTE ed altri: « Tutela del titolo e della professione di "esperto" di neve e di valanghe » (2464);

Senatori PALA ed altri: « Modifiche all'articolo 1 della legge 24 giugno 1974, n. 271: "Facilitazioni di viaggio in favore di connazionali che rimpatriano temporaneamente nelle isole del territorio nazionale » (2465);

Senatori CIPPELLINI ed altri: « Modifiche all'ordinamento dell'Avvocatura dello Stato » (2468).

Saranno stampate e distribuite.

**Annunzio
di disegni di legge.**

PRESIDENTE. Sono stati presentati alla Presidenza i seguenti disegni di legge:

dal Presidente del Consiglio dei ministri:

« Aumento dell'assegno annuo vitalizio in favore degli insigniti dell'Ordine di Vittorio Veneto » (2467);

dal Ministro degli affari esteri:

« Convenzione sul divieto dell'uso di tecniche di modifica dell'ambiente a fini militari o ad ogni altro scopo ostile, con allegato, adottata a New York il 10 dicembre 1976 e aperta alla firma a Ginevra il 18 maggio 1977 » (2466);

dal Ministro della pubblica istruzione:

« Delega al Governo per la modifica e l'emanazione del testo unico delle disposizioni sullo stato giuridico del personale ispettivo, direttivo, docente, educativo e non docente delle scuole materne, elementari, secondarie ed artistiche dello Stato e delle istituzioni educative statali. Delega al Governo per la modifica degli organi collegiali delle istituzioni educative statali, norme varie concernenti il personale della scuola e delle istituzioni educative » (2469).

Saranno stampati e distribuiti.

**Trasmissione
dal Presidente del Consiglio dei ministri.**

PRESIDENTE. Il Presidente del Consiglio dei ministri, nella sua qualità di presidente del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, ultimo comma, della legge 12 agosto 1977, n. 675, copia delle deliberazioni adottate dal Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale (CIPI) nella seduta del 21 settembre 1978, riguardanti l'accertamento dello stato di crisi aziendale e settoriale per un gruppo di società.

Questi documenti saranno trasmessi alla Commissione parlamentare competente.

**Comunicazione di una nomina ministeriale
ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 14
del 1978.**

PRESIDENTE. Il ministro del lavoro e della previdenza sociale, a' termini dell'articolo 8 della legge 24 gennaio 1978, n. 14,

ha dato comunicazione della nomina del dottor Luciano Giomi a commissario liquidatore dell'Opera nazionale per gli invalidi di guerra.

Questa comunicazione è stata trasmessa alla XIII Commissione permanente (Lavoro).

Ritiro di una richiesta di parere parlamentare su una nomina ministeriale.

PRESIDENTE. Il ministro dell'agricoltura e delle foreste, con lettera del 14 ottobre scorso, ha ritirato la richiesta di parere in ordine alla nomina del presidente dell'Opera nazionale combattenti.

Trasmissione dalla Corte dei conti.

PRESIDENTE. Informo la Camera che il Presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la determinazione e la relativa relazione della Corte stessa sulla gestione finanziaria dell'Unione nazionale ufficiali in congedo d'Italia, per gli esercizi 1975, 1976 e 1977 (doc. XV, n. 20/1975-1976-1977).

Il documento sarà stampato e distribuito

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Sono pervenute alla Presidenza dai competenti ministeri risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Trasferimento di un disegno di legge dalla sede referente alla sede legislativa.

PRESIDENTE. Ricordo di avere comunicato nella seduta precedente, a norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, che la XII Commissione per-

manente (Industria) ha deliberato di chiedere il trasferimento in sede legislativa del seguente disegno di legge, ad essa attualmente assegnato in sede referente:

« Aumento del fondo di dotazione della Cassa per il credito alle imprese artigiane, del fondo per il concorso statale negli interessi costituito presso la Cassa medesima e del fondo centrale di garanzia » (2277).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interpellanze e interrogazioni.

Cominciamo dall'interpellanza degli onorevoli Macciotta, Cardia, Berlinguer Giovanni, Cocco Maria, Pani Mario e Mannuzzu, al ministro della difesa, « per sapere — premesso che nella giornata di martedì 8 agosto un aereo militare in volo di esercitazione ha per errore sganciato i due serbatoi di riserva (del peso di 500 chili ciascuno) ed un contenitore con tre missili (non ancora ritrovati) e che i serbatoi sono precipitati al suolo in agro di Samassi a pochi metri da un gruppo di contadini; premesso ancora che nei giorni scorsi un altro gravissimo incidente era accaduto nei pressi di Villasilimus ove un aereo era precipitato a poca distanza da un albergo con centinaia di ospiti e che in quella occasione con ogni probabilità un più grave prezzo di vite umane fu evitato solo dalla abnegazione del pilota che non lasciò la guida, riuscendo a dirigere l'aereo in una zona disabitata della spiaggia sacrificando in tal modo la propria vita; considerato infine che è crescente l'irritazione delle popolazioni interessate dal passaggio a bassa quota degli aerei in esercitazione anche perché i poligoni insistono spesso su zone largamente interessate dal recente flusso turistico — se sia a cono-

scenza dei gravissimi episodi e quale valutazione intenda darne ed in particolare: 1) quale lavoro abbia sin qui svolto la Commissione paritetica per la revisione delle servitù militari in Sardegna e quali proposte siano state presentate dalle autorità militari al fine di non ostacolare lo sviluppo del turismo in Sardegna e di non creare pericoli gravi alla popolazione dell'isola; 2) se sia stato consultato il comitato paritetico per la definizione delle aree di esercitazione e dei relativi programmi; 3) quali iniziative urgenti intenda assumere per garantire comunque la tranquillità dei cittadini che in queste settimane frequentano le spiagge; 4) se non ritenga opportuno procedere ad una verifica della situazione con gli organi regionali competenti al fine di conciliare le fondamentali esigenze di sicurezza dei cittadini con le esigenze amministrative delle forze armate » (2-00405).

L'onorevole Macciotta ha facoltà di svolgerla.

MACCIOTTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, la questione che fa oggetto della nostra interpellanza è quella complessa delle servitù militari in Sardegna. Ci riferiamo, in particolare, ai tre avvenimenti che in un periodo più recente hanno turbato le popolazioni dell'isola.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARTINI MARIA ELETTA

MACCIOTTA. Un caccia militare della NATO si è abbattuto a Villasimius, sulla spiaggia, a poche centinaia di metri da un albergo pieno di turisti. Pochi giorni dopo — erano appena giunte le assicurazioni del Ministero della difesa che simili episodi non si sarebbero più ripetuti — nelle campagne di Samassi un aereo, sempre della NATO, ha perso i serbatoi ausiliari del carburante e un contenitore di missili. Quando si era da poco spenta l'emozione per questo incidente, a Capo Teulada, un siluro — si dice inerte, ma è comunque sempre un siluro — è emerso sulla spiaggia destando il panico tra i bagnanti.

Questi sono solo gli episodi più recenti di una lunga storia che va dai pescatori mitragliati a Capo Frasca, alla strada di grande traffico vicino a Teulada pure soggetta ad un mitragliamento di aerei militari, alla base militare della Maddalena, al tema dei ricorrenti incidenti stradali che vedono protagonisti e vittime i militari della NATO.

Non mancano, in queste occasioni, le rituali assicurazioni dell'autorità militare, dell'autorità civile; in questi giorni ha assunto il ruolo di assicuratore anche l'ambasciatore americano Gardner che è venuto in Sardegna per garantire che simili incidenti non si ripeteranno più e comunque non destano mai preoccupazioni reali per l'incolumità della gente sarda.

Quello che manca è invece un coerente e definito orientamento dei comandi militari, che sia adeguato da un lato all'importanza degli insediamenti militari nella nostra isola e, dall'altro, al nuovo livello della coscienza civile, che non accetta più, come forse ha accettato nel passato, che la Sardegna sia adoperata come terra di grandi manovre, senza che alla partecipazione e al responsabile consenso delle popolazioni interessate sia lasciata alcuna forma di giudizio su quel che avviene sulle loro teste o sui suoli dell'isola.

La scelta che sembra essere stata fatta dai comandi militari è quella della separatezza. Questo significa che le due leggi fondamentali, approvate in questi anni dal Parlamento per la regolamentazione di fondamentali attività militari sono state disattese. Quella sulle servitù poteva consentire l'eliminazione di vincoli ormai inutili; e poteva consentire che fossero concordati tra le popolazioni, le loro rappresentanze istituzionali e le forze armate i programmi delle esercitazioni, affrontando in modo nuovo il problema del demanio militare nei grandi centri dell'isola.

La commissione per le servitù militari si è riunita poche volte, e non mancano certo le responsabilità delle autorità regionali, che abbiamo anche denunciato in altra sede; ma certo è mancata l'iniziativa dei comandi militari per una applicazione democratica di questa legge. In

particolare, non risulta che mai siano stati concordati i programmi delle esercitazioni, che si svolgono ogni giorno nei cieli e nei mari dell'isola.

Un altro importante documento per quanto riguarda l'ordinamento militare è la legge dei principi, ma anch'essa è disattesa. In questi giorni a Villaputzu, in una grande base militare della NATO, un sottufficiale, che è stato definito nelle note di qualifica « valente collaboratore, intelligente e preparato », si è visto attribuire una nota di qualifica di inferiore al normale per aver partecipato ad un'assemblea sulla legge dei principi. In questo stesso periodo il comando militare impedisce ai militari di Villaputzu di fondersi con le popolazioni, ipotizzando un programma di case popolari al di fuori del paese.

A livello più generale, credo che sia mancata nei comandi militari e nello stesso Ministero della difesa la volontà di ridiscutere la presenza spesso soffocante delle servitù militari, in relazione alle esigenze reali dell'oggi, e non alle esigenze che forse esistevano quando le servitù furono poste. Se abbiamo presentato questa interpellanza non è solo per la gravità dei fenomeni qui denunciati, ma anche perché il tema delle servitù militari — insieme con un altro che affronteremo tra poco in questa Assemblea, quello dei trasporti, (e quello più recente delle carceri speciali) — evoca in Sardegna una questione più generale: quella dell'autonomia speciale della nostra isola e del suo progressivo stravolgimento. Non siamo, onorevole sottosegretario, tra coloro che dicono con un discutibile neologismo sardista « Sardinia colonia »; non siamo per quelle posizioni di separatismo neo-sardista, e non ci sfugge che talora, dietro la colomba pacifista e regionalistica di coloro che si battono contro le servitù militari, si nasconde — nemmeno troppo bene — l'artiglio della speculazione edilizia sulle coste della Sardegna.

Siamo consapevoli che non si può sviluppare la nostra isola senza molti nessi con l'intero ordinamento statale, ivi compresi quelli della difesa previsti dalla Costituzione. Ma siamo anche consapevoli

che la presenza spesso ingiustificata — e il modo di questa presenza — delle forze armate turba i rapporti di normale convivenza in Sardegna. È ben difficile esercitare l'autonomia nella sua interezza, se intere parti del territorio della nostra isola sono sottratte al governo della regione. La politica del territorio è stata formalmente delegata alle regioni, ma quando una gran parte delle coste è soggetta alle servitù militari, tale delega è superflua ed inutile. Ed allora occorre cambiare rotta. Occorre che sulle attività militari si eserciti un maggior controllo da parte degli stessi comandi, in primo luogo, e anche da parte del Ministero della difesa, nonché da parte delle autorità regionali, secondo quanto prevede la legge. Occorre, inoltre, che sulle attività militari che saranno ritenute utili si aumentino le possibilità di controllo. Le leggi che lo Stato ha approvato, ci sembra si muovano in questa direzione, cioè nella direzione di garantire, anche in questo settore delicato del quale non ci sfugge l'esigenza di una direzione centrale, un nuovo rapporto tra l'amministrazione e le popolazioni interessate.

Noi abbiamo attribuito (già l'ho ricordato prima) alla regione importanti responsabilità in questo settore. Ma, in questa sede, noi vorremmo che il Governo ci rassicurasse di una propria iniziativa perché i comandi militari dell'isola leggano la legge sulle servitù militari in modo un po' meno burocratico. Cioè che possano intendere che è nel loro stesso interesse il fatto che venga svecchiato e modificato profondamente il loro modo di essere in Sardegna se si vuole evitare che si crei un rapporto conflittuale che non sarebbe nell'interesse di alcuno, né dei sardi né delle forze armate.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per la difesa ha facoltà di rispondere.

CAROLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Onorevole Macciotta, debbo fare innanzitutto una considerazione di carattere generale. Sono d'accordo con lei che

dopo l'approvazione, lo scorso anno, della legge che regola le servitù militari, non è possibile rivolgere contestazioni ed accuse al Governo, perché quel provvedimento di iniziativa governativa serviva soprattutto per stabilire una linea di conciliazione tra le esigenze di carattere civile e le esigenze addestrative concernenti, in modo particolare, le forze militari. Oggi possiamo dire che il Ministero della difesa, e quindi il Governo, ha una funzione di coordinamento, un potere d'iniziativa, di propulsione, perché gli appositi comitati, previsti da quella legge, possano essere convocati. Però credo che noi dobbiamo, soprattutto in sede regionale, ottenere valutazioni accurate da parte dei rappresentanti degli enti locali e anche da parte dei rappresentanti delle forze armate, perché si possa arrivare a soluzioni razionali per quanto riguarda, appunto, la coesistenza di esigenze di carattere civile e di carattere militare.

Fatta questa premessa di carattere generale, vengo subito ai fatti oggetto dell'interpellanza. Il primo evento (sgancio da parte di un velivolo di due serbatoi supplementari e di contenitore con tre razzi inerti, martedì 8 agosto 1978, in località Samassi) si è verificato poco dopo il decollo dall'aeroporto di Decimomannu di una formazione di quattro aerei *F 104/G* tedeschi diretta al vicino poligono di Capo Frasca. Lo sgancio è avvenuto durante la fase di ricongiungimento dei quattro velivoli a causa di un involontario azionamento, da parte del terzo velivolo della formazione, del pulsante per lo sgancio di emergenza dei carichi esterni. Il pulsante, che è protetto da una capsula di plastica a frattura prestabilita ed è sistemato sul pannello laterale sinistro della cabina del velivolo, in prossimità della manetta motore, è stato accidentalmente premuto dal pilota con la mano sinistra mentre agiva sulla manetta per accelerare il ricongiungimento con gli altri velivoli della formazione. Ciò è emerso nel corso della successiva indagine svolta dal comando dell'aeroporto di Decimomannu, che, mentre ha escluso la volontarietà da parte del pilota nella produzione dell'evento, ha

confermato l'accidentalità del fatto, in relazione anche alla elevata esperienza del pilota (circa 2.000 ore di volo).

Il secondo evento (velivolo inglese precipitato nei pressi di Villasimius, il 25 luglio 1978) è occorso durante una normale missione addestrativa a bassa quota, programmata dal comando di Decimomannu. Circa le cause di questo incidente non si è in grado, per il momento, di fornire alcun chiarimento in quanto il pilota è deceduto e la commissione d'inchiesta inglese (che in conformità agli accordi vigenti sta svolgendo le indagini) non ha ancora completato i propri lavori.

Circa l'attività svolta dal comitato misto paritetico di cui alla legge 24 dicembre 1976, n. 898, si precisa che il comitato si è riunito due volte (in data 15 maggio e 13 settembre 1978) per l'esame dei problemi concernenti le servitù militari dell'aeronautica militare relative a: Cagliari, impianto telecomunicazioni in località Fangario; Cabras (Oristano), installazione degli impianti telecomunicazioni del progetto « Capo San Marco » in località San Salvatore e oleodotto Cagliari (Elmas) - Monteurpini.

Il problema della definizione delle aree di esercitazione e dei relativi programmi deve essere ancora affrontato dal comitato in questione (qui ha ragione lei, onorevole Macciotta!). Al momento dell'esame dei suddetti problemi, i rappresentanti regionali presenti nel comitato avranno modo di chiedere ogni possibile garanzia a tutela degli interessi e della sicurezza dei cittadini.

Al riguardo, preme sottolineare che la aeronautica militare ha sempre tenuto nel debito conto le esigenze della popolazione locale, sensibilizzando costantemente il proprio personale che opera a Decimomannu, e gli altri coutenti del poligono, sulla rigida osservanza delle norme sulla sicurezza del volo ed in particolare di quelle che vietano il sorvolo di aree densamente abitate. I percorsi delle missioni di volo addestrative da e per il poligono di Capo Frasca sono stati studiati in mo-

do da consentire di conciliare le particolari esigenze militari con quelle civili.

D'altra parte va sottolineato che il poligono di Capo Frasca è essenziale per l'attività dei reparti di volo della aeronautica militare italiana e delle altre nazioni alleate (Inghilterra e Germania), in quanto consente di svolgere le particolari forme di addestramento al tiro, che sono necessarie per la completa preparazione di piloti militari e per mantenere la loro preparazione ad un livello adeguato per assolvere i compiti di difesa, ivi compresi quelli previsti dagli accordi NATO.

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

MACCIOTTA. Credo sia difficile non dichiararsi insoddisfatti, perché il sottosegretario in sostanza si è limitato a dirci che l'incidente è stato involontario. Francamente, mi sarei meravigliato se il sottosegretario avesse dichiarato che volontariamente sono state sganciate delle bombe e dei serbatoi del peso di 500 chili in una zona intensamente popolata, qual è il paese di Samassi. È del tutto evidente che si tratta di un incidente involontario, così come penso che sia ben difficile definire volontario l'incidente nel quale ha perso la vita a Villasimius un militare della NATO. Non della volontarietà o della involontarietà si faceva questione nella nostra interpellanza, ma ci si domandava quali fossero le iniziative che il Governo — visto che dalle forze armate che agiscono in Sardegna non giunge una iniziativa in tal senso — intendeva assumere per garantire che questi incidenti cessassero e per garantire che attraverso un rapporto fattivo con le autorità regionali si rimuovessero anche inerzie e ritardi delle autorità regionali stesse.

Nella sua risposta il sottosegretario non ha potuto nascondere il fatto che la commissione, in una zona dove quotidianamente si verificano esercitazioni militari, non ha ancora, in un anno e mezzo, avuto il buon gusto di riunirsi per discutere dei programmi delle esercitazioni. Francamente, non capisco in che modo si

sia tenuto nel debito conto l'interesse delle popolazioni quando nel mese di luglio (non quindi in un mese invernale) un aereo può schiantarsi in una spiaggia di Villasimius, dove quotidianamente stazionano decine di migliaia di turisti, e quando nel mese di agosto, nel pieno cioè del raccolto, in una zona come il Campidano di Cagliari un aereo sgancia — spero bene involontariamente! — missili e serbatoi sulla gente. Il problema è tutto qui. Nessuno nega che la difesa dello Stato sia un dovere dei cittadini, ma c'è un'altra difesa, la difesa politica dello Stato, che è anche un compito, onorevole sottosegretario, delle istituzioni. Il problema è cioè che le istituzioni devono farsi carico di tutte quelle iniziative che valgano a creare un rapporto corretto fra lo Stato-apparato e lo Stato-comunità; non ci sembra che sia questo l'orientamento dei comandi militari della Sardegna. E se questi comandi non assumono tali iniziative — torno a ripeterlo — deve esservi una scelta del Governo che insegni ai comandi militari il modo di applicare la legge sulle servitù militari.

Per questo rivolgiamo accuse al Governo, dal momento che questi, evidentemente, non ha dato istruzione ai comandi militari circa il modo di applicare e di interpretare la legge.

Vorrei concludere questa mia replica ricordando che l'autonomia permette alla Sardegna di disporre di strumenti validi per operare la rinascita. Ricordo questo perché una delle tradizionali motivazioni dell'arretratezza della Sardegna era lo scontro fra la civiltà barbaricina — il « noi pastori », secondo la definizione di un sociologo — e lo Stato; non vorrei, onorevole sottosegretario, che da avvenimenti come questo, da un continuo considerare la Sardegna come terra di esercitazioni, trovassero impulso forme di lotta politica, che non condividiamo, e che, richiamandosi in modo sbagliato al banditismo come ordinamento giuridico, indicino una prospettiva del tutto assurda di separatismo e di lotta allo Stato, e non piuttosto una prospettiva di lotta per cambiare nel profondo lo Stato.

Potrà sembrarle eccessivo, onorevole sottosegretario, ciò che sto dicendo in relazione al singolo episodio, ma non è eccessivo se si considera il clima che si vive in Sardegna quando nello spazio di tre settimane, in zone intensamente popolate, si verificano incidenti del genere di quelli che abbiamo denunciato.

Per questo e per il fatto che il Governo non ha inteso che la nostra interpellanza non era rivolta ad ottenere spiegazioni sulla dinamica degli incidenti, non possiamo che dichiararci del tutto insoddisfatti.

CAROLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAROLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Vorrei innanzitutto dire che raccolgo l'invito dell'onorevole Macciotta, quando dice che il Ministero della difesa deve sollecitare la convocazione, di competenza delle forze armate, di quel comitato che è istituzionalmente preposto a regolare le servitù militari. Ma quando ella, onorevole Macciotta, dice che la Sardegna è un luogo riservato alle esercitazioni militari, e praticamente manifesta la volontà di liberare il territorio della Sardegna da queste servitù — che certamente rappresentano dalle limitazioni alla convivenza civile di quelle popolazioni — le devo ricordare che analogo problema è stato sollevato molte altre volte — lo posso dire per esperienza diretta — in tutte le altre regioni d'Italia. Abbiamo, per esempio, in piedi il problema di Persano nella provincia di Salerno, per non parlare di numerosi altri casi nel Friuli-Venezia Giulia, dove i rappresentanti degli enti locali sono stati molto più sollecitati e dove si è riusciti, non solo a convocare più volte i comitati di cui alla legge sulle servitù militari, ma anche a prendere delle decisioni che hanno portato a riesaminare le servitù in relazione alle esigenze civili.

Il Governo ha voluto, con la legge che abbiamo più volte citato, decentrare le funzioni alle popolazioni locali, tant'è che i rappresentanti delle stesse sono chiamati a decidere — non ad essere consultati lasciando, come avveniva in passato, la decisione finale al potere centrale — e pertanto, quando ella contesta ancora al Governo delle cose di cui invece si dovrebbero far carico gli enti locali, penso di dover respingere garbatamente le accuse che vuole rivolgere e dire, in conclusione, che non sono venuto in quest'aula per sostenere che l'incidente era volontario o involontario; sappiamo molto bene che anche nelle determinazioni di un evento rovinoso vi può essere il dolo — ma lo escludiamo tutti — o la colpa, da collegarsi ad eventuale imperizia del pilota del velivolo. Io sono venuto a dire qui che non c'è stata alcuna imperizia (il che sarebbe stato grave e, comunque, avrebbe potuto richiamare la responsabilità del Governo, che mette alla guida di questi velivoli piloti che non hanno il sufficiente grado di preparazione) e che l'evento rovinoso è stato puramente accidentale.

Per quanto riguarda il resto, mi faccio carico di sollecitare, attraverso il Ministero della difesa, i rappresentanti delle forze armate che fanno parte del comitato citato nell'interpellanza, affinché il comitato stesso si riunisca e prenda in esame tutte quelle zone che si ritiene, per comune valutazione, di destinare alle esercitazioni militari.

Per parte sua, onorevole Macciotta, ritengo che lei debba fare altrettanto, sollecitando i colleghi del suo gruppo, che rappresentano la popolazione locale in seno al comitato.

MACCIOTTA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà, onorevole Macciotta, ma con la preghiera di essere brevissimo, ed in via del tutto eccezionale.

MACCIOTTA. Sarò molto breve, signor Presidente, anche perché mi rendo conto della eccezionalità rituale di questa replica alla replica.

Vorrei dire che non desidero insistere sulla questione del dolo o della colpa: credo che spetterà alla fine all'autorità giudiziaria militare pronunciarsi su questa questione. Voglio dire soltanto che probabilmente il sottosegretario non ha inteso lo stile dell'illustrazione della mia interpellanza e della mia replica. Noi non vogliamo liberare la Sardegna dalle servitù militari; noi vogliamo affrontare questo problema in modo diverso.

Questa non è la sede per chiedere conto al presidente della giunta regionale delle sue inadempienze. In altra sede chiederemo — come abbiamo già chiesto — conto di ciò al presidente della giunta regionale. In questa sede, noi chiediamo, per la parte che ci compete, che il Governo si faccia carico, per la parte che gli compete — e noi prendiamo atto, da questo punto di vista, dell'impegno che il Governo si è assunto — di sollecitare dal comandante militare della Sardegna e dai comandanti militari il rapido superamento dell'inerzia del comitato. Chiediamo che si discuta, in primo luogo, il programma delle esercitazioni, che è fatto quotidiano e non occasionale in Sardegna e che si affronti, in secondo luogo, in modo più disteso e approfondito il problema delle attuali servitù, dei loro ridimensionamenti, di quelle che possono essere eliminate e che non lo sono.

PRESIDENTE. Saranno ora svolte le seguenti interpellanze:

Pazzaglia, al Governo, « per conoscere se abbia valutato in tutti i suoi aspetti il grave svantaggio dell'isolamento della Sardegna, non colmabile certamente con le misure di carattere economico messe in atto nel passato e nel presente ma soltanto attraverso la realizzazione del "ponte navale ed aereo" che è giusto venga programmato e realizzato in parallelo al ponte sullo stretto di Messina. Ad avviso dell'interpellante il "ponte navale ed aereo" dovrebbe essere realizzato in particolare nel periodo estivo quando è maggiore e può essere — in presenza di facilità di trasporti — ulteriormente dilatato il movimento di passeggeri e di auto, ponendo

in atto le seguenti misure: 1) realizzazione e utilizzazione di mezzi per il trasporto marittimo veloce diurno di passeggeri e auto fra la Sardegna e la penisola prevalentemente nel tratto di mare più stretto e eventualmente anche fra Olbia e Livorno; 2) utilizzazione, su tutte le linee attuali da e per l'isola, esclusivamente di mezzi più veloci; 3) realizzazione e utilizzazione prevalentemente nel periodo estivo, di mezzi veloci per soli passeggeri, con partenza ogni poche ore e senza prenotazione; 4) realizzazione, con mezzi adeguati, di servizi traghetto senza prenotazioni, ogni due ore al massimo nei periodi di punta del traffico; 5) ammodernamento, raddoppio ed estensione urgentissimi della rete ferroviaria statale in Sardegna per consentire collegamenti a velocità commerciale non inferiore a quella dei più importanti convogli circolanti sulla rete nazionale; 6) altrettanto sollecita realizzazione di moderni collegamenti stradali con il nord e con il centro dell'isola e istituzione di servizi di linea ad adeguato livello; 7) sistemazione di tutte le strutture e infrastrutture portuali per renderle idonee alle finalità di cui sopra, e soluzione del problema della gestione e dei servizi dei porti; 8) messa a punto e potenziamento delle attrezzature aeroportuali tutte a Cagliari, ad Alghero e ad Olbia, al fine di rendere tutti e tre gli aeroporti agibili per il traffico dei grandi aviogetti e per il movimento giornaliero di un numero di passeggeri assai più ampio dello attuale, dando a quello di Cagliari il rilievo giustificato di aeroporto internazionale; realizzazione di altro aeroporto per il centro dell'isola; 9) istituzione a Cagliari per Roma e Milano durante ogni stagione, di voli ogni una-due ore al massimo, a seconda del volume del traffico stagionale, ed il potenziamento del numero dei voli da Alghero ed Olbia per le dette due città della penisola; 10) allargamento della concessione delle linee marittime e aeree principali a più compagnie al fine di stimolare la concorrenza nei costi e nel servizio; 11) istituzione in Sardegna della sede della compagnia che effettua i trasporti marittimi con la pe-

nisola e, in ogni ipotesi, indicazione dei porti sardi come porti di armamento e di iscrizione dei mezzi utilizzati per i trasporti statali e pubblici in genere. Anche sugli indirizzi suggeriti l'interpellante chiede di conoscere l'opinione del Governo. Infine chiede di conoscere se il Governo intenda assumere precisi impegni e le decisioni indispensabili per risolvere finalmente il problema, che è, per l'isola, essenziale, tanto che, ad esempio, dalla soluzione di esso dipende il possibile ulteriore sviluppo turistico con il connesso aumento delle realizzazioni alberghiere ed immobiliari, la esportazione a costi economici e con tempi veloci dei prodotti locali, o in genere, l'incremento della produzione e del consumo di prodotti della agricoltura, dell'artigianato e della piccola e media industria locale » (2-00409);

Pazzaglia, al Governo, « per conoscere se non ritenga assurdo e intollerabile che la Sardegna resti completamente isolata in occasione di scioperi concomitanti di personale delle linee aeree e marittime e in quale modo ritenga di poter intervenire per garantire i servizi di emergenza indispensabili in tali casi (2-00421);

nonché le seguenti interrogazioni:

Pani Mario, Macciotta, Cardia, Cocco Maria, Berlinguer Giovanni e Mannuzzu, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri dei trasporti e dell'interno, « per sapere — in relazione ai gravissimi disagi provocati dagli scioperi selvaggi organizzati dal sindacato autonomo Federmare-CISALS, che bloccando all'improvviso tutte le navi che collegano la Sardegna con il resto d'Italia e minacciando di proseguire con simili proditorie ed irresponsabili azioni di danneggiamento contro migliaia e migliaia di cittadini italiani e di vero e proprio sabotaggio contro la economia della Sardegna — se non ritengano di dover intervenire con estrema urgenza e decisione adottando tutte le misure necessarie per riportare alla piena normalità i servizi di collegamento marittimo tra l'isola e il continente » (3-02902);

Macciotta, Pani Mario, Berlinguer Giovanni, Cardia, Cocco Maria e Mannuzzu, al ministro della marina mercantile, « per sapere quali iniziative intenda assumere per superare l'intollerabile condizione di isolamento della Sardegna derivante dalle ricorrenti agitazioni promosse dai sindacati autonomi » (3-03076).

Queste interpellanze e queste interrogazioni, che trattano argomenti connessi, saranno svolte congiuntamente.

SANTAGATI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Voglia indicarne il motivo, onorevole Santagati.

SANTAGATI. Signor Presidente, vorrei sapere quale sorte avrà l'interpellanza da me presentata e che figura al primo posto tra quelle oggi all'ordine del giorno. Io sono venuto puntualmente...

PRESIDENTE. Onorevole Santagati, lei ha ragione, ma devo informarla del fatto che il sottosegretario di Stato per la marina mercantile, senatore Rosa, ci ha segnalato che si è verificato un ritardo del suo volo aereo. Pertanto, in attesa che il sottosegretario Rosa arrivi, procediamo con le altre interpellanze e le altre interrogazioni all'ordine del giorno.

SANTAGATI. Speriamo bene!

PAZZAGLIA. Non funzionano bene i trasporti!

PRESIDENTE. L'onorevole Pazzaglia ha facoltà di svolgere le sue interpellanze.

PAZZAGLIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il problema dei trasporti, a mio avviso, ha carattere prioritario rispetto ad altri problemi, nel caso di un'isola depressa; e la soluzione di esso condiziona le prospettive di sviluppo. Lo sviluppo dell'agricoltura, quello dell'industria, quello dell'artigianato e quello del turismo non sono possibili, per lo meno al livello necessario, se non viene realizzato un sistema di trasporti capace di rompere l'iso-

lamento, di eliminare le condizioni di minore competitività dei prodotti conseguenti al costo elevato dei trasporti, di facilitare l'afflusso dei cittadini ed il trasferimento delle merci.

Questa considerazione mi sembra, mi è sempre sembrata di tale evidenza che fin dalla sede regionale io stesso ebbi a sostenere persino — si intende, come ragionamento per paradossi — che la regione sarda avrebbe potuto rinunciare ad ottenere altre provvidenze dello Stato, se avesse ottenuto un sistema di trasporti valido.

Il discorso non ebbe il meritato ascolto; si dette un peso non adeguato alle esigenze delle strutture, delle infrastrutture e del funzionamento dei trasporti. Anche la Commissione di inchiesta sulla criminalità in Sardegna, che aveva competenza di indagine anche per quanto atteneva alle condizioni economico-sociali ed infrastrutturali dell'isola, non dette, nella relazione di maggioranza (di una maggioranza che, sostanzialmente, corrisponde a quella che sostiene l'attuale Governo, anzi era anche più larga), un adeguato peso all'argomento. Io, quale relatore di minoranza, me ne feci carico in quella occasione, seppure con riferimenti limitati dalla esigenza di approfondimento del tema fondamentale della indagine che era stata affidata alla Commissione.

L'opinione pubblica, della quale si facevano necessariamente interpreti alcuni organi di informazione, e le categorie produttive, ponevano in termini allarmanti il problema, fino al punto da determinare una tardiva, ma tuttavia rilevante, rivendicazione in materia di trasporti da parte della regione. Anche tale rivendicazione — a mio avviso — ha dei limiti non soltanto di indirizzo, ma anche di prospettiva e di metodo; non pone richieste che guardino lontano nel tempo ed organicamente alla materia.

Da ciò deriva l'iniziativa della mia prima interpellanza, il cui scopo è quello di porre tutti i problemi fondamentali e di impegnare il Governo per scelte adeguate e complete: una interpellanza che, quindi, si articola ampiamente.

Ebbene, cosa chiediamo, da parte nostra? Riteniamo che la rottura dell'isolamento non si possa verificare se non realizzando quello che nella mia interpellanza ho chiamato il « ponte navale ed aereo »: un ponte che si pone — sul piano dell'attenzione dell'opinione pubblica — in parallelo al ponte sullo stretto di Messina il quale interessa per la rottura dell'isolamento della Sicilia.

Questa interpellanza indica alcune soluzioni fondamentali: chiediamo che venga realizzato un servizio di trasporti marittimi veloci, da utilizzare soprattutto nelle stagioni e nei periodi di punta che collegi la Sardegna con il continente nella parte di mare più stretta. Chiediamo inoltre che vengano utilizzate sulle linee attuali da e per l'isola esclusivamente i mezzi più veloci. A lei non sfugge, onorevole rappresentante del Governo, che, da qualche tempo a questa parte, la Sardegna ha fatto un passo indietro perché, pur essendo state costruite le cosiddette « navi poeta » per realizzare i trasporti veloci tra Civitavecchia e Cagliari, esse sono state dirottate verso altre isole, con la conseguenza che per alcuni giorni della settimana vengono utilizzate navi più vecchie, di minore capacità e più lente.

Chiediamo che si realizzi un sistema di trasporti marittimi senza la necessità della prenotazione a distanza di mesi e mesi, mentre oggi un cittadino che decida di muoversi dall'isola improvvisamente per qualunque necessità, si trova nelle condizioni di non poter realizzare questa sua decisione. Quanto detto è una brevissima sintesi delle varie questioni e dei vari aspetti del problema dei trasporti per mare.

Collegato con questo vi è l'altro problema dell'ammodernamento, del raddoppio e della elettrificazione della rete ferroviaria in Sardegna, senza i quali non è possibile neanche garantire una velocità di comunicazione dai porti fondamentali verso le varie destinazioni della nostra isola.

Che cosa si sta verificando in Sardegna? Sono anni che viene garantito e promesso il raddoppio della linea ferro-

viaria, per lo meno nel tratto tra Cagliari e Decimomannu. Sono iniziati i lavori e lei, onorevole rappresentante del Governo, probabilmente mi dirà che, per quanto riguarda questo raddoppio, (del quale si parla come di cosa già fatta fin dal 1957), sono in corso le opere, ma io la pregherei fin d'ora di informarsi con quale lentezza procedano i lavori. Posso dirle che vi sono delle zone che dovrebbero essere state già raggiunte dal raddoppio e per le quali, invece, non è stato ancora realizzato il nuovo tracciato.

Ma vi è di più. Ho letto sulla stampa che alla deludente conferenza nazionale dei trasporti si è parlato della elettrificazione ferroviaria. Mi compiaccio della decisione che sta per essere adottata, ma aggiungo che è inutile elettrificare la linea se, contemporaneamente, non si ammodernano i tracciati.

Non so se lei sia a conoscenza di quanto sto per dirle, ma se prende l'orario ferroviario dell'isola del 1938 - è l'anno cui ci si riferisce sempre per la ricerca di indici - vedrà che allora i treni percorrevano in 5 minuti di meno il percorso Cagliari-Olbia. Questo non perché i treni di allora fossero migliori, ma perché il tracciato è talmente arretrato che i mezzi moderni non possono sviluppare pienamente la loro velocità.

Nella interpellanza si evidenzia la necessità di sistemare le strutture e le infrastrutture portuali. In Sardegna il maggior porto per movimento passeggeri non ha una stazione marittima degna di questo nome. Inoltre, deve essere messo a punto il sistema dei trasporti aerei. A questo proposito, riteniamo che i tre aeroporti fondamentali debbano essere tutti e tre posti nelle condizioni di poter sopportare il traffico di aerei di maggiore portata. Riteniamo che Cagliari, anche per il fatto che è il centro più importante di tutto il movimento dell'isola, debba avere il ruolo di aeroporto internazionale, e che debba poi essere realizzato un altro aeroporto nel centro dell'isola. Riteniamo che debba essere ampliato il numero dei voli fra i detti aeroporti e quelli delle due maggiori città italiane, Roma

e Milano, e che debbano essere allargate le concessioni per evitare che dal monopolio dell'ATI possano derivare limitazioni ai trasporti fra l'isola e la penisola.

Per quanto riguarda - e torno un attimo indietro - il problema dei trasporti marittimi, riteniamo vi debba essere un allargamento nella concessione delle linee anche perché non vi sono ragioni per la concessione unica, come è attualmente, alla « Tirrenia », visto che il Governo consente che la « Tirrenia » pratichi delle tariffe che sono, per lo meno per quanto riguarda il trasporto degli automezzi, più alte di quelle praticate dalle società private e che sono tutte, le une e le altre, di gran lunga superiori a quelle delle ferrovie dello Stato. Queste ultime, ad esempio, chiedono 6.250 lire per ogni metro di larghezza degli autocarri della linea Golfo Aranci-Civitavecchia. Le tariffe della « Tirrenia » e delle società private sono anche triple e, comunque, le più alte sono quelle della « Tirrenia ».

Occorre dunque favorire la concorrenza se non si è in grado di ottenere dalla società di gestione che le tariffe vengano adeguatamente ridotte. Non c'è motivo perché si tenga ancora a Napoli la sede della società « Tirrenia », che un tempo operava in tutto il Tirreno, adesso opera quasi esclusivamente con la Sardegna. La Sardegna non è, per nessuna nave della « Tirrenia », porto di armamento. Lo sono soltanto i porti di Napoli e di Palermo, con la conseguenza, fin troppo evidente, che l'imbarco dei marittimi avviene soltanto a Napoli e a Palermo, mentre il movimento avviene tutto in direzione della Sardegna. Una società che avesse sede nell'isola terrebbe maggiormente conto delle esigenze che l'isola stessa ha per lo sviluppo dei trasporti.

Detto questo, onorevole rappresentante del Governo, io non ho da aggiungere niente a quanto è scritto nella interpellanza. Mi permetto soltanto di sottolineare un aspetto. Se nel documento ho dettagliato le richieste, che sono poi organiche e non l'una staccata dall'altra, l'ho fatto perché desideravo conoscere sui singoli

punti e su questa organica proposta quali erano gli impegni che il Governo intendeva assumere e con quali prospettive di realizzazione nel tempo.

L'altra interpellanza non ha, a mio avviso — non gliene faccio minimamente carico, onorevole rappresentante del Governo — alcuna connessione con la prima, se non perché parla di trasporti tra Sardegna e penisola; ha invece connessione con le interrogazioni, o per lo meno con una interrogazione che è stata presentata da altri colleghi.

Qui il problema che pongo è più o meno quello che — se non ricordo male — posi con lei stesso, onorevole sottosegretario, pochi giorni orsono, quello cioè della necessità di realizzare servizi di emergenza quando si verificano scioperi concomitanti delle linee marittime ed aeree. Nei giorni scorsi mi sono permesso di precisare che non sono valide le soluzioni del problema che vengono prospettate da altre parti. Non è valida quella della precettazione, scelta dal Governo, anche perché la precettazione ha poi dato luogo a scioperi di protesta contro tale metodo. Lo ripeto qui: la precettazione è un atto di acquiescenza nei confronti di altre organizzazioni sindacali, è un atto di ostilità contro le organizzazioni sindacali autonome, le quali stanno ottenendo successi nell'ambito del mondo del lavoro dei trasporti, per la insoddisfazione delle decisioni accettate invece dalla « triplice ».

Non è valida neppure la soluzione dell'autoregolamentazione. L'unica soluzione adottabile è costituita dalla modificazione dell'atteggiamento del Governo nei confronti dei sindacati. Non si può assumere un atteggiamento di ostilità nei confronti di una organizzazione sindacale senza determinare atti di ostilità nei confronti del Governo da parte di questa organizzazione sindacale. Bisogna, una volta modificato questo atteggiamento, chiedere a tutti i sindacati che in occasioni del genere e per quanto riguarda le isole che non sono raggiungibili se non con l'aereo e con la nave, vengano in ogni caso, garantiti i servizi di emergenza, nei limiti che po-

tranno essere concordati tra le stesse organizzazioni sindacali e il Governo.

Mi permisi di affacciare questo problema, onorevole rappresentante del Governo, nei giorni precedenti lo sciopero, quando alcune settimane fa l'isola rimase completamente bloccata; infatti, volavano soltanto gli aerei dell'Alisarda, in direzione di Olbia, e c'erano anche insufficienti servizi ferroviari per cui da Olbia non si potevano raggiungere altre parti dell'isola. Quindi, mi feci carico di questo problema e lo posi all'attenzione del Governo perché esso cercasse di affrontarlo tempestivamente e portarlo a soluzione. Mi fu detto che non c'erano vie d'uscita, che lo sciopero avrebbe determinato la paralisi e che non c'era niente da fare. Purtroppo fu così, con gravi reazioni di chi stando nell'isola o fuori di essa si è trovato nell'impossibilità di raggiungere o luoghi di lavoro o la propria casa.

Se mancherà un diverso atteggiamento del Governo nei confronti delle organizzazioni sindacali, temo che ci saranno nuovi scioperi, nuove agitazioni, e nello stesso tempo non ci sarà la garanzia dei servizi di emergenza. La responsabilità non potrà essere attribuita ai sindacati, ma a chi ha cercato tempestivamente i modi per sbloccare una situazione che diventa ogni giorno più preoccupante e certamente fonte di gravi disagi.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere alle interpellanze testè svolte e alle interrogazioni di cui è stata data lettura.

ACCILI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Rispondo per delega del Presidente del Consiglio dei ministri e anche a nome dei ministri dell'interno e della marina mercantile.

I collegamenti tra la Sardegna e il continente, proprio perché diretti ad assicurare, insieme con lo sviluppo socio-economico delle aree interessate, la libera circolazione dei cittadini fra le varie parti del territorio dello Stato, sono stati sempre oggetto di particolare attenzione da parte del Governo nella formulazione dei

vari piani di intervento dello Stato in tutte le sue articolazioni.

Infatti, nel piano per la ristrutturazione della flotta di Stato è stato previsto un netto potenziamento di detti collegamenti, sia come numero sia come materiale nautico impiegato.

È già programmata l'attivazione di un nuovo servizio che collegherà Livorno ad Olbia. Esso verrà realizzato non appena sarà consegnato dai cantieri nazionali il traghetto da 10.500 tonnellate di stazza lorda, attualmente in corso di costruzione, destinato a disimpegnarlo. Questa nuova linea, oltre a realizzare un ulteriore e veloce collegamento tra il continente e la Sardegna, consentirà di utilizzare moderne infrastrutture viarie che fanno capo a Livorno.

È in corso un ampio piano di sostituzione dell'attuale materiale nautico della società Tirrenia con navi-traghetto tipo « poeta », di maggiori prestazioni sia per quanto concerne la velocità di crociera sia per quanto riguarda la capacità.

Tale programma, che dovrebbe essere completato entro il maggio 1980, ha già avuto inizio nella decorsa stagione estiva, con l'immissione sulla linea Civitavecchia-Olbia del traghetto *Deledda* di 6.500 tonnellate di stazza lorda, mentre è imminente la consegna del traghetto *Verga*, di analoghe caratteristiche, da assegnare alla stessa linea.

Anche le linee locali sarde sono state potenziate con l'avvenuta sostituzione delle navi noleggiate *Lauro Express* ed *Elba Ferry* con i traghetti *Carloforte* e *Limbara*.

Analogo potenziamento avrà luogo nell'ambito del collegamento marittimo gestito dalle ferrovie dello Stato, pur risultando esso attualmente, ad eccezione del periodo di punta coincidente con le ferie estive, di capacità esuberante rispetto alla richiesta.

L'immissione in servizio di una nuova nave-traghetto delle ferrovie dello Stato, già programmata e finanziata, della portata di 78 carri ferroviari merci, quasi raddoppierà l'attuale potenzialità della flotta delle ferrovie dello Stato.

Al miglioramento dei collegamenti non è disgiunto il potenziamento delle infrastrutture portuali dell'isola. Le esigenze dei porti di Cagliari, Olbia e Porto Torres sono state recepite nel progetto di programma degli investimenti portuali per il periodo 1979-1981, attualmente all'esame del CIPE, con una previsione di spesa di 17.500 milioni per il porto di Cagliari, 5.000 milioni per il porto di Olbia e 3.000 milioni per il porto di Porto Torres. Sono inoltre in corso di esecuzione lavori per 13.750 milioni nei porti di Cagliari, Porto Torres ed Olbia. Per il completamento di tali opere è previsto un ulteriore finanziamento di 35.000 milioni per il porto di Cagliari, 22.000 milioni per il porto di Porto Torres e 13.000 milioni per il porto di Olbia.

Inoltre, per gli impianti di attestamento del servizio svolto dalle ferrovie dello Stato è in corso di realizzazione, da parte del Ministero dei lavori pubblici, una seconda invasatura a Golfo Aranci, mentre le ferrovie dello Stato, da parte loro, nella stessa località hanno già appaltato i lavori di costruzione del ponte mobile e di installazione del fasciame elastico, per un importo di 708 milioni. Una seconda invasatura d'emergenza è stata già completata a Civitavecchia.

Per quanto concerne le infrastrutture ferroviarie, importanti provvedimenti sono previsti nel quadro dei piani straordinari predisposti dall'azienda delle ferrovie dello Stato per la sistemazione a piano regolatore degli impianti di Golfo Aranci. Importanti opere sono state programmate, e in parte eseguite dalle ferrovie dello Stato, per l'ammodernamento e il potenziamento della rete ferroviaria sarda intese ad elevare il grado di sicurezza e di regolarità della circolazione. Ciò comporterà un sensibile miglioramento delle velocità commerciali dei treni ed un aumento della potenzialità delle linee, specie della « dorsale sarda » che d'altra parte già offre elevati margini rispetto ai reali attuali impegni di traffico.

Fra le realizzazioni più importanti vanno ricordate: il completamento del raddoppio del tratto di linea Cagliari-Decimo-

mannu, comune alle linee per Chilivani e per Iglesias; l'installazione del controllo centralizzato del traffico sul tratto Macomer-Oristano della linea dorsale, già attuato, come è noto, da Olbia a Macomer e sulla linea Porto Torres-Chilivani; l'elettrificazione delle linee principali, Olbia-Cagliari e Chilivani-Porto Torres; la rettifica del tracciato, ottenuta con la costruzione di un nuovo tratto di linea, tra Campomela e Giave, per un più rapido collegamento fra Sassari e Cagliari.

Anche il problema della viabilità dell'isola viene tenuto presente. Infatti, il consiglio d'amministrazione dell'ANAS, nel corrente mese di ottobre, ha espresso parere favorevole per il finanziamento di lavori interessanti la strada statale (quella cui lei si è riferito, onorevole Pazzaglia, la volta scorsa, a proposito dell'ubicazione di segnali) n. 131, la Carlo Felice...

PAZZAGLIA. Sì, onorevole sottosegretario, la ringrazio.

ACCILI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. ... per un importo di 7.500 milioni circa, e la strada statale n. 130 Iglesiasiente, per un importo di oltre 11.000 milioni.

Un ampio e complesso programma di interventi, che consentirà di rendere gli scali idonei a soddisfare le esigenze connesse con l'incremento che ha subito e subirà nel prossimo futuro il traffico aereo nazionale ed internazionale interessante la Sardegna, è in corso di attuazione negli aeroporti di Alghero, Olbia e Cagliari. La spesa prevista per tale programma di interventi è di circa 21 miliardi di lire. I lavori in questione sono sostanzialmente ultimati per gli aeroporti di Alghero ed Olbia, mentre tempi più lunghi occorrono per gli interventi sulla pista di volo per Cagliari, a causa della natura del terreno. L'ultimazione dei lavori è comunque prevista per la fine del 1979.

Allo stato attuale non può essere dato, invece, alcun affidamento per la realizzazione di un altro aeroporto che serva il centro dell'isola, soprattutto in relazione

alle attuali disponibilità economiche. La questione sarà comunque approfondita, in tutte le sue componenti ed implicazioni, in sede di redazione del programma dei futuri interventi sulla rete aeroportuale italiana.

Anche l'istituzione dei richiamati due ponti aerei Cagliari-Roma e Cagliari-Milano, mediante collegamento da effettuarsi ogni una o due ore al massimo, appare al momento non realizzabile, così come il connesso potenziamento delle linee con Alghero ed Olbia, contemporaneamente richiesto dall'onorevole interpellante. Infatti, a prescindere dalla esistenza o meno di adeguati volumi di traffico-passeggeri, le attuali potenzialità operative dei vettori aerei nazionali non consentono di pervenire, in tempi brevi, all'elevato numero di frequenze ipotizzato. Né, nella presente situazione congiunturale, appare opportuno turbare l'attuale equilibrio del trasporto aereo per consentire la richiesta presenza di più vettori sulla stessa rotta.

Ma i collegamenti tra l'isola e il continente, anche i più efficienti, sono certamente pregiudicati in occasione di ben concertate manifestazioni di sciopero da parte del personale addetto ai servizi di trasporto, con effettivo grave danno non solo degli utenti di detto trasporto, ma della stessa economia della regione.

La conseguente esigenza di riportare alla normalità i relativi servizi è pienamente sentita dal Governo. Recentemente, dopo quattro giornate di sciopero, che hanno determinato il pressoché completo isolamento dell'isola dal continente nonché rischi notevoli per l'ordine pubblico, specialmente a Civitavecchia, non si è esitato a far ricorso all'unico intervento possibile, quello della precettazione. Tale provvedimento eccezionale, adottato una prima volta sul finire dello scorso mese di luglio, anche grazie ad una larga solidarietà politica, conseguì i suoi effetti positivi con la ripresa dei collegamenti.

D'altra parte, non vi era alternativa al ricorso a questo strumento. Non sarebbe stato possibile, infatti, ricorrere al-

la sostituzione dei marittimi in sciopero con altri lavoratori, per ragioni di solidarietà di classe; né si sarebbe potuto far ricorso ai militari per sostituire gli equipaggi dei traghetti, perché la marina militare non è in grado di farvi fronte. L'installazione di ponti aerei, infine, avrebbe determinato situazioni di caos per gli imbarchi sui mezzi aerei e avrebbe, altresì, riproposto il medesimo atteggiamento di chiusura da parte dei lavoratori della gente dell'aria.

Nonostante una proclamata resistenza a tale provvedimento eccezionale, certamente non posto in essere in funzione antisindacale, il traffico da e per l'isola è stato così, anche in questa ultima occasione, in buona parte assicurato.

Si assicura, infine, che è intendimento del Governo, anche per il futuro, di intervenire, facendo ricorso a tutte le misure possibili e con la dovuta decisione, perché vengano garantiti in ogni circostanza i collegamenti indispensabili tra la isola e il continente.

PRESIDENTE. L'onorevole Pazzaglia ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per ambedue le sue interpellanze.

PAZZAGLIA. Ringrazio il rappresentante del Governo per l'ampia risposta, che, per altro, è stata provocata dall'ampiezza degli argomenti contenuti nella mia interpellanza.

A proposito delle risposte che egli ha dato in ordine alla precettazione, penso che egli si sia riferito più alle interrogazioni degli altri colleghi, che alla mia interpellanza. Su questo punto non mi resta che confermare quanto ho detto in sede di illustrazione.

Debbo, invece, riferirmi con maggiore ampiezza a quanto il sottosegretario ha voluto dire in ordine alle decisioni del Governo sui problemi dei trasporti della isola. Mi trovo perfettamente d'accordo su quanto riguarda la realizzazione di una nuova linea di trasporto marittimo tra Livorno ed Olbia: è una richiesta contenuta nella interpellanza. Così non ho che

da esprimere un giudizio di positività sulla sostituzione delle vecchie navi con navi « poeta », fra le quali la *Deledda*, che è già entrata in funzione. Ma questo non basta per risolvere il problema dei trasporti marittimi: bisogna che ce lo diciamo con franchezza. E neppure è sufficiente l'entrata in funzione del nuovo traghetto delle ferrovie dello Stato, capace di trasportare 78 carri ferroviari; un'entrata in funzione che, per altro, non è neanche immediata, perché si tratta di una nave che deve ancora andare in cantiere. Certamente il nuovo traghetto risolverà il grave problema della mancanza di trasporti mediante carri ferroviari, che si verifica, se non costantemente, almeno periodicamente. In questo momento — lo dico per inciso — vi è una situazione di grave disagio determinata dalle giornate di sciopero, per cui non è più possibile spedire né ricevere merci per carro ferroviario; ma è un fatto di questo periodo.

Il problema non può essere risolto che nel senso indicato dalla mia interpellanza, e cioè con la realizzazione di linee veloci diurne, soprattutto per i periodi di punta, in quanto non è più concepibile, nell'epoca in cui viviamo, e soprattutto guardando al futuro, che si debbano realizzare soltanto mezzi per il trasporto notturno (per le linee più corte, s'intende), con tutta l'attrezzatura che tale tipo di trasporto richiede. Si tenga conto, inoltre, del fatto che esistono oggi mezzi enormemente più veloci delle navi « poeta ».

Per quanto riguarda i porti, devo dire che i programmi che sono stati indicati sono certamente di rilievo, anche se non ho elementi di riferimento.

Non altrettanto può dirsi, però, per quanto riguarda le iniziative che stanno assumendo le ferrovie dello Stato. Queste staranno, sì, preparando la seconda invasatura a Golfo Aranci, avranno messo anche in atto una seconda invasatura provvisoria a Civitavecchia; ma per quanto riguarda i trasporti interni dell'isola, non ci siamo. Evidentemente non siamo riusciti a convincere il Governo e questo

non è riuscito a far comprendere all'amministrazione delle ferrovie dello Stato quali siano le esigenze dell'isola. Quando l'onorevole rappresentante del Governo mi parla del completamento del raddoppio della linea Cagliari-Decimomannu, implicitamente conviene con quanto io dicevo prima a proposito del fatto che sono stati compiuti pochi lavori su un tratto brevissimo: «Decimo» indica una distanza romana: si tratta di dieci miglia da Cagliari. Quando oggi si parla di quel raddoppio che, ripeto, è appena iniziato, come di un fatto positivo, si dimostra che da parte del Governo e dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato non si ha una esatta visione dei problemi ferroviari della Sardegna. Lo stesso dicasi per quanto riguarda la modifica del tracciato per il tratto Campomela-Giave, si tratta di due punti così vicini che forse non si distinguono nemmeno sulla carta geografica. Ma per poter viaggiare in ferrovia tra Cagliari e Olbia, onorevole rappresentante del Governo, per risolvere il problema dello isolamento, bisogna poter attraversare l'isola in ferrovia velocemente. Evidentemente, né la modifica del tracciato Campomela-Giave, né l'automazione della circolazione produrranno sostanziali differenze; e non è concepibile che, per molti anni ancora, si debbano percorrere 280 chilometri in cinque ore; dico in cinque ore! La situazione è peggiore di quella di prima della guerra, ma non della guerra ultima, ma della prima guerra mondiale! Questa è la situazione della Sardegna. Ed è questo che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato deve finalmente capire, perché altrimenti non serviranno né l'elettrificazione, né le altre opere che sono in corso. Non nego che queste siano iniziative positive; ma l'esigenza fondamentale, come mi sono permesso di evidenziare nell'interpellanza, è quella di ottenere sulla linea Cagliari-Olbia (o Cagliari-Sassari, che è praticamente lo stesso) le velocità e le possibilità di funzionamento delle altre linee ferroviarie.

Per quanto riguarda il sistema dei trasporti per strada ringrazio il sottosegretario perché cortesemente si è occupato del-

la strada statale n. 130 e della 131, cioè della «Carlo Felice», dove purtroppo, vi sono ancora i limiti di velocità dei quali parlai con lui in altra occasione. Sia la Iglesiente che la «Carlo Felice» sono superstrade, ma se vogliamo porre il problema della viabilità interna in connessione con i trasporti tra la Sardegna e il continente, ci dobbiamo occupare non della strada statale n. 131 o della 130, ma ci dobbiamo occupare di tutte le strade che vanno in direzione di Golfo Aranci e di Olbia sulle quali mi dispiace che il sottosegretario non abbia fatto alcun cenno.

Per quanto attiene alla situazione degli aeroporti occorre riconoscere che quello di Cagliari abbisognerà di lavori piuttosto lunghi in quanto si tratterà di allungare la pista sopra uno stagno. Bisogna, quindi, realizzare delle opere più complesse di quanto non siano quelle che si creano su terraferma. Il problema dell'aeroporto al centro dell'isola deve essere al più presto affrontato. Il «ponte aereo» tra Cagliari e Roma e Cagliari e Milano — come lo chiamo io — deve essere risolto tenendo conto che il traffico aumenta sensibilmente di anno in anno e che se non aumenta nella misura nella quale potrebbe aumentare, ciò deriva esclusivamente dal fatto che non si provvede a creare un sistema di trasporti adeguati. Il cittadino non si mette in viaggio quando sa che a Milano gli aerei per la Sardegna vengono prenotati talvolta quattro mesi prima o altrettanto non si muove dall'isola per andare ovunque quando occorrono prenotazioni per avere la sicurezza di viaggiare.

Si dice che l'adeguamento dei trasporti non si può realizzare in quanto vi sarebbe un insufficiente numero di vettori e un insufficiente traffico dei passeggeri.

Signor sottosegretario, la prego di voler controllare se il dato che le fornisco è esatto o no. Le linee aeree dalla Sardegna sono attive per l'ATI a differenza di quanto non siano le altre linee. Il collegamento con la Sardegna è una voce attiva nel bilancio di questa società in quanto gli aerei viaggiano quasi sempre al completo. Per fare un esempio le dirò che l'aereo che parte per Cagliari verso

l'ora di colazione non viaggiava mai al completo; ora, lo possono confermare i colleghi di tutte le parti politiche, anche quell'aereo viaggia a pieno carico e cioè al di sopra di quel 60 per cento dei posti disponibili che rende il viaggio remunerativo per l'ATI.

Possiamo, quindi, chiedere che questa società compia uno sforzo per migliorare il numero dei servizi in quanto non avanziamo richieste di sovvenzione, non domandiamo gestioni passive, non si vuole che si sostengano maggiori spese. I mezzi che si chiedono vengono remunerati dalle stesse persone che viaggiano su queste linee.

Ecco perché devo dichiarare la mia insoddisfazione per la risposta che mi ha fornito, onorevole sottosegretario, non per tutta la parte di essa, ovviamente, ma per il complesso. A una interpellanza che tendeva a porre i problemi nella loro globalità e portare verso soluzione una situazione pesante, un problema pesante e condizionante della nostra isola, ci sono state date alcune risposte che creano aspettative o attese che dir si voglia favorevoli; ma sono state date anche risposte deludenti, dimostrazione della non sufficiente attenzione del Governo verso questo problema che per la Sardegna è fondamentale.

PRESIDENTE. L'onorevole Macciotta ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione, nonché per l'interrogazione Pani Mario, di cui è cofirmatario.

MACCIOTTA. Vorrei in primo luogo ringraziare la Presidenza della Camera per la tempestività con la quale sono state poste all'ordine del giorno queste due interrogazioni. Credo sia un fatto importante, in via più generale, che il Governo sia chiamato — ancora nel corso degli avvenimenti — a dare conto al Parlamento di quali iniziative esso assume per circostanze, come quella attuale, di un certo rilievo.

Vorrei prendere atto delle assicurazioni che il Governo ci ha dato in questa sede,

ma che autorevolmente ha anche dato il Presidente del Consiglio, onorevole Andreotti, nel corso della conferenza nazionale dei trasporti, quando ha affermato che compito del Governo è quello di garantire il sistema pubblico dei trasporti, in particolare per le isole, per le quali il sistema pubblico costituisce l'unica possibilità di trasporto.

Credo che sia sfuggito ai sindacati autonomi che se il diritto di sciopero è costituzionalmente garantito, non è meno garantito dalla Costituzione il diritto di circolazione di tutti i cittadini sul territorio del paese. L'affermazione che, anche nei giorni di maggior vigore del loro sciopero selvaggio, altri mezzi erano disponibili per il trasporto da e per la Sardegna si scontra con il fatto che non è possibile sostituire le migliaia di posti disponibili sulle navi con le poche centinaia di posti disponibili sugli aerei. In quei giorni la questione era se si potesse o meno viaggiare da e per la Sardegna. La quantità dei posti diventava infatti qualità.

Vorrei domandare, onorevole sottosegretario, se agli impegni del Governo corrispondano atti concreti. La precettazione è stata realizzata, ma pericolosamente ci pare sia diventata una « grida » manzoniana, senza nessuna incidenza pratica. Ma quel che vorrei domandarmi, ancora a monte della precettazione, è se siano stati fatti tutti i passi necessari per evitare la precettazione stessa. Al contrario di quanto ha affermato l'oratore che mi ha preceduto, vorrei dire che certo va modificato l'atteggiamento del Governo nei riguardi dei sindacati, ma nel senso che occorre evitare qualsiasi pratico sostegno, qualsiasi incoraggiamento, che noi temiamo vi sia stato, ad una certa recrudescenza di forme selvagge di lotta. Forse si è fatto intendere alla Federmare-CISALS che vi erano possibilità che la loro lotta sfondasse, quando non vi erano. Questo lo supponiamo, anche perché da parte della federazione unitaria era stata avanzata (e questa proposta era stata accolta anche dalla presidenza della Commissione trasporti della Camera) la proposta di comporre in modo diverso gli equipaggi,

facendo fronte in modo straordinario alle deficienze che si erano realizzate. Questa strada non è stata percorsa, e si è scelta invece la strada della precettazione.

Vorrei porre un'altra questione più strutturale, meno contingente, rilevando che diverso sarebbe stato l'impatto dello sciopero se la sede di armamento non fosse stata del tutto esterna alla Sardegna. Il fatto che il personale delle navi traghetto non sia sardo, se non in piccolissima e quasi irrilevante percentuale (e anche quei pochi sardi sono arruolati casualmente nelle sedi attuali di armamento), determina indubbiamente un impatto diverso in queste forme di lotta.

È questo un problema che ormai il Governo e la società Tirrenia devono sciogliere in modo definitivo. La sede di armamento delle navi da e per la Sardegna — perché ormai queste sono fondamentalmente le navi della società « Tirrenia » — non può che essere trasferita in larga misura nei porti della Sardegna.

Il tema dei collegamenti, onorevole sottosegretario, costituisce una verifica della volontà del Governo di realizzare l'unità della nazione. Non penso al problema dei trasporti, come spesso accade, in occasione del *boom* del turismo estivo o delle crisi occasionali per scioperi. Al problema dei trasporti si deve pensare come fatto strutturale per realizzare l'unificazione del sistema economico e sociale dell'isola con il sistema economico e sociale della nazione. Credo che non sfugga a nessuno quali enormi vantaggi ne trarrebbe la Sardegna, ma vorrei che non sfuggissero neanche i vantaggi che da questa unificazione potrà trarre l'intero sistema economico nazionale, se è vero, come è vero, che la Sardegna produce ormai un terzo dell'etilene prodotto in Italia, il 50 per cento dello zinco, il 50 per cento dell'alluminio e il 50 per cento del piombo. La produzione industriale sarda, in alcuni settori, è parte dominante e prevalente dell'intera produzione nazionale. È per questo che noi riteniamo che sia un dovere costituzionale del Governo garantire, più che nel passato, un efficace sistema dei trasporti. Grandi sono certamente, in

relazione agli scioperi, le responsabilità che devono assumere le forze sindacali. Ma non meno grandi io credo siano le responsabilità del Governo e delle forze politiche. Da molto tempo, onorevole sottosegretario, è stata avanzata, da parte della regione sarda, la richiesta che venga realizzata una conferenza regionale sui trasporti, nella quale discutere come realizzare un efficiente sistema dei trasporti pubblici. Ritengo che questa sarebbe una buona occasione anche per discutere se e come questo sistema si potrà realizzare.

Noi abbiamo rivolto, e rivolgiamo, anche in questa sede, un appello ai sindacati ed ai lavoratori perché sia possibile discutere, insieme, come garantire non uno ma due diritti costituzionali: il diritto di sciopero (al quale certo molto teniamo) e il diritto alla libera circolazione dei cittadini (previsto dall'articolo 16 della Carta costituzionale). Noi ci auguriamo che una simile iniziativa, che prevede un incontro fra le parti a ciò interessate, possa essere assunta dal Governo onde evitare che, ancora una volta, nei prossimi giorni si debbano registrare forme di lotta selvaggia che non servono ai lavoratori e che acuiscono la crisi politica e sociale del nostro paese.

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza dell'onorevole Santagati, al Presidente del Consiglio dei ministri ed al ministro delle poste e telecomunicazioni, « per sapere: a) se non ritengano di approfondire con la massima attenzione il progetto di installazione della terza rete televisiva, vuoi per gli ingenti costi preventivati in caso di una realizzazione con i tradizionali e numerosi ripetitori da installare per tutta la penisola e le isole, vuoi per gli effetti preclusivi di utilizzo dei canali di frequenza da parte delle emittenti libere, con il precipuo risultato negativo di sperperare un'enorme massa di pubblico denaro, di cui si potrebbe benissimo fare a meno con l'effettuazione delle trasmissioni della terza rete via satellite, per il conseguenziale risparmio di centinaia di miliardi, che consentirebbe di evitare il ventilato aumento dei canoni radiotelevisivi,

e di non accentuare l'ingiusta sperequazione esistente fra il salato monopolio radiotelevisivo dello Stato e la libertà gratuita di antenne via etere, libertà per altro sancita dalle note sentenze della Corte costituzionale; b) se sia compatibile con lo spirito e la lettera delle citate pronunzie della Corte costituzionale e della vigente normativa sui limiti degli introiti pubblicitari riservati alla RAI-TV, nonché con il disegno di legge, presentato di recente dal Governo per la regolamentazione delle radio-televisioni libere, la richiesta formulata dalla stessa RAI di aumentare il gettito pubblicitario per far fronte all'istituzione della terza rete, che in tal guisa si porrebbe fin dal suo nascere non più come espressione di un sano e competitivo pluralismo informativo, ma come fonte inesauribile di concorrenza privilegiata e delle emittenti locali, privando ingiustamente entrambe di un vitale ed indispensabile strumento di sopravvivenza e di sostegno » (2-00403).

L'onorevole Santagati ha facoltà di illustrarla.

SANTAGATI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, l'interpellanza che ho l'onore di illustrare affronta un problema di estrema attualità concernente la effettiva funzionalità della terza rete televisiva. Perché il problema possa essere collocato nella sua giusta luce, occorre brevemente premettere che questo discorso si inquadra nel più ampio contesto del futuro assetto di tutta la RAI-TV.

Premesso che nessuno è dell'opinione di contestare alla RAI-TV il carattere di servizio pubblico, occorre appunto, proprio perché questo concetto sia ben chiaro, ribadire che, se da un lato un servizio pubblico deve attendersi solidarietà e sostegno dalla collettività, per cui l'utente ha dei doveri verso questo servizio, dall'altro lato però l'ente pubblico deve, a sua volta, anche corrispondere agli interessi della collettività e, in particolare, degli utenti. Pertanto, solo in un sistema ben equilibrato di diritti e di doveri è

possibile inquadrare la nozione di servizio pubblico.

Da un lato per quanto concerne i diritti, alla RAI-TV sono assegnati compiti vasti e decisivi, che le sentenze della Corte costituzionale hanno, a loro volta, equilibrato e definito; dall'altro lato incombe sulla RAI-TV, proprio perché questi compiti non escano fuori dalla precisa regolamentazione voluta dalla legge e dalla Costituzione, il dovere di non andare oltre questi compiti e di tutelare anche i sacrifici economici fatti dai contribuenti.

La RAI-TV riceve un sostegno dai canoni radiotelevisivi e in questo senso il regime fiscale a favore della RAI-TV è quanto mai vantaggioso, direi anzi che è uno dei più vantaggiosi sia in Europa sia in altri continenti. Si è voluto cioè stabilire che la RAI-TV in Italia abbia una pubblica funzione e come corrispettivo di questa prestazione pubblica si è chiesto ai contribuenti il pagamento di un canone che, essendo stato aumentato di recente, non si capisce come si possa chiedere che venga ulteriormente aumentato, così come si va ventilando da un po' di tempo a questa parte. E allora, passi il pubblico servizio e passi anche la corresponsione di un canone già esuberante, ma non si parli di nuovo aumento di canone.

Per quanto riguarda poi l'apporto pubblicitario, non dimentichiamo che la legge di ristrutturazione della RAI-TV ha chiarito all'articolo 21 che la pubblicità è ammessa nel servizio radiotelevisivo come « fonte accessoria di proventi »: essa è soggetta ai limiti derivanti dagli indirizzi generali relativi ai messaggi pubblicitari stabiliti dalla Commissione parlamentare di vigilanza ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 103 del 1975 ed alle esigenze di tutela degli altri settori della informazione e della comunicazione di massa.

In questo senso le sentenze della Corte costituzionale sul concetto di monopolio — e basti per tutte ricordare la sentenza n. 225 del 1974 che aveva affermato la necessità che attraverso una adegua-

ta limitazione della pubblicità si eviti il pericolo che la radiotelevisione, irridendo ad una tradizionale fonte di finanziamento della libera stampa, rechi grave pregiudizio ad una libertà che la Costituzione fa oggetto di una energica tutela — comportano come effetto la chiara ed invalicabile forza di attrazione fiscale, che non deve però andare al di là di certe colonne d'Ercole di un certo tetto pubblicitario.

Ciò premesso, vediamo come il problema della terza rete in atto trovi collocazione nei programmi della RAI-TV. Ebbene, la RAI-TV annuncia che per portare avanti il programma della terza rete ha bisogno di una spesa che si aggiri intorno a 50 miliardi per un biennio. Questa spesa di 50 miliardi non è compresa nell'attuale piano di spesa per la RAI-TV, ma si dice che per poter andare avanti nell'attuazione di questo piano biennale occorrono altre centinaia di miliardi.

In modo particolare si fa presente che il piano di investimenti della RAI-TV dal 1978 al 1980 darà luogo ad un importo complessivo di 381 miliardi, dei quali, come abbiamo detto, 44 dovrebbero essere spesi per l'attuazione della terza rete. Inoltre dovrebbero essere assunte altre 1427 persone, che si aggiungerebbero alle 12.913 che alla data del 1° gennaio 1978 componevano l'organico della RAI-TV. Tutto ciò comporterebbe per il 1979 un deficit di 57 miliardi, che nel 1980 salirebbe a 125 miliardi. In questo modo si supererebbe il tetto fissato dalla legge, che ha stabilito che il consiglio di amministrazione della RAI-TV, qualora le spese di esercizio superino il 10 per cento il consuntivo annuo delle entrate, debba considerarsi automaticamente decaduto.

L'attuazione della terza rete si presenta quindi un fenomeno di discrasia economico-finanziaria rispetto allo già squilibrato bilancio della RAI-TV. Vedremo nei dettagli, nella relazione annuale prevista dalla legge, che nelle prossime settimane dovrà essere presentata al Parlamento, tutti questi aspetti, ma fin da adesso, sulla base di questi dati sintetici, appare evidente che la installazione della terza

rete, per il modo con cui è stata preventivata, comporterebbe un ulteriore ingente esborso di pubblico denaro.

Siamo contrari a tutto questo, onorevole sottosegretario, in primo luogo perché non è consentito che il pubblico denaro venga « buttato dalla finestra », in secondo luogo perché, come sosteniamo nella nostra interpellanza, è possibile, ove si volesse insistere per l'attuazione immediata della terza rete, studiare sistemi più economici, sostituendo ad esempio l'installazione di ponti-radio su tutto il territorio nazionale con il ricorso alla trasmissione via satellite. In terzo luogo riteniamo che non si debba procedere all'attuazione della terza rete, fino a quando non si chiarisca che non si procederà ad aumenti della pubblicità o dei canoni. Per quel che riguarda il canone, infatti, già si parla di cospicui aumenti, e si dice, tanto per fare un esempio, che si dovrebbe arrivare per la televisione a colori alla somma di 75-76 mila lire, che rappresenterebbe un aumento del 50 per cento. Se già lamentammo l'eccessiva onerosità dell'attuale canone di 50 mila lire, mai potremo accettare le 75-76 mila lire che sono nelle intenzioni del Governo.

Per quanto riguarda la pubblicità, si parla di un aumento di 26 miliardi, che comporterebbe rispetto agli attuali introiti di 131 miliardi un aumento del 20 per cento, per cui si passerebbe da 131 a 157 miliardi. In questo modo si danneggerebbe moltissimo la stampa indipendente, proprio quella stampa che ha visto diminuire in questi anni le proprie entrate pubblicitarie in rapporto a quelle della RAI-TV. Questo rapporto è andato sempre peggiorando, particolarmente per la libera stampa, per cui si dovrebbe attentamente considerare l'opportunità di non procedere in questa direzione, visto che negli ultimi tempi la percentuale della RAI-TV è salita dal 30 per cento del 1972 al 34,3 per cento del 1977.

D'altro canto, c'è anche il rapporto con le reti private. Il Governo è stato molto lento in questa materia: ha presentato un disegno di legge al Senato, che ancora non credo abbia mosso nep-

pure i primi passi. Si tratta di un disegno di legge molto complesso, di cui noi, a tempo e luogo, faremo la doverosa disamina. Tuttavia, dobbiamo fin da adesso dire chiaro e tondo che non è possibile che la stampa venga depauperata di altri 30 miliardi di pubblicità, che vengono rastrellati dalle televisioni locali, sia pure in misura diversa (15 miliardi circa dalle emittenti locali nazionali ed altri 15 miliardi dalle emittenti straniere). Tutto questo, da un lato, appesantisce sempre di più la situazione pubblicitaria della stampa in genere e, dall'altro, non consente di poter ulteriormente incrementare i gettiti pubblicitari della televisione. Oltretutto, le televisioni libere e le radio libere non costano nulla al contribuente, perché nessun canone è previsto, ed è giusto che mai sia previsto, perché queste emittenti devono cercare di vivere con la pubblicità, e in una misura abbastanza ridotta.

Ora, il concetto è questo: se la terza rete deve essere una rete che, nell'ambito del preventivo nazionale, non comporti ulteriori disagi per il contribuente e per la pubblicità in genere, ben venga la terza rete; altrimenti, proprio per un concetto di economicità, non si vede la ragione per cui si debba sperperare altro denaro pubblico, quando abbiamo una stampa che paga le spese della elefantiasi della RAI-TV, ed abbiamo delle televisioni locali che nulla chiedono e nulla pretendono, sul piano fiscale, da parte del contribuente. L'equilibrio si creerebbe attraverso quelle reti locali che, operando in regime di autonomia finanziaria, non costano niente al contribuente, e rappresentano un'alternativa, che poi la legge dovrà regolare, convogliare e mettere sulla giusta strada, ma che non costituirebbero mai un ulteriore aggravio per il portafoglio del contribuente.

Entro questi limiti ed entro questi chiari concetti vanno intesi lo spirito e la lettera dell'interpellanza che ho avuto l'onore di illustrare, ed in merito alla quale attendo dal Governo quelle delucidazioni e quei chiarimenti che mi consenti-

ranno poi, in sede di replica, di dire se potrò accettare o meno il punto di vista del Governo.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per la marina mercantile ha facoltà di rispondere.

ROSA, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Signor Presidente, mi consenta innanzi tutto di manifestarle la nostra viva solidarietà per l'attentato dinamitardo di cui è stata oggetto la sua casa, la nostra soddisfazione e le felicitazioni per lo scampato pericolo.

Desidero, inoltre, ringraziare lei ed i colleghi Santagati ed Emma Bonino per la comprensione usatami per l'involontario ritardo con cui sono venuto a rispondere a questa interpellanza.

In merito all'interpellanza dell'onorevole Santagati, giova innanzi tutto ricordare che la costituzione di una terza rete televisiva è prevista dall'articolo 14 della legge 14 aprile 1975, n. 103, concernente nuove norme in materia di diffusione radiofonica e televisiva, e rientra tra gli obblighi assunti dalla concessionaria nella convenzione tra lo Stato e la RAI del 7 agosto 1975, approvata con decreto del Presidente della Repubblica 11 agosto 1975, n. 452.

Informo, inoltre, che il piano triennale degli investimenti 1978-1980, nel quale è compreso il progetto della costruzione della terza rete, presentato dalla RAI a norma dell'articolo 23 della convenzione alla fine dello scorso anno, è stato approvato dal ministro, sentiti i competenti organi dell'amministrazione (il consiglio superiore tecnico delle poste, delle telecomunicazioni e dell'automazione e il consiglio di amministrazione).

Prima di passare alla fase esecutiva di tale iniziativa, la concessionaria, sempre a norma della convenzione, ha presentato i relativi piani particolareggiati che, però, non sono stati ancora approvati, perché l'amministrazione, nel corso del loro esame, ha ritenuto di chiedere alla società chiarimenti di ordine tecnico ed economico.

Ciò premesso, indubbiamente la realizzazione della terza rete televisiva con il sistema tradizionale potrà incidere sulle frequenze destinate alle emittenti libere. Tuttavia il Governo, presentando il disegno di legge n. 1308, ha già prospettato una sua soluzione per regolare l'iniziativa privata, in materia di trasmissioni via etere, in ambito locale.

Tale disegno di legge tiene conto delle direttive emerse dalle note sentenze della Corte costituzionale e, quindi, cerca di armonizzare le esigenze pubbliche con quelle dei privati, preoccupandosi di garantire, anche a questi ultimi, il concreto esercizio dei loro diritti.

Va, infine, sottolineato che la realizzazione della terza rete favorirà, come è del resto nella sua stessa struttura, lo sviluppo dei programmi dell'accesso e quindi una più larga partecipazione di componenti a base regionale, provinciale e comunale.

Per altro, il sistema di trasmissione via satellite, proposto nell'interpellanza, non trova, per ora, possibili attuazioni, in quanto tale sistema è ancora in fase di studio e, quindi, lontano da un pronto impiego, come invece richiede la citata legge n. 103.

Invero, presso l'Agenzia spaziale europea (ESA) è in atto un particolare studio per la realizzazione di esperimenti di trasmissioni televisive via satellite. Una volta completati tali esperimenti, occorrerà esaminare ed elaborare i risultati sulla base dei quali, poi, avviare i conseguenti studi e programmi per la realizzazione operativa della rete in questione. Né, per altro, va sottaciuto che la realizzazione della terza rete è subordinata alla disponibilità finanziaria della RAI-TV, la quale, come è noto, ha chiesto di recente, anche in vista di tale realizzazione, la verifica della congruità del canone, in base all'articolo 8 della citata convenzione; per tale richiesta l'amministrazione sta procedendo all'esame della situazione economico-finanziaria della concessionaria.

Infine, per quanto riguarda l'accento alla richiesta della RAI di poter aumen-

tare il « tetto » degli introiti pubblicitari, si precisa che il problema è all'esame della Commissione parlamentare di vigilanza la quale, come già anticipato nelle sue due sedute del 19 luglio e del 20 settembre 1978, dovrà dare precisi indirizzi in proposito.

Dal resoconto della seduta del 20 settembre risulta che la Commissione ha concordato, su proposta del presidente, di stabilire come termine ultimo per la determinazione del predetto « tetto », per l'anno 1979, il giorno 14 del corrente mese di ottobre.

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

SANTAGATI. Purtroppo debbo dichiarare che non posso considerarmi per nulla soddisfatto di una risposta che delude le richieste contenute nell'interpellanza. Ringrazio il sottosegretario per la cortesia, la maniera gentile e squisitamente aperta con cui egli ha risposto, ma debbo dire che proprio le notizie da lui forniteci ci allarmano ancora di più.

Praticamente, per quanto riguarda lo impiego delle apparecchiature via satellite, abbiamo avuto una risposta negativa; invece, per quanto riguarda l'aumento del canone e l'aumento del tetto pubblicitario, abbiamo avuto purtroppo una risposta positiva. Cioè, globalmente, le nostre richieste sono state recepite dal Governo nel senso opposto a quello da noi formulato.

Mi permetterò ora di valutare le conseguenze, anche perché se è vero che la legge stabilisce che si possono rivedere i canoni ed anche le tariffe pubblicitarie, è altrettanto vero che, sempre secondo la legge, occorre evitare che ci siano delle spese superiori del 10 per cento alle entrate. Ora, se ci muoviamo sul piano rigorosamente legale, ci accorgiamo che, attuando la terza rete, il 10 per cento salta paurosamente. Per cui, delle due, l'una. O la terza rete viene messa per il momento da parte, perché la legge non consente di andare oltre un certo *deficit*, pena la decadenza automatica del consiglio di amministrazione, oppure, se si

vuole insistere per la terza rete, si devono trovare quelle forme di risparmio adatte che, dal punto di vista tecnico, non sono certo quelle che il Governo sta portando avanti.

Il sistema tradizionale dei ponti-radio è eccessivamente costoso; quello via satellite sarà molto meno costoso — questo lo riconosce lo stesso sottosegretario — ma per il momento non è attuabile. Allora, la logica ci porta a questo ragionamento: visto che il sistema via satellite è meno costoso, visto che la RAI-TV presenta un bilancio paurosamente negativo, che lo diventerebbe ancora di più se andasse incontro a spese superflue, tanto vale accantonare per il momento il problema della terza rete, anche perché — come lei stesso ha detto, onorevole sottosegretario —, la terza rete dovrebbe occuparsi dei programmi provinciali, comunali e regionali. In questo campo vi è una tale proliferazione di iniziative private, attraverso le emittenti libere, che proprio non comprendo come l'utente possa sentire il bisogno di una terza rete televisiva.

Si può semmai regolamentare la materia delle emittenti libere in cui il Governo — ne ho parlato in quest'aula in occasione di un'altra interpellanza, che formò oggetto di ulteriori discussioni — non ha fatto il suo dovere, limitandosi a presentare con molto ritardo un disegno di legge che sta tranquillamente compiendo il suo *iter* — che penso sarà laborioso e lungo — al Senato. Il Governo se ne sarebbe dovuto preoccupare molto tempo prima. Forte dell'amplissima maggioranza di cui dispone, avrebbe dovuto e può ancora intervenire per una legge regolamentatrice delle emittenti libere. In questo caso, potremmo evitare la costituzione della terza rete, che finirebbe senz'altro per essere un doppione rispetto alle emittenti libere.

Non si comprende perché il denaro pubblico debba essere allegramente consumato, quando esiste una soluzione alternativa, che oltretutto poggia su solide sentenze della Corte costituzionale e che ormai ha determinato la rottura del monopolio televisivo.

Abbiamo assistito alle esercitazioni dialettiche dell'attuale presidente della RAI-TV, Grassi, che francamente ci hanno lasciato di stucco. Gli abbiamo sentito dire, ad esempio, che la RAI-TV non è più un monopolio e che essa contiene in sé il pluralismo. Abbiamo sentito affermare da esponenti politici che ormai non è più sufficiente la lottizzazione delle testate radiotelevisive, ma occorre che ci sia il pluralismo, sempre lottizzato, all'interno delle singole testate. Non basta più che il TG-1 sia considerato espressione della democrazia cristiana ed il TG-2 espressione del partito socialista e poi più veridicamente anche del partito comunista, ma occorre che ambedue i telegiornali siano espressioni della democrazia cristiana, del partito socialista e del partito comunista, che cioè vi sia la lottizzazione televisiva in seno al monopolio radiotelevisivo.

Allora, non possiamo accettare questa concezione, che è la più irridente ed irriverente nei confronti delle sentenze della Corte costituzionale. Ormai il monopolio è caduto, l'oligopolio non è possibile, tanto è vero che le stesse sentenze della Corte costituzionale lo escludono, ma allora ci deve essere il vero pluralismo.

Il pluralismo nasce da quelle energie delle varie emittenti libere che vengono reperite attraverso il denaro privato, attraverso il risparmio e il sacrificio dei singoli privati, senza gravare sui contribuenti; quindi, è una forma ottimale, che si è ormai in Italia assestata in questi ultimi anni, salvo, ripeto, quella doverosa legittimazione e regolamentazione giuridica che, per colpa del Governo e della maggioranza, ancora non è arrivata.

Non si capisce e non ci si può assolutamente convincere, dunque, della necessità di questa terza rete, che nasce all'insegna di spese sempre faraoniche a danno del contribuente, che nasce con la prospettiva di aumentare i canoni televisivi, di accrescere il tetto pubblicitario e, quindi, di danneggiare la libera stampa — questa, infatti, verrebbe sicuramente ancor più compressa da questa situazione — consentendo per altro una allegra amministrazione proprio per quanto attiene alla gestione

della RAI-TV, se è vero quel che noi apprendiamo dagli stessi rappresentanti della maggioranza. Non sono io che parlo, ma è il repubblicano Bogi, autorevole componente della Commissione di vigilanza, il quale dice che vi sono tante giacenze nei magazzini che si potrebbe ricorrervi anziché pensare ad aumentare il canone ed il gettito pubblicitario. Egli sostiene addirittura che le riserve superano il deficit stesso, che è provocato dal dispendio di questi mezzi, per cui si potrebbero risparmiare decine e decine di miliardi, attingendo a tutto il materiale rimasto giacente ed inoperoso nei magazzini della RAI-TV; questa impunemente può fare lo scempio che crede del pubblico denaro, perché non ci rimette niente.

Questo tipo di concezione, quindi, deve assolutamente essere messo da parte, sicché si deve pensare ad una terza rete che non segua i vizi ed i mali delle due reti precedenti e che non sia dunque fonte di ulteriori sperperi, di ulteriori doppi e ripetizioni. A sua volta il presidente Grassi sostiene che « la terza rete vuole essere una espressione di contatto con gli ambienti locali e rappresentare un discorso culturale ». Ma tutto questo si può fare benissimo con quello di cui già dispongono le due reti nazionali. Non occorre sperperare molto denaro, al di là della predisposizione degli impianti tecnici, da fare con oculatezza, come noi suggeriamo; ma tutto questo si può fare gradualmente nel tempo.

Ripeto e concludo: oggi non c'è nessun italiano che senta l'ansia di avere una terza rete televisiva, dopo che è già abbondantemente stufo delle due reti nazionali di cui fruisce. Non c'è alcuna prospettiva che la terza rete nasca all'insegna del risparmio nei confronti del contribuente. Ed allora, giacché esiste già una alternativa e giacché noi diciamo che quel che fanno le radiotelevisioni private dimostra abbondantemente che si può procedere ad una programmazione locale senza chiedere nulla al contribuente, se la RAI-TV nazionale ha la capacità e la buona volontà di attuare la terza rete senza chie-

dere ulteriori sacrifici ai contribuenti ed alla collettività, ben venga la terza rete. Altrimenti, non se ne sente assolutamente il bisogno e non si vede perché il Parlamento ed il Governo debbano consentire all'ente concessionario di continuare su questa strada.

Ecco, quindi, quello che noi domandiamo con questa interpellanza. Noi chiediamo; proprio nell'ambito della legge, proprio perché la legge stabilisce dei limiti invalicabili, proprio perché la legge non vuole che il monopolio straripi e vada al di là del seminato, per tutti questi vincoli, per tutte queste impostazioni che la legge di riforma del 1975 aveva previsto e preventivato, chiediamo, dicevo, che non si insista su una strada sbagliata; e mi auguro che almeno domani — per quanto la giornata non sia molto fausta: martedì 17 non mi sembra sia la giornata migliore — il contribuente possa sfuggire al significato, diciamo, infausto della data, in quanto domani, come ella sa, onorevole sottosegretario, si dovrebbe riunire proprio la Commissione di vigilanza, che dovrebbe prendere in esame l'aumento del tetto pubblicitario — e non so se, più in là, anche del canone televisivo — che si risolverebbe soltanto in un'ennesima beffa nei confronti del contribuente; motivo per cui noi continueremo la nostra battaglia che, per altro, abbiamo da diversi anni iniziato in Parlamento, e ci serviremo di tutti gli strumenti, non soltanto di quelli ispettivi, ma anche dei nostri poteri di iniziativa legislativa, per far sì che un effettivo danno nei confronti dei cittadini non abbia a verificarsi e si possa sperare, invece che il monopolio sia soltanto un ricordo lontano, sepolto da situazioni giuridiche nuove e soprattutto da un senso oculato dell'uso e dell'impiego del pubblico denaro, che deve guidare ogni governo. Se ciò non accadrà, il Governo troverà sempre in noi, partito di opposizione, un « no » preciso e reciso, che costituisce un pungolo, uno stimolo, un continuo richiamo, perché simili cose non abbiano a verificarsi a danno della collettività italiana.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, mi viene comunicato che la fumata bianca ha annunciato l'elezione del nuovo Pontefice. Credo sia doveroso esprimere un saluto augurale al nuovo Pontefice, anche se non sappiamo ancora chi è stato eletto.

Sospendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 18,35, è ripresa alle 19,15.

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza degli onorevoli Bonino Emma, Faccio Adele, Mellini e Pannella, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro della marina mercantile, « per sapere per quale motivo è stato annunciato che i portuali di Trieste non saranno pagati se non parzialmente il 31 agosto 1978 e se questo non è un tentativo di ricattare la città di Trieste per le sue prese di posizione democratiche; e per conoscere quali linee intende seguire il Governo per assicurare, contro tentati ricatti a vari livelli e dell'amministrazione e del potere finanziario pubblico e privato la vita democratica e i diritti civili dei cittadini di Trieste » (2-00407).

L'onorevole Emma Bonino ha facoltà di svolgerla.

BONINO EMMA. Nell'illustrare l'interpellanza in questione, mi sia consentito puntualizzarla ed aggiornarla. La poco sollecita risposta del Governo mi obbliga infatti a fornire talune ulteriori informazioni rispetto a quelle in mio possesso nel momento in cui il gruppo radicale ha ritenuto di presentarla, allorché fu annunciato che i portuali di Trieste non sarebbero stati pagati, se non parzialmente, il 31 agosto 1978. La nostra interpellanza era volta a conoscere non solo il motivo di questo mancato pagamento (da cui la specifica domanda) ma altresì la linea che il Governo intendeva adottare rispetto alla città di Trieste, per il rinascere della stessa, e rispetto al problema dell'ente porto.

Non ritengo sbagliato ricordare, ad esempio, che nel corso della campagna

elettorale - che anche il nostro partito ha svolto a Trieste - abbiamo sentito prese di posizione, dichiarazioni, impegni da parte di tutte le forze politiche - non ultima la democrazia cristiana, partito che più direttamente esprime il Governo - per il rinnovamento e la rinascita della città in questione. La situazione di quest'ultima è conosciuta. Trattasi di città che possiede la più alta percentuale di pensionati tra le città italiane, che vede un esodo quasi totale dei giovani e che da molti anni vive in una situazione di ristagno. Conosciamo anche quanto previsto nel trattato di Osimo, non tanto nella parte politica, concernente la definizione e limitazione dei confini, quanto nella parte cosiddetta economica, quella relativa alla zona franca industriale. Il trattato in questione fu, anche per questa parte, votato in Parlamento (con la nostra opposizione) e salutato come un momento di ripresa economica della città di Trieste. Fu espressamente detto che la zona franca industriale del Carso era stata voluta dal Governo italiano, a parziale contropartita della definizione dei confini, per un rilancio della città di Trieste.

A prescindere da ogni valutazione di merito, che ci troverebbe contrari, per ragioni che abbiamo parecchie volte espresso anche in sede parlamentare all'epoca del dibattito che ho ricordato, non vi è dubbio che la città di Trieste vive con sempre maggiore evidenza una situazione di decadimento e di degradazione economica e, direi, anche sociale. Era, dunque, a nostro avviso importante conoscere, partendo da uno dei problemi esistenti, quello relativo all'ente porto, quale fosse la linea del Governo rispetto a tale situazione.

Circola in questi giorni la voce che i problemi salariali sarebbero stati risolti. A quanto risulta alla nostra parte, dobbiamo dire che il salario di agosto è stato pagato con anticipazioni di cassa, da parte dell'ente porto, che lo aveva in precedenza bloccato, denunciando improvvisi e, evidentemente, pretestuosi (se sono scomparsi in poco tempo) scoperti di cassa; che il salario di settembre e quello

di ottobre è stato assicurato da accordi con l'utente, che ha anticipato parte dei pagamenti e che, a partire da novembre, a quanto ci risulta, nessuna garanzia che non sia unicamente assistenziale, nessun intervento che assicuri al porto ripresa e produttività, è stato operato.

Quindi, signor rappresentante del Governo, sappiamo che i pagamenti di agosto — dico questo per aggiornare l'interpellanza — sono stati effettuati con un'anticipazione di cassa da parte dell'ente porto. Vorremmo, però, sapere, dato che l'ente porto avere affermato di essere scoperto, quali siano i motivi per i quali è ridiventato improvvisamente coperto, tanto da poter pagare, a meno che le scoperture denunciate nel mese di agosto non fossero state tanto improvvise quanto pretestuose. Sappiamo, poi, che il pagamento dei salari per i mesi di settembre e di ottobre è stato assicurato da accordi con l'utente, che ha anticipato parte dei pagamenti.

Vorremmo sapere dal Governo se queste notizie corrispondano a verità e se, altrettanto, corrisponda a verità il fatto che da novembre non si sia apprestata alcuna garanzia, alcun intervento, che assicuri al porto una ripresa di produttività. A noi risulta che nulla è stato fatto. Per quanto ci riguarda, vorremmo chiarire che, a nostro avviso, non è con i fondi di dotazione, né con i finanziamenti speciali che si possono rimuovere le cause che hanno portato alla progressiva grave decadenza dello scalo triestino. A nostro avviso, non sono sufficienti ad invertire questa tendenza al decadimento, perché riteniamo che il nodo sul quale occorrà intervenire sia costituito dal mancato assetto istituzionale che compete al porto e alla sua funzione. Questo è il problema prioritario. Si tratta di riconoscere al porto triestino la classificazione di porto di preminente interesse internazionale, con la particolare funzione di « estero per estero ».

A noi, però, non risulta — vorremmo avere dei chiarimenti su questo punto — che il Governo abbia svolto alcun intervento in sede CEE per ottenere questa

classifica ed il riconoscimento di queste funzioni.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non esiste, la classifica!

BONINO EMMA. Aperti rimangono i problemi delle infrastrutture e dei collegamenti ferroviari e stradali tra Trieste ed il centro ed il nord Europa. Il traforo di Monte Croce Carnico e le altre realizzazioni devono essere appaltati subito, in accordo con i comuni e gli altri enti locali delle zone interessate.

Rispetto a queste proposte, che, evidentemente, non sono di parte radicale, ma che da molto tempo hanno impegnato la popolazione di Trieste in un dibattito vertente proprio sulla ripresa economica della città, vorremmo sapere quali siano le linee sulle quali il Governo si sta muovendo. Chiediamo se si preferisca, ad esempio, continuare sulla strada scelta con l'imposizione della zona franca industriale sul Carso e, quindi, sulla strada di una non corretta e pacifica collaborazione con la Jugoslavia, oppure accogliere la domanda che viene dai cittadini triestini di uno sviluppo economico che non comporti il disastro ecologico, economico e sociale, ma che tenda a rivitalizzare le strutture che già esistono. In quest'ultima panoramica è evidente il ruolo che vengono ad assumere il porto e gli scambi commerciali di Trieste.

Con questi aggiornamenti — ai quali mi auguro che il Governo sia in grado di rispondere, perché spero che sia informato con più sollecitudine di noi — ci riserviamo di valutare e di prendere in considerazione — al di là delle proposte che vengono dai cittadini di Trieste — quale sia la linea e l'impegno che il Governo ha adottato.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per la marina mercantile ha facoltà di rispondere.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Credo sia opportuno,

collega Bonino, ricordare come l'Ente autonomo del porto di Trieste sia succeduto ad un'azienda portuale, l'Azienda magazzini generali di Trieste, con la legge n. 589 del 1966. Dico questo per rifarmi a un dato storico che certamente risulterà a lei, e cioè che la situazione di grave deficit finanziario dell'ente non è di oggi. Nel 1900 la portualità generale di Trieste aveva un intervento di un milione e 424 mila corone; successivamente, nel 1934-1935, lo stesso ente, a quel tempo Azienda magazzini generali di Trieste, aveva un intervento di 6 milioni e 711 mila.

La legge 14 agosto 1971, n. 822, ha dato una qualifica all'Ente porto di Trieste — ed è un fatto giuridico da tenere presente — cioè quella di ente pubblico economico. Le conseguenze sono note a chi, come noi, esercita l'attività di parlamentare: evidentemente, si vuole affidare alla responsabilità del consiglio d'amministrazione dell'ente la gestione, nei suoi termini di pareggio, del bilancio, con tutti gli interventi che vi sono. Gli interventi da parte dello Stato ammontano a 1 miliardo e 500 milioni, successivamente elevati a 2 miliardi e 300 milioni.

Nel mese di agosto si è avuto un momento di grave crisi per l'erogazione delle mensilità, non solo al personale dell'ente, ma, quel che è ancora più grave e preoccupante, addirittura alle categorie dei portuali; una difficoltà che fortunatamente è stata poi superata. Il consorzio, ed in particolare il suo presidente, si sono adoperati con lodevole impegno per garantire alle maestranze del porto ed anche allo stesso personale dell'ente le loro spettanze, non solo ad agosto, ma anche nei mesi successivi.

La causa della grave situazione finanziaria dell'ente è da ricercarsi in una serie di fattori negativi: il progressivo aumento dell'indebitamento per spese di gestione, con oneri passivi per interessi che vanno assorbendo quote sempre più rilevanti di disponibilità finanziarie; il versamento di contributi obbligatori pregressi all'INPS, secondo scadenze rateali concordate con lo stesso istituto sotto l'incom-

benza di procedimenti coattivi; nuovi oneri per effetto della piattaforma dei lavoratori portuali con decorrenza retroattiva dal 1° gennaio 1978; nuovi oneri per effetto degli accordi contrattuali per il personale dipendente dall'ente; ritardi negli introiti di cassa, verificatisi a seguito dello slittamento dal 1° settembre al 1° ottobre — su richiesta degli utenti — dell'entrata in vigore di un nuovo sistema di fatturazione.

Dobbiamo dire che l'interessamento attivo dei responsabili dell'amministrazione dell'ente portuale ha portato al risultato di far anticipare i pagamenti a carico degli utenti. Ecco perché si è superato il momento critico di ferragosto. La nostra risposta, collega Bonino, è venuta — eravamo già pronti a rispondere precedentemente — in ritardo, ma se fosse arrivata immediatamente, dopo la presentazione della sua interpellanza, non sarebbe mai stata nei termini di un rapporto immediato perché, come sappiamo, nel momento in cui tale interpellanza era stata presentata si erano determinate le condizioni per il superamento della crisi.

Siamo interessati a rilanciare il ruolo dello scalo triestino come uno dei principali fattori sui quali si deve basare la prospettiva di sviluppo economico non solo di Trieste ma di tutta la regione. Questo è uno degli impegni che è connesso all'emanazione dei provvedimenti delegati previsti dalla legge 14 marzo 1977, n. 73 (la ratifica e l'esecuzione del trattato tra la Repubblica italiana e la Repubblica socialista federativa di Jugoslavia, con allegati, nonché dell'accordo tra le stesse parti, con allegati dell'atto finale e dello scambio di note, firmato ad Osimo il 10 novembre 1975) con la quale si conta di assicurare, all'ente portuale, un flusso di entrate che consentirà di assorbire le attuali passività e di incrementare gli investimenti necessari per l'acquisizione di nuovi traffici e di adeguare, anche sotto l'aspetto tecnico, l'ordinamento dell'ente ai compiti che è chiamato ad assolvere in virtù dei patti stessi.

Sul piano gestionale e contabile, proprio per venire incontro alle esigenze di

imprenditorialità e di contabilità aziendalistica dell'ente, com'è nella sua natura giuridica, oltre che nella politica economica e nella indicazione di politica economica non solo del Governo ma del Parlamento, con detti provvedimenti delegati è conferita all'ente stesso la potestà di emanare un proprio regolamento di amministrazione e di contabilità.

A questi provvedimenti normativi si aggiungono tutte le misure adottate dal Governo per sviluppare la tipica attitudine di Trieste quale porto di transito da e per l'estero. Mi si consenta di sottolineare che non vi è alcuna norma che possa, non solo in Italia ma anche all'estero, dare una qualificazione ufficiale di « porto di preminente interesse internazionale » se non nella vecchia denominazione; ma la CEE, certamente, non ha questa competenza.

Nella discussione che giovedì prossimo la X Commissione della Camera affronterà per l'ordinamento, la gestione e la riforma della portualità italiana, certamente sarà sottolineato il ruolo del porto di Trieste. Tutti i porti sono internazionali; il punto d'arrivo è lo smistamento che può essere sia per l'interno, sia per l'estero, da qualsiasi punto geografico.

Desidero ricordare alla collega Bonino che la legge 27 febbraio 1978, n. 42, prevede, con il passaggio del piccolo cabotaggio alla società « Lloyd triestino » e con il passaggio delle dighe portuali del medio Adriatico alla società « Adriatica », una serie di linee nuove — a novembre si attende infatti, la consegna di un nuovo traghetto di 5.400 tonnellate costruito nei cantieri triestini — che daranno impulso non solo all'interscambio commerciale tra le due sponde dell'Adriatico, quindi tra l'Italia e la Jugoslavia, ma porteranno anche la linea da Trieste verso il medio oriente.

Circa la condizione dell'esercizio finanziario del porto di Trieste, dobbiamo dire che a dieci anni di distanza dalla costituzione dell'ente autonomo i proventi di esercizio sono aumentati del 627 per cento, le spese del personale del 598 per cen-

to e quelle del lavoro portuale del 621 per cento. Nello stesso periodo il contributo regionale è aumentato del 300 per cento, ma il contributo statale non è adeguato. L'accantonamento del rateo delle indennità di anzianità costituisce una spesa indiretta molto consistente: nel 1977 si sono impegnati 2.725 milioni, portando l'intero fondo a 10.678 milioni, costituenti il 64,7 per cento dell'intero disavanzo di amministrazione.

Circa gli oneri, cui ha fatto cenno l'onorevole Emma Bonino, è evidente che l'elevato disavanzo di amministrazione, che aumenta di anno in anno, ha portato alla crescita di tali oneri, a causa delle operazioni finanziarie presso le banche. Per il 1977 il costo degli oneri passivi ha impegnato una cifra di 1.259 miliardi. A tale cifra si devono aggiungere le somme per il pagamento degli interessi passivi riguardanti il primo ed il secondo mutuo ICPU, per 766 e 841 milioni; mentre per i prestiti INAM la spesa è di 2.106 milioni.

Abbiamo detto che una delle cause del deficit e della situazione preoccupante in cui si trova il porto di Trieste — anche se nelle stesse condizioni versano tutti i porti italiani — è quella dei pagamenti dei ratei INPS per contributi arretrati. Questi, per Trieste ammontano complessivamente a 5.650 milioni per il 1976; per il 1977 ammontano a 2.460 milioni; per il 1978 a 2.358 milioni.

Vi è un problema da considerare a fondo, per restituire all'Ente porto di Trieste una condizione di minore difficoltà di ordine finanziario. Si tratta della politica tariffaria. A questo punto vorrei trattare l'argomento relativo alla legge che definisce l'Ente porto di Trieste come ente pubblico economico. Molto probabilmente, in quel momento il legislatore è stato un po' imperfetto nella definizione dell'ente. Infatti, quando ha considerato l'Ente porto di Trieste come ente pubblico economico, ha conferito, con tutta la libertà della gestione e con tutte le garanzie dell'autonomia, anche l'onere di reperire autonomamente, oltre che i contributi, anche i cespiti finanziari dell'ente stesso. Se-

condo le rigide norme della contabilità pubblica, la somma delle tariffe e dei contributi annuali, da parte dello Stato e degli altri enti pubblici, dovrebbe coprire, in parte, le voci di spesa. Quindi, ci facciamo carico, insieme alle stesse regioni, di un maggiore apporto e contributo per il bilancio del porto di Trieste, il cui traffico, come è stato ricordato, interessa particolarmente i paesi del centro Europa. Lo stesso porto di Trieste è esposto ad una pericolosissima concorrenza dei vicini porti jugoslavi. Sappiamo che per i costi (per i motivi a tutti noti, sia per quanto riguarda le tariffe, sia per quanto riguarda il pagamento della manodopera e gli oneri che lo Stato assume su di sé), la concorrenza diventa molto pericolosa e molto traffico viene ad essere dirottato, cosicché altri settori di traffico vengono ad essere assorbiti proprio dalla vicina e amica nazione jugoslava.

L'Ente porto di Trieste sta adottando un nuovo sistema di fatturazione. Questo è, forse, un elemento positivo perché non provocherà più ritardi come è avvenuto per il passato. Il nuovo sistema di pagamento e di incasso riduce i tempi morti tra l'operazione di carico e scarico e la fatturazione vera e propria.

L'ultimo punto che vorrei brevemente trattare riguarda l'organico, gli stipendi, le paghe e la produttività del porto, per rendere completa una risposta che, sia pure breve nella formulazione, è però molto precisa e ampia nel suo significato e nel sottolineare due problemi, che riguardano i settori di traffico e gli elementi che concorrono alla definizione dei costi.

Il regolamento organico del 1973 dell'ente prevede un organico per complessive 1779 unità. Ad oggi sono in servizio 1572 unità. È stata, quindi, operata una serie di scelte che va a merito non solo degli amministratori, ma anche degli stessi lavoratori, che assumono su di loro, in numero ridotto, il peso di tutto il movimento di traffico del porto di Trieste. Tale movimento di traffico è di 2.300 mila tonnellate annue. Però, il costo com-

plexivo dei lavoratori dipendenti dell'ente è passato da 14.257 milioni di lire per il 1975, con un costo medio unitario di 9.121 mila lire annue, a 20.553 milioni di lire alla fine del 1977, con un costo medio unitario di 13.260 mila lire annue. Nel costo è stato compreso anche il rateo di indennità di licenziamento accantonato fino al 1977. Vi è poi il dato della produttività che è in aumento dal 1975 ad oggi: si passa da 0,73 tonnellate per unità lavorativa nel 1975 a 0,77 tonnellate nel 1976 e a 0,85 tonnellate per il 1978, per ogni ora lavorata. Corrispondentemente però abbiamo un aumento del costo medio orario del personale che passa negli anni menzionati (1975-1976-1977) da lire 5.179 a 6.058 e a 6.999.

Queste, in sintesi, sono le cause per cui il porto di Trieste si è trovato in gravissime difficoltà. Ma io devo una risposta più che mai di ordine politico all'interpellanza dell'onorevole Emma Bonino e dei colleghi del suo gruppo per quanto riguarda la politica dei traffici internazionali. È qui il punto di rottura che aggrava una situazione già endemica, e non da oggi. Questo è dovuto evidentemente alla crisi mondiale che, dopo la guerra del Kippur, ha subito il traffico, non solo del nostro paese e dell'Europa, ma di tutte le parti del mondo. Teniamo presente che abbiamo una riduzione di oltre il 40 per cento dei noli e questo si riflette su un altro settore, collega Bonino, settore parimenti importante e collegato con quello portuale, quello cioè dei cantieri. Qui entriamo anche nel tema di Trieste, Monfalcone e Muggia.

A Muggia e a Monfalcone abbiamo assicurato delle commesse particolari, proprio per sostenere lo sforzo della città a resistere alla concorrenza ed anche per attribuire un riconoscimento, direi, doveroso, e non soltanto per un fatto di italianità ma proprio per una posizione geografica che è particolare e che non può non essere da noi considerata. La cantieristica è passata da 40 milioni di tonnellate di produzione annua addirittura a 12-14 milioni; si tenga presente che solo il

Giappone produce 7 milioni di tonnellate annue.

Questo problema, che noi affronteremo anche in Parlamento in sede di esame del piano sulla cantieristica - lo abbiamo presentato il 12 agosto scorso in obbedienza alla legge n. 42 -, sarà in quella occasione affrontato nei suoi termini più realistici anche dal punto di vista politico, perché è evidente che questo è un aspetto di cui non possiamo non tener conto: non possiamo solo fare un discorso di ordine economico, ma dobbiamo anche considerare una componente di natura politica e sociale.

L'impegno quindi che noi dobbiamo prendere - ed è emerso anche dalla conferenza nazionale dei trasporti - è di rendere la politica in questo settore tale da obbedire (soprattutto quella che riguarda i traffici internazionali) a due elementi: economia di energia ed economia di tempo. Per fare questo non c'è bisogno solo di risolvere i problemi cui è interessata Trieste, ma dobbiamo fare sì che tutto ciò che è - e qui veniamo ai porti - a valle, e quindi le infrastrutture ferroviarie, viarie e portuali, specialmente quelle di Trieste, siano idonee ad obbedire a questa regola, senza la quale qualsiasi intervento è di mero soccorso, ma non il frutto di una sana politica, prima di programmazione e poi di ordinamento, secondo determinati principi.

Ecco come riteniamo si debba continuare a seguire il problema di Trieste. Posso anticipare che nei prossimi giorni, esattamente ai primi di novembre, sarò in quella città in rappresentanza del Governo, proprio per dare a Trieste alcune indicazioni in tema di cantieristica e di portualità e per manifestare la solidarietà e l'impegno concreto del Governo, nel quadro, ovviamente, delle compatibilità e delle possibilità attuali. Conosciamo, infatti, la crisi che sta attraversando il nostro paese, ma al di là di essa il porto di Trieste sarà da noi seguito anche per un altro elemento che voglio brevemente illustrare. Chiedo scusa se sono un po' prolisso, ma il rispetto che si deve agli

interpellanti merita qualche altra considerazione.

Quando si parla di porti, ci riferiamo sempre al traffico internazionale; ma io credo che dovremo soffermarci a considerare un altro elemento e cioè che il 90 per cento delle merci in entrata e il 65 per cento di quelle in uscita vengono via mare. Se noi ci fermassimo a considerare soltanto un problema di passaggio - ed ecco che entra in discussione il porto di Trieste - dall'Europa, forse sbaglieremmo, perché dovremmo - è questo un altro motivo del nostro impegno - sviluppare il traffico di piccolo cabotaggio, perché il 90 per cento delle merci in entrata servono per il nostro paese, per cui il traffico fra i porti italiani può essere un elemento, anche se non risolutivo, per il superamento della crisi che il porto di Trieste sta oggi attraversando.

PRESIDENTE. L'onorevole Mellini, cofirmatario dell'interpellanza Bonino Emma, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

MELLINI. Vorrei anzitutto rassicurare il sottosegretario dicendo che tutti i parlamentari conoscono il significato del termine « ente pubblico economico ». Sappiamo che questa espressione nel nostro linguaggio e nel nostro sistema giuridico è quella con la quale vengono indicati gli enti che, pur essendo pubblici, sono sottoposti alla giurisdizione del giudice ordinario in tema di rapporti di lavoro e di impiego, come afferma il codice di procedura civile. Qui è, infatti, la collocazione e la individuazione di questa categoria di enti.

Non mi sembra, per altro, che la questione sia molto pertinente in relazione ai problemi sollevati dalla nostra interpellanza. Certamente il carattere di ente pubblico - è abbastanza chiaro che si tratta di un ente economico - dovrebbe essere un elemento tale da consentire di sottolineare certi aspetti di tale questione. Certamente l'interpellanza, anche nell'illustrazione che ne ha fatto la collega Bonino, è stata allargata ad aspetti più generali

della città di Trieste, oltre che del suo porto, e non possiamo non compiacerci del fatto che il rappresentante del Governo nella sua risposta non abbia taciuto questioni che riguardano più in generale il porto, la città e l'economia di Trieste. Ma l'interpellanza aveva una precisa connotazione ed un preciso interrogativo, poiché riguardava il fatto che, all'indomani delle elezioni amministrative di Trieste (che indubbiamente hanno dato delle preoccupazioni — questo è scritto nell'interpellanza e il sottosegretario avrebbe avuto la possibilità di rispondere su questo punto, per cui se non lo ha fatto abbiamo il dovere di sottolinearlo — e delle delusioni a qualcuno) interviene questo dato di fatto: viene dato l'annuncio che ai portuali di Trieste non sarebbe stato pagato lo stipendio. Questo appare, nelle notizie della stampa cittadina, come un fatto gravemente allarmante per la città.

A questo punto è evidente che se una questione di questo genere che insorga in un qualsiasi stabilimento privato di una qualsiasi città italiana comporta grosse responsabilità di carattere politico, di carattere pubblico di quell'organismo, ed il collegamento con una serie di doveri e di impegni da parte di organi pubblici, di organi di Governo, ciò fa sì che una prospettiva di questo genere appaia semplicemente scandalosa quando si riferisca ai portuali, che hanno una posizione particolare, che è di carattere economico, certo, tipicamente economico, ma che ha anche delle caratteristiche pubbliche sia per le disposizioni del codice della navigazione sia per quel particolare organismo creato nel porto di Trieste.

Si è rimediato all'ultimo momento, ma sta di fatto che l'annuncio è stato dato nella città di Trieste in quel particolare momento e — ritengo — senza un'immediata smentita, che sarebbe stata necessaria, dati anche i riflessi che si sarebbero avuti in una città come Trieste, nella crisi economica di quella città (ecco che qui ci ricollegiamo con i problemi più generali della crisi economica di quella città). Se in altri campi ci si attende un intervento del Governo, qui, data la particolare ma-

teria, data la situazione particolare di questa città, avrebbe dovuto immediatamente intervenire quella smentita, che avrebbe dovuto far ritenere impossibile ed impraticabile la prospettiva che questa categoria, che è l'unica categoria di lavoratori attivi che abbia una grossa consistenza nella città, potesse rimanere senza retribuzione.

Per quanto riguarda le considerazioni fatte sulla situazione economica di Trieste, signor rappresentante del Governo, io credo che non sia opportuno fare riferimento alla situazione dell'anno 1900, e fare paragoni partendo dall'entità degli interventi statali in Trieste, per il porto di Trieste, in quell'epoca. Attualmente tutti sappiamo che c'è una crisi legata al problema della nuova collocazione politica della città. Quindi, mi pare che il problema del 1900 sia fuor di luogo, anche perché pur non conoscendo molto bene gli organismi austro-ungarici, non mi pare possibile fare un raffronto tra la situazione del 1900 e quelli che sono gli impegni governativi e di spesa e le funzioni e le attività di un ente come quello cui si riferiscono questi interventi. Credo, quindi, che il riferimento al 1900 ci consenta soltanto, da un punto di vista diverso e più generale, ma non dal punto di vista del bilancio e degli interventi rispetto a questo ente, di dire che indubbiamente la situazione di Trieste non è neanche lontanamente paragonabile a quella di quell'epoca, per fatti che tutti conosciamo, per situazioni diverse di innesto in complessi politico-economici diversi.

Questo potrebbe portarmi all'ultima considerazione fatta dal signor sottosegretario: che cioè l'avvenire di Trieste sia legato al problema del piccolo cabotaggio e al traffico dell'interno per l'interno. Io credo che, se c'è una città, se c'è un porto che non ha queste prospettive, per la mancanza di un *hinterland*...

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Chiedo scusa, ma non ho detto questo. L'ho detto in aggiunta... Collega Mellini, lei mi fa dire quello che non ho detto!

MELLINI. Mi sembra che sia un'aggiunta estremamente evanescente. È una aggiunta che può riferirsi a tutto: anche le canoe ed anche gli *yachts* rappresentano un'aggiunta, e forse potrebbero rappresentarla di più proprio in collegamento con le situazioni turistiche iugoslave. Ma il problema, evidentemente, non è questo. Mi sembra che questo accenno sia non dico fuorviante, ma allarmante. Infatti, credo che, se c'è una città, se c'è un porto che non ha questa prospettiva, quella città e quel porto sono quelli di Trieste.

Per il resto, dobbiamo notare che in tutta la risposta del sottosegretario c'è una continua confusione tra dati attinenti precisamente alla situazione finanziaria dell'ente ed ai meccanismi dell'ente stesso e quella che, più generalmente, è la situazione economica del porto di Trieste e della città di Trieste. Credo che questa confusione non possa essere certamente determinata da una scarsa abilità nella risposta. In realtà, essa rappresenta il mezzo con il quale si sono voluti eludere certi dati di fondo e certi interrogativi drammatici che emergono in relazione alla città di Trieste e rispetto ai quali ci sembra che rimangano senza risposta tutti quegli interrogativi che abbiamo posto oralmente in aggiunta a quelli contenuti nella nostra interpellanza. Per questi motivi la risposta del Governo risulta per noi certamente e chiaramente insoddisfacente.

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza degli onorevoli Bonino Emma, Faccio Adele, Mellini e Pannella, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro delle partecipazioni statali, « per conoscere — premesso: che *Il Giorno* del 31 maggio 1978 pubblica a pagina 4 una "Tribuna dei referendum" spiegando che tale tribuna inizia con i radicali e segue con demoproletari, liberali, repubblicani, socialdemocratici, socialisti, comunisti, democristiani secondo un ordine inversamente proporzionale ai suffragi ottenuti alle politiche; che tale ordine appare del tutto pretestuoso, non consentendo un'alternanza di opinioni, ma lasciando alla fine, cioè

nei giorni più vicini alle elezioni, tutte le opinioni favorevoli al NO, e relegando nei giorni più lontani quelle favorevoli al SI; che la pretestuosità dell'ordine scelto è ancora più grave in ragione del fatto che il referendum è una consultazione popolare promossa dai comitati per i referendum e non dai partiti, e che l'elettore non è chiamato di conseguenza a votare per questo o quel partito ma ad esprimere la sua volontà su di un quesito preciso; che essendo *Il Giorno* un quotidiano edito da una società a partecipazione statale, emanazione di un ente pubblico, e quindi pubblicato con i soldi di tutti i cittadini, è suo dovere preciso di rispettare con rigore l'imparzialità dell'informazione e la pluralità delle opinioni —: 1) quale intervento ritengano di porre immediatamente in atto per mettere fine a questo scandaloso modo di gestire il denaro pubblico; 2) quale sia il costo globale annuale del quotidiano *Il Giorno*, edito dalla SEGISA s.p.a.; 3) quale sia il deficit annuale dello stesso; 4) quale sia il contributo statale che annualmente, in via diretta o indiretta, viene devoluto alle casse de *Il Giorno* e della SEGISA s.p.a. » (2-00376);

nonché alle seguenti interrogazioni:

Servello, Santagati e Valensise, ai ministri delle partecipazioni statali e del tesoro, « per conoscere le decisioni del Governo a seguito della riunione del consiglio di amministrazione della SEGISA, società editrice de *Il Giorno*; per sapere se sia ritenuta compatibile con la grave situazione finanziaria del paese la distrazione media annuale di otto miliardi di lire da parte dello Stato allo scopo di tenere in piedi un organo di stampa che non rientra nelle attività statutarie e istituzionali dell'ENI e dell'IRI » (3-02571);

Servello e Santagati, al ministro delle partecipazioni statali, « per sapere se non ritenga di riferire sulla situazione finanziaria de *Il Giorno*, che registra passivi astronomici, e se non ritenga di esaminare la compatibilità tra quello che è stato definito impropriamente dalla società SEGISA piano di "risanamento" azien-

dale, e una revisione radicale di talune gravose partecipazioni statali, e ciò a parte ogni altra considerazione sulla lottizzazione partitica e correntizia del quotidiano milanese » (3-03070).

Questa interpellanza e queste interrogazioni, che riguardano lo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Emma Bonino ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

BONINO EMMA. Signor Presidente, questa interpellanza risale, più o meno, alla fine di maggio, cioè al periodo della campagna referendaria. I risultati del *referendum* sono ormai noti a tutti e debbo dire che sono stati risultati insperati non solo per i promotori, ma credo che siano stati nuovi ed abbastanza originali soprattutto per le altre forze politiche.

Oggi sappiamo anche quale è stata la campagna politica di stampa e di informazione tenuta proprio in quel periodo; sappiamo quale è stato l'atteggiamento della stampa e della RAI-TV. Siamo arrivati, addirittura, a pochi giorni prima del *referendum* con una campagna per il « no » del tutto gratuita fatta da tale Emanuele Rocco alla televisione. Non faccio carico di tutto questo alla stampa di partito che, giustamente, fa una certa campagna: ci mancherebbe altro! Il problema e la polemica non sono quelli: il giornale organo di partito giustamente fa la sua campagna.

La nostra preoccupazione nasce, appunto, quando una campagna di stampa (quindi, non la corretta e obiettiva informazione) — guarda caso proprio per il « no » — viene fatta dalla RAI-TV che dovrebbe essere — pare — non un organo di partito, e soprattutto da taluni giornali. Nella nostra interpellanza noi facciamo lo esempio del quotidiano *Il Giorno* che — essendo una emanazione delle partecipazioni statali e, per questo, essendo pagato con il denaro di tutti i cittadini — avrebbe forse, solo per questo fatto, un dovere preciso all'informazione quanto mai precisa. Invece così non è stato e riportiamo un esempio puntuale.

Il Giorno, ad un certo momento apre una serie di tribune sul *referendum*, per le quali trova una soluzione geniale: decide semplicemente che tali tribune siano affidate ai partiti a seconda del loro peso numerico. A prescindere dal particolare che per il *referendum* e per la campagna referendaria non sono in gioco i partiti, ma è in gioco solamente il « sì » o il « no » ad una legge; a prescindere dal fatto che i partiti in quanto tali, in relazione ad un istituto di democrazia diretta come il *referendum*, non hanno alcun compito se non quello di dare un'indicazione ai propri elettori ed ai propri iscritti, mi sembra che questa scelta de *Il Giorno* di far parlare i partiti a seconda del loro peso elettorale abbia significato una cosa molto semplice: cioè che i partiti del « sì » hanno potuto parlare esattamente un mese prima del *referendum*, mentre — per puro caso — tutta la campagna per il « no » — sempre per puro caso — si è accentrata proprio negli ultimi giorni prima della consultazione.

Nel ribadire che i partiti politici con il *referendum* non c'entravano nulla (basta pensare alla determinazione del partito socialista, la cui direzione — pur ritenendo di dover sostenere il mantenimento delle leggi in vigore, ed invitando i cittadini a votare « no » per il *referendum* — decise tuttavia di lasciare ai propri militanti libertà di scelta), a nostro avviso la mistificazione posta in essere dal quotidiano indicato nella interpellanza, cioè da *Il Giorno*, e la spiegazione fornita al colpo di mano effettuato dai partiti della maggioranza si rivelano tanto più gravi per le ragioni che ho esposto prima. E cioè perché si tratta di un giornale sovvenzionato dal denaro dei cittadini, senza che questi possano liberamente scegliere se contribuire o meno a questa sovvenzione. Quindi, non è il giornale di partito, che chiaramente fa la sua campagna, ma un giornale finanziato da fondi pubblici.

Per la verità, occorre ricordare che *Il Giorno* non è nuovo ad esperienze del tipo di quella denunciata. Nella sua storia, infatti, si possono rilevare numerosi episodi di faziosità e scorretta informa-

zione, ripetutamente denunciati nel Parlamento e nel paese dall'opposizione degli scorsi anni. Non si possono dimenticare, ad esempio, le battaglie sostenute in particolare dal partito comunista nei confronti della linea tenuta da questo giornale a seconda da chi dipendesse, quindi non per legittima informazione, ma nell'interesse del gruppo politico cui era legato.

Con la nostra interpellanza vogliamo sapere alcune cose dal Governo. Dica il Governo chiaramente se questo modo di gestire l'informazione sia corretto, adeguato ai principi della Costituzione e consentito nei rapporti normali ed intersociali.

Ci dica il Governo che cosa intende fare rispetto ad un modo, che noi definiamo scandaloso, di gestire il pubblico denaro. Questo denaro pubblico viene dato ad un giornale per fare che cosa? Per essere d'appoggio alla maggioranza? Non è chiaro. Se questa è la linea, il Governo lo dica chiaramente.

In questi giorni stiamo affrontando la riforma dell'editoria ed essa servirà a chiarire anche questo punto, e cioè che i giornali sono sovvenzionati proprio per questo, perché poi riescano in qualche modo o vogliano in qualche modo sostenere la linea della maggioranza che li finanzia.

Precisi il Governo alcuni dati che non sono poi così pubblici e che, a nostro avviso, sono abbastanza importanti da conoscere. Ci dica quale è il costo globale annuale del quotidiano *Il Giorno*, quale è il deficit annuale e quale il contributo statale che annualmente, in via diretta o indiretta, viene devoluto alle casse del giornale da tutti i contribuenti italiani. Ci dica il Governo se questa è la linea che intende adottare, cioè quella di finanziare i giornali che poi adottino la linea della maggioranza e, quindi, del Governo e se questo, ad avviso del Governo, risponde al diritto-dovere dell'informazione così come, anche per quello che le sentenze della Corte costituzionale hanno stabilito sulla RAI, dovrebbe essere secondo il nostro dettato costituzionale.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali

ha facoltà di rispondere all'interpellanza testé svolta e alle interrogazioni di cui è stata data lettura.

REBECCHINI, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. La successione degli interventi nella tribuna del referendum pubblicata dal quotidiano *Il Giorno*, alla quale si riferisce la prima parte della interpellanza dell'onorevole Emma Bonino ed altri, è stata predisposta secondo un ordine inversamente proporzionale a quello dei voti ricevuti da ciascun partito.

Com'è noto, detto ordine è stato a suo tempo stabilito secondo le direttive della Commissione parlamentare di vigilanza sulla RAI-TV, alla quale la materia del controllo sul contenuto programmatico delle trasmissioni è stata demandata dalla legge di riforma della RAI. La direzione de *Il Giorno*, quindi, ha ritenuto opportunamente che dovesse essere questo il criterio da seguire e l'unico punto di riferimento possibile, proprio per le caratteristiche di giornale pubblico richiamate nell'interpellanza.

Quindi, non si è trattato di una trovata geniale — come sosteneva poc'anzi l'onorevole Emma Bonino — frutto della fantasia, più o meno fertile, della redazione, ma di un rigido criterio opportunamente applicato anche in questo caso (*Interruzione del deputato Mellini*).

Per altro, riguarda la diretta competenza del Ministero delle partecipazioni statali il problema dei risultati di gestione del quotidiano *Il Giorno*, e, più in generale, i rilievi formulati sulla legittimità della partecipazione dell'ENI alla società SEGISA, editrice del quotidiano.

Su quest'ultimo punto, va ricordato che sotto il profilo giuridico l'attività editoriale svolta dall'ENI attraverso *Il Giorno* risulta compatibile con i fini istituzionali dell'ente, in riferimento anche e soprattutto alla sua legge istitutiva e alle sue successive modificazioni.

Valutazioni di altro ordine, basate sugli aspetti politici del problema, potrebbero indurre, per altro, ad un diverso giudizio circa la opportunità o meno del-

la permanenza di un organo di stampa nell'ambito del sistema delle imprese a partecipazione statale, considerata la peculiarità dei criteri di gestione e dei moduli operativi del sistema stesso. D'altra parte da molti, e credo da tutte le parti politiche qui rappresentate, è stato auspicato il mantenimento di tale attività nell'area pubblica, per una tutela sia della libertà dell'informazione, sia delle prospettive produttive ed occupazionali di una azienda giornalistico-editoriale, quale la SEGISA, in un momento caratterizzato da una grave crisi del settore.

In ogni caso, si può dire che il problema del mantenimento della SEGISA e quindi de *Il Giornò* nell'ambito del gruppo ENI è, al momento, oggetto di esame e di attenta valutazione, su cui ovviamente sarà informato il Parlamento. Ciò non toglie che con assoluta urgenza siano posti in essere — e in tal senso è stato rivolto esplicito invito all'ente — tutti i possibili provvedimenti atti a migliorare la situazione economico-finanziaria dell'azienda, il cui persistente negativo andamento di gestione ha comportato per l'ENI oneri non ulteriormente sostenibili da questo gruppo industriale pubblico.

Al riguardo, secondo le risultanze del bilancio al 31 dicembre 1977 (bilancio pubblico, onorevole Bonino, più che pubblico, perché pubblicato dallo stesso quotidiano ai sensi della legge n. 172 del 1975, che nessuno avrebbe vietato a lei, come a chiunque altro, di esaminare), la perdita di esercizio — lo ricorderò qui per lei che evidentemente non lo rammenta — è stata infatti di oltre 7 miliardi, poiché a fronte di ricavi di circa 16 miliardi, sono state sostenute spese per 23 miliardi.

Si può aggiungere, quanto al punto 4) della interpellanza, che i contributi dello Stato di 2 miliardi e 33 milioni sono così ripartiti: a fronte della legge n. 172 del 6 maggio 1975 (contributi sul costo della carta), 1 miliardo e 33 milioni; a fronte della legge n. 809 del 27 ottobre 1977 (contributi su ritardata autorizzazione CIP — aumento dei prezzi di vendita dei quotidiani), 1 miliardo; a fronte della legge n. 675 del 1978 (maggiore detrazione IVA

su acquisto di beni immortizzabili), 359 milioni.

Per superare l'attuale difficile situazione è stato predisposto un programma di risanamento che appare idoneo a realizzare l'auspicato raggiungimento di un equilibrio finanziario gestionale nel quadriennio 1979-1982. Esso si basa anzitutto sull'aumento delle vendite e a questo riguardo si può segnalare positivamente che un sensibile incremento già si è avuto nel corso di quest'anno, essendo esse passate da una media giornaliera di 163 mila copie al 1° gennaio 1978 a 257.947 copie al 1° settembre 1978.

Il piano prevede, inoltre, il completamento degli investimenti per innovazioni tecnologiche pari a circa 2 miliardi e 600 milioni e la riduzione del numero dei dipendenti, da attuare con l'assenso delle competenti organizzazioni sindacali dei poligrafici e dei giornalisti, alle quali il documento sul piano di risanamento è già stato consegnato.

Al momento si auspica che possano essere raggiunti quanto prima i necessari accordi con le organizzazioni sindacali, mentre si assicura che ogni possibile iniziativa verrà svolta per accelerare l'approvazione della legge di riforma dell'editoria, la cui concreta operatività condiziona l'attuazione del programma di risanamento de *Il Giornò*, edito dalla SEGISA.

PRESIDENTE. L'onorevole Emma Bonino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta per la sua interpellanza.

BONINO EMMA. Signor rappresentante del Governo, a prescindere dai rituali auspici, assicurazioni, auguri e via dicendo, il succo della sua risposta è questo: *Il Giornò* non ha avuto una trovata brillante (infatti non l'ho detto); *Il Giornò* si è adattato, ha preso pari pari la decisione della Commissione di vigilanza. Quindi lei conferma esattamente quello che dicevo prima, cioè che si finanziano i giornali e la stampa in modo che questi poi adottino le decisioni della maggioranza.

Invece la nostra posizione — pensi un po' — da estremisti è addirittura questa: un giornale finanziato con i soldi dei cit-

tadini dovrebbe rispettare la pluralità delle informazioni. Tornavo a ripetere che, per quanto riguarda il referendum, non erano i partiti ad essere chiamati in causa; che nella campagna per il referendum non ci si esprimeva *pro* o contro il partito comunista, *pro* o contro la democrazia cristiana, ma *pro* o contro la legge Reale, e quindi non capivo cosa c'entrasero, per esempio, i partiti. Faccio anche presente che la Commissione di vigilanza, ha problemi di tempi mentre il giornale non ha di questi problemi, ma problemi di spazio e che quindi ha un carattere diverso e si può articolare in maniera del tutto differente.

Ho capito qual è l'indirizzo del Governo, signor Presidente, è stato chiarissimo: il nostro modo di asservire l'informazione è quello di finanziarla. Va bene così, alla maggioranza serve così, al Governo pure, noi stiamo benissimo. Viceversa, noi riteniamo che non sia un modo per garantire l'obiettività e la pluralità dell'informazione.

Per quanto riguarda i dati economici che lei ha citato — ovviamente i dati nudi e crudi potevo anche cercarli da sola — (*Interruzione del Sottosegretario di Stato Rebecchini*) pensavo che potessero offrirmi l'occasione per osservare una riflessione da parte del Governo. Viceversa, tutto quello che mi sono sentita dire è che poiché il giornale adesso è meno deficitario di prima, ora si pensa venderlo. Quindi, avendo aumentato le copie vendute, essendo diventato meno deficitario, a questo punto c'è anche un'ipotesi di vendita del tutto apprezzabile, ma che risponde ai criteri di sempre.

Per questi motivi, perché mi ha confermato la linea sull'informazione (che ci preoccupa moltissimo), e soprattutto perché la risposta è stata veramente limpida, mentre normalmente le risposte del Governo sono abbastanza involute, non sono insoddisfatta. Allora, la libertà, l'obiettività, la pluralità dell'informazione, dove andiamo a cercarla, in una situazione in cui la stampa — riforma o no dell'editoria — è tutta sovvenzionata? Chi garantisce il diritto all'informazione dei cittadini? Co-

me lei ha detto, signor sottosegretario, *Il Giorno* si è appellato alla maggioranza, quindi siamo a posto. Credo non sia questo lo spirito della Costituzione.

PRESIDENTE. L'onorevole Santagati, cofirmatario delle interrogazioni Servello, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

SANTAGATI. La risposta del Governo si stava allontanando dall'oggetto delle nostre interrogazioni. Si tratta certo di una distrazione, ma di una distrazione in senso giuridico, perché sono distratti circa sette miliardi di lire del contribuente italiano, come ella stesso, onorevole rappresentante del Governo, ha riconosciuto, da parte di un ente pubblico che, essendo sovvenzionato dai cittadini, dovrebbe spendere con maggiore oculatezza i propri denari.

Le nostre due interrogazioni tendono a chiarire questa situazione. Si può dire che l'unica differenza sia consistita nelle cifre. Noi ritenevamo che le perdite fossero di otto miliardi; il Governo ci ha fatto sapere che si tratta, in effetti, soltanto (bontà sua!) di sette miliardi e passa (non sappiamo fino a quale cifra giunga questa espressione). Forse di sette miliardi e diverse centinaia di milioni o forse soltanto di sette miliardi ed alcuni spiccioli. Ma tanto il Governo a queste cose non bada, perché si sa che i soldi sono del contribuente... È proprio questo che ci lascia insoddisfatti della risposta fornita. Sapevamo che il giornale era in passivo, ma sapevamo che lo stesso, a differenza di quanto accade per altri quotidiani è da riferire ad un ente pubblico, che si è avvalso, dal lato statutario, di una società, la SEGISA, della quale non abbiamo da dolerci da un punto di vista giuridico, bensì dal punto di vista dell'uso del pubblico denaro.

L'ENI, in ben altre faccende affaccendato, non avrebbe motivo di occuparsi di una tale situazione. Trattandosi di ente pubblico preposto a ben altri compiti, non dovrebbe occuparsi di gestire giornali che notoriamente, qualunque sia la loro capa-

cità di vendita, sono generalmente passivi. In caso contrario, non si spiegherebbe davvero perché si stia varando una legge sull'editoria, con lo scopo di frenare, in certo qual modo, la rovinosa situazione finanziaria di quasi tutta la stampa italiana.

Non si discute in ordine alle passività dell'iniziativa editoriale; si discute circa l'opportunità che un ente pubblico, che — ripeto — per motivi istituzionali dovrebbe occuparsi di ben altro (non è importante se lo statuto consenta o meno di esplicitare attività editoriali), gestisca una iniziativa come quella cui mi riferisco; a parte il fatto che un'attività editoriale avrebbe presupposto una preparazione tale da pensare di poter giungere se non all'attivo, almeno al pareggio. Ma l'ENI, «allegremente», si è davvero poco preoccupato di tale aspetto della situazione; ha inteso «coinvolgersi» in una attività che notoriamente è passiva in tutto il paese.

Questo cui ho appena accennato è il primo punto da censurare. Rimane il secondo, inerente al presunto piano di risanamento, che forma oggetto della nostra seconda interrogazione. Non si può parlare di piano di risanamento connesso alla previsione dell'applicazione della legge sull'editoria; non si può parlare di un piano di risanamento che prevede un equilibrio gestionale (cito le parole testuali del Governo) da raggiungere nell'epoca compresa tra il 1979 e il 1982. Non si può considerare soddisfacente, infine, il fatto che le copie siano passate da 163 mila, al 1° gennaio 1978, a 257.947 al 1° settembre 1978, poiché chiunque si intenda di carta stampata sa che l'aumento delle copie non aumenta di per sé le entrate del giornale. Lei mi insegna, onorevole sottosegretario, che oggi un giornale — qualsiasi giornale — ha un costo di gran lunga superiore a quanto si ricava dalla sua vendita. Ove si pensasse di risanare la gestione passiva de *Il Giorno* aumentando la tiratura delle copie e le vendite, si giungerebbe — direi — ad aumentare il passivo...

Il problema sarebbe un altro: quello, innanzitutto, di riuscire ad ottenere un

maggiore gettito pubblicitario. Proprio oggi abbiamo parlato in quest'aula della penosa situazione in cui si trova la pubblicità editoriale.

Bisognerebbe ancora procedere ad una drastica riduzione del personale: il sottosegretario è stato molto generico, quello che è certo è che la riduzione non sarà tale da scontentare i sindacati, perché essi — è giusto — non permetteranno mai licenziamenti massicci. Pertanto, anche la riforma tecnologica, che potrebbe davvero consentire un grande risparmio di personale, difficilmente in un ente pubblico potrà trovare credito e successo; per lo meno, sarà contraddittoria, perché ai miliardi spesi per l'acquisto di nuovi macchinari non potrà accompagnarsi una drastica riduzione di personale.

Pertanto, la politica di risanamento del deficit di bilancio de *Il Giorno* è contraddittoria. Non si farà altro che — sono facile profeta — aumentare il deficit, provocando ulteriori squilibri in seno alla società editrice e continuando a fare del giornale — come diciamo noi nella nostra interrogazione — soltanto uno strumento di «lottizzazione partitica e correntizia», che andrà a beneficio di pochi politici e a discapito di tutti quegli ingenui contribuenti che, facendo il loro dovere, subiscono questo sperpero di miliardi.

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

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

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

I Commissione (Affari costituzionali):

PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE ROBERTI ed altri: «Disciplina del procedimento per le dimissioni del Presidente della Repubblica di cui al secondo comma dell'articolo 86 della Costituzione» (2415);

II Commissione (Interni):

FRACANZANI ed altri: « Commissione parlamentare d'inchiesta su tendenze eversive dell'ordinamento costituzionale dal 1969 » (978) (con parere della I e della IV Commissione);

III Commissione (Esteri):

« Ratifica ed esecuzione della convenzione di estradizione e di assistenza giudiziaria in materia penale tra la Repubblica italiana e la Repubblica popolare ungherese firmata a Budapest il 26 maggio 1977 » (2309) (con parere della II e della IV Commissione);

« Ratifica ed esecuzione della convenzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica popolare ungherese, intesa ad evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio ed a prevenire le evasioni fiscali, con annesso protocollo, firmato a Budapest il 16 maggio 1977 » (2363) (con parere della VI e della X Commissione);

VIII Commissione (Istruzione):

QUIETI: « Obbligatorietà dell'insegnamento del nuoto nelle scuole di istruzione elementare e nelle scuole secondarie di primo grado » (2379) (con parere della I, della II, della V e della IX Commissione);

XIII Commissione (Lavoro):

MAROCO ed altri: « Modifiche alla legge 22 marzo 1967, n. 161, istitutiva del Fondo assistenza sociale lavoratori portuali » (2334) (con parere della I, della V e della X Commissione);

Commissioni riunite II (Interni) e X (Trasporti):

ARMELLA ed altri: « Modifica dell'articolo 14 della legge 14 aprile 1975, n. 103: Nuove norme in materia di diffusione radiofonica e televisiva » (2330) (con parere della I, della IV, della V e della VI Commissione).

Annunzio di interrogazioni e di una mozione.

MAGNANI NOYA MARIA, *Segretario*, legge le interrogazioni e la mozione pervenute alla Presidenza.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Martedì 17 ottobre 1978, alle 11:

1. — Interrogazioni.

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 18 agosto 1978, n. 481, concernente fissazione al 1° gennaio 1979 del termine previsto dall'articolo 113, decimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, per la cessazione di ogni contribuzione, finanziamento o sovvenzione a favore degli enti di cui alla tabella B del medesimo decreto, nonché norme di salvaguardia del patrimonio degli stessi enti, delle istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza e della disciolta Amministrazione per le attività assistenziali italiane ed internazionali (2405);

— *Relatore:* Barbera.

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

Adeguamento della disciplina vigente in materia di imposte sul valore aggiunto alle direttive del Consiglio delle Comunità Europee (2298);

Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni n. 141 e n. 142, adottate a Ginevra il 23 giugno 1975 dalla 60ª sessione della Conferenza internazionale del lavoro (2143);

Ratifica ed esecuzione della Convenzione n. 144 concernente le consultazioni tripartite destinate a promuovere l'adozione di norme internazionali del lavoro,

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 OTTOBRE 1978

adottata a Ginevra il 21 giugno 1976 nel corso della 61^a sessione della Conferenza internazionale del lavoro (2155);

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sul traffico aereo tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania, con Scambio di Note, firmato a Roma il 28 gennaio 1977 (2223);

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e lo Stato spagnolo sulla protezione delle indicazioni di provenienza, denominazioni di origine e denominazioni di determinati prodotti, con Protocollo ed Allegati, firmato a Madrid il 9 aprile 1975 (*approvato dal Senato*) (2260);

Approvazione ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo del Regno Unito di Gran Bretagna ed Irlanda del Nord per i servizi aerei tra ed oltre i rispettivi territori, con Allegato e Scambio di Note, firmato a Roma il 22 novembre 1976 (*approvato dal Senato*) (2285);

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra la Repubblica italiana ed il Principato del Liechtenstein in materia di sicurezza sociale, con Protocollo finale, firmata a Vaduz l'11 novembre 1976 (2346);

Delega al Governo per la integrazione e la modifica delle norme contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 9 aprile 1959, n. 128, concernente norme di polizia delle miniere e delle cave (*approvato dal Senato*) (1472);

Adeguamento dell'ordinamento interno alla Direttiva del Consiglio delle comunità europee n. 76/211/CEE relativa al precondizionamento in massa o in volume di alcuni prodotti in imballaggi preconfezionati (*approvato dal Senato*) (2120).

4. — *Seguito della discussione dei progetti di legge:*

Legge-quadro concernente la formazione professionale dei lavoratori (1348);

COSTAMAGNA ed altri: Principi fondamentali in materia di formazione professionale (185);

CHIARANTE ed altri: Principi in materia di formazione professionale (714);

TEDESCHI ed altri: Legge quadro sulla formazione professionale (890);

BALLARDINI ed altri: Principi fondamentali in materia di formazione professionale (1320);

MASSARI: Legge-quadro per la formazione professionale dei lavoratori (1746);

PAVONE: Legge cornice per la formazione professionale dei lavoratori (1913);

— *Relatore:* Bonalumi.

5. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

SCALIA ed altri: Delega al Governo per l'emanazione di norme per il voto degli italiani all'estero (792);

TREMAGLIA ed altri: Norme per l'esercizio del diritto di voto dei cittadini italiani all'estero (33);

SINESIO ed altri: Esercizio del voto degli italiani all'estero (711);

PRETI ed altri: Esercizio del diritto di voto dei cittadini italiani all'estero (1037);

TREMAGLIA ed altri: Divieto di cancellazione dalle liste elettorali dei cittadini italiani emigrati all'estero (1122).

6. — *Seguito della discussione della proposta di legge costituzionale:*

Senatori BRANCA ed altri: Modifica dell'articolo 1 della legge costituzionale 9 febbraio 1948, n. 1, recante norme sui giudizi di legittimità costituzionale (*approvata dal Senato in prima deliberazione*) (1441);

— *Relatore:* Labriola.

7. — *Discussione dei progetti di legge:*

MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Norme riguardanti la ristrutturazione del Conto nazionale dei trasporti (153);

— *Relatore:* Piccinelli;

Senatori CIPELLINI ed altri: Aumento da 200 milioni a lire 400 milioni del contributo all'Unione italiana dei ciechi (*approvato dal Senato*) (550);

— *Relatore*: Aniasi;

FUSARO ed altri: Norma integrativa della legge 28 marzo 1968, n. 340, per l'estensione dei benefici previsti dalla citata legge a tutti gli insegnanti di applicazioni tecniche in servizio di ruolo nella scuola media (828);

SERVADEI ed altri: Estensione dei benefici di cui alla legge 28 marzo 1968, n. 340, agli insegnanti di applicazioni tecniche in servizio di ruolo nella scuola media, attualmente inquadrati nel ruolo previsto dalla tabella *D*, quadro secondo, annessa al decreto-legge 30 gennaio 1976, n. 13, convertito nella legge 30 marzo 1976, n. 88, e già inquadrati nel ruolo *C* (206);

DE CINQUE ed altri: Estensione dei benefici di cui alla legge 28 marzo 1968, n. 340, agli insegnanti di applicazioni tecniche di ruolo in servizio nella scuola media ed attualmente inquadrati nel ruolo previsto dalla tabella *D* quadro 2° annessa al decreto-legge 30 gennaio 1976, n. 13, convertito in legge, con modificazioni, con la legge 30 marzo 1976, n. 88, e già appartenenti al ruolo *C* (298);

— *Relatore*: Quarenghi Vittoria;

Senatori DELLA PORTA ed altri: Interpretazione autentica del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 254, convertito, con modificazioni, nella legge 17 agosto 1974, n. 383, recante alcune maggiorazioni di aliquote in materia di imposizione indiretta sui prodotti di profumeria (*approvato dal Senato*) (985);

— *Relatore*: Gottardo;

TOMBESI e MAROCCO: Modifiche dell'articolo 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, relativa ai servizi marittimi locali dell'Adriatico (1354);

GUERRINI ed altri: Modifica dell'articolo 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, contenente norme sul « Riordinamento dei

servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale (1444);

SABBATINI ed altri: Integrazioni alla legge 19 maggio 1975, n. 169, concernente il riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale (1456);

BAGHINO ed altri: Modifiche ed integrazioni alla legge 19 maggio 1975, n. 169, concernente il riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale (1585);

— *Relatore*: Tombesi;

PEGGIO ed altri: Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sul dissesto della Società autostrade romane e abruzzesi (SARA) (1315);

ASCARI RACCAGNI ed altri: Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sul dissesto della Società autostrade romane e abruzzesi (SARA) e di altre società a prevalente capitale pubblico (1647);

— *Relatore*: Tani.

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

Contro il deputato Almirante, per il reato di cui all'articolo 595 del codice penale (diffamazione) (doc. IV, n. 87);

— *Relatore*: Mirate;

Contro il deputato Bacchi, per i reati di cui all'articolo 15 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza (inosservanza degli ordini dell'autorità di pubblica sicurezza) e all'articolo 341, prima parte e ultimo comma, del codice penale (oltraggio a un pubblico ufficiale) (doc. IV, n. 82);

— *Relatore*: Gargani;

Contro i deputati Almirante, Tripodi, Nicosia, Roberti, Valensise, De Marzio, Abelli, Calabrò, Delfino, Baghino, Cerullo, Sponziello, Franchi, Guarra, Pazzaglia, Tremaglia, di Nardo, Servello, Romualdi, Manco, d'Aquino, Menicacci, Rauti, Santagati, Cerquetti, Palomby Adriana, Bollati, per il reato di cui agli articoli 1 e 2 della

legge 20 giugno 1952, n. 645 (riorganizzazione del disciolto partito fascista) (doc. IV, n. 30);

— *Relatore*: Pontello;

Contro il deputato Cerullo, per concorso - ai sensi dell'articolo 110 del codice penale - nel reato di cui agli articoli 1 e 2, secondo comma, della legge 20 giugno 1952, n. 645 (riorganizzazione del disciolto partito fascista) (doc. IV, n. 59);

— *Relatore*: Pontello;

Contro il deputato Orsini Gianfranco, per il reato di cui agli articoli 5, primo, secondo e terzo comma, e 29 della legge 31 dicembre 1962, n. 1860 (violazione delle disposizioni sul trasporto delle materie radioattive) (doc. IV, n. 65);

— *Relatore*: Testa;

Contro il deputato De Petro, per il reato di cui all'articolo 589, prima parte, del codice penale (omicidio colposo) (doc. IV, n. 73);

— *Relatore*: Testa;

Contro il deputato Bartolini, per concorso - ai sensi dell'articolo 110 del codice penale - nel reato di cui all'articolo 112, n. 1, e all'articolo 314 del codice penale (peculato aggravato) (doc. IV, n. 88);

— *Relatore*: Sabbatini;

Contro il deputato Cerullo, per il reato di cui all'articolo 595 del codice penale e agli articoli 13 e 21 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (diffamazione a mezzo della stampa) (doc. IV, n. 95);

— *Relatore*: Pontello;

Contro il deputato Pompei, per concorso - ai sensi dell'articolo 110 del codice penale - nel reato di cui agli articoli 81, capoverso, 112, primo comma, n. 1 e 328, primo comma, del codice penale (omissione di atti di ufficio continuata e aggravata) (doc. IV, n. 79);

— *Relatore*: Stefanelli;

Contro il deputato Preti, per il reato di cui all'articolo 595, secondo comma, del codice penale e all'articolo 21 della

legge 8 febbraio 1948, n. 47 (diffamazione e mezzo della stampa) (doc. IV, n. 98);

— *Relatore*: Borri Andrea;

Contro il deputato Saccucci per il reato di cui all'articolo 5 della legge 20 giugno 1952, n. 645 (manifestazioni fasciste) (doc. IV, n. 97);

— *Relatore*: Codrignani Giancarla;

Contro i deputati Pannella, Bonino Emma, Pinto e Gorla Massimo, per concorso - ai sensi dell'articolo 110 del codice penale - nel reato di cui agli articoli 112, n. 1, e 414, n. 2, del codice penale (istigazione a delinquere aggravata) (doc. IV, n. 92);

— *Relatore*: Perantuono;

Contro i deputati Pannella, Bonino Emma, Mellini, Faccio Adele e Pinto, per concorso - ai sensi dell'articolo 110 del codice penale - nel reato di cui agli articoli 112, n. 1, e 414, n. 2, del codice penale (istigazione a delinquere aggravata) (doc. IV, n. 93);

— *Relatore*: Perantuono;

Contro il deputato Manco Clemente, per concorso - ai sensi dell'articolo 110 del codice penale - nel reato di cui agli articoli 61, n. 7, 112, n. 1 e 630, secondo comma del codice penale (sequestro di persona a scopo di rapina o di estorsione aggravato) (doc. IV, n. 86);

— *Relatore*: Bandiera.

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

MELLINI ed altri: Istituzione di una commissione parlamentare d'inchiesta sulle vicende che hanno determinato la fine della detenzione del criminale di guerra Herbert Kappler (*urgenza*) (1742);

— *Relatore*: Accame;

PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE — PANNELLA ed altri: Modificazione all'istituto dell'immunità parlamentare previsto dall'articolo 68 della Costituzione (29);

— *Relatore*: Caruso;

PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE —
BOZZI ed altri: Modificazioni all'istituto
dell'immunità parlamentare previsto dal-
l'articolo 68 della Costituzione (41);

— Relatore: Caruso;

MELLINI ed altri: Norme per la tu-
tela delle prestazioni di attività lavorativa
nella produzione di beni e di servizi da
parte di membri di comunità religiose e
per la somministrazione degli alimenti in
favore di religiosi e ministri di culto
(1833);

— Relatore: Ciannamea;

BALZAMO ed altri: Libertà di espres-
sione e comunicazione (13);

— Relatori: Mastella e Pennacchini;

MATTEOTTI ed altri: Disciplina giuri-
dica della rappresentazioni in pubblico
delle opere teatrali e cinematografiche
(648);

— Relatori: Mastella e Pennacchini;

PICCINELLI ed altri: Abolizione delle
commissioni di censura cinematografica
(700);

— Relatori: Pucciarini e Pennacchini;

FORTUNA: Abrogazione degli articoli
17 e 22 della legge 27 maggio 1929, n. 847,
recante disposizioni per l'applicazione del
Concordato tra la Santa Sede e l'Italia
nella parte relativa al matrimonio, riguar-
danti l'esecutività in Italia della sentenza
di nullità del matrimonio e dei rescritti
di dispensa del matrimonio rato e non
consumato (59);

— Relatore: Pontello;

MELLINI ed altri: Abrogazione del
capo V del titolo II del codice di proce-
dura penale (88);

— Relatore: Pontello;

MELLINI ed altri: Tutela dei diritti
dei cittadini della Repubblica di lingua
diversa da quella italiana e delle mino-
ranze linguistiche (662);

— Relatore: Vernola.

10. — *Discussione delle proposte di leg-
ge (ai sensi dell'articolo 107, comma 2,
del regolamento):*

MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Obbligo
dell'uso del casco protettivo per gli utenti
dei motocicli (*urgenza*) (61);

— Relatore: Piccinelli;

PENNACCHINI: Aumento del contribu-
to annuo a favore dell'Istituto per la con-
tabilità nazionale (*urgenza*) (155);

— Relatore: Grassi Bertazzi;

PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE —
NATTA ALESSANDRO ed altri: Norme in ma-
teria di elettorato attivo e passivo (*ur-
genza*) (191);

— Relatore: Segni;

PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE —
FRACANZANI ed altri: Modifiche agli arti-
coli 48, 56 e 58 della Costituzione in ma-
teria di limiti di età per l'elettorato attivo
e passivo (*urgenza*) (533);

— Relatore: Segni.

La seduta termina alle 20,30.

Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo.

Il seguente documento è stato così tra-
sformato su richiesta del presentatore: in-
terrogazione con risposta orale de Carneri
n. 3-02840 del 14 giugno 1978 in interro-
gazione con risposta in Commissione nu-
mero 5-01305.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI
Avv. DARIO CASSANELLO

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. MANLIO ROSSI

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 OTTOBRE 1978

**INTERROGAZIONI E MOZIONE
ANNUNZiate**

**INTERROGAZIONE
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

DE CARNERI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

la provincia autonoma di Trento lo scorso anno ha richiesto al Ministero della pubblica istruzione la istituzione presso l'ITI di Trento del triennio di chimica e presso l'ITI di Rovereto di quello di meccanica;

entrambe le proposte istituzioni risultano fondate su reali esigenze delle strutture economiche, sociali e pubbliche della provincia e offrirebbero concrete possibilità di occupazione *in loco* ai diplomati, come è comprovato dalla documentazione fornita al Ministero;

il potenziamento di queste strutture scolastiche è da tempo reclamato dai docenti dei due istituti nonché dagli alunni e dai genitori —

se, sulla base degli elementi più sopra esposti, non intenda disporre affinché sia dato sollecito e positivo corso alle pratiche in oggetto. (5-01305)

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

ZANONE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere, in relazione alla mancata assegnazione in proprietà agli occupanti a titolo di locazione degli alloggi comunali di via G. Torre e G. Garibaldi di Pagani (Salerno), per quale motivo non è stata ancora data pratica attuazione al decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, alla delibera consiliare 135 del 20 luglio 1959 ed alle circolari del Ministero dei lavori pubblici n. 2810 del 10

luglio 1962 e n. 1337 dell'11 febbraio 1964 assegnando in proprietà gli alloggi predetti per i quali è stato pagato già l'importo del canone a riscatto, e quando si conta di darvi attuazione. (4-06031)

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

se sia informato che le banche di interesse nazionale operanti in Sardegna praticano, per le piccole e medie industrie dell'isola, tassi di sconto di due punti più elevati di quelli applicati per le piccole e medie industrie operanti in altre parti del territorio;

che, di più, sempre in Sardegna, il tasso di sconto non è stato ridotto; quali misure intenda adottare. (4-06032)

CASTELLINA LUCIANA. — *Ai Ministri degli affari esteri e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere:

se siano a conoscenza che la Conferenza nazionale dei lavoratori emigrati, tenutasi nel 1974, espresse parere favorevole per l'estensione della pensione sociale all'estero, in favore di lavoratori ivi residenti. Si precisa che tale provvedimento si renderebbe necessario per alleviare le gravi situazioni in cui vivono migliaia di vecchi lavoratori italiani emigrati, soprattutto nei paesi dell'America Latina;

quali iniziative intendano adottare per concretizzare l'impegno del Governo, già assunto in varie occasioni, in favore di questa richiesta dei lavoratori emigrati e delle loro organizzazioni;

infine, quale sia il loro giudizio nei confronti di tale rivendicazione. (4-06033)

VALENSISE E TRIPODI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere:

quali provvedimenti siano stati adottati a seguito dell'esposto inoltrato al Ministero di grazia e giustizia il 14 marzo 1978 dal gruppo dei consiglieri comunali del MSI-destra nazionale di Tropea, espo-

sto nel quale venivano segnalati gravi casi di abusivismo edilizio e violazioni del programma di fabbricazione con rilascio di licenze da parte di amministratori della giunta in carica;

se sia stata promossa l'azione penale per l'accertamento dei casi di violazione della legge urbanistica a carico degli amministratori responsabili;

quali provvedimenti intenda adottare per ripristinare l'efficienza della pretura di Tropea il cui titolare risiede abitualmente a Napoli, compromettendo la funzionalità dell'ufficio con disagio per le popolazioni. (4-06034)

VALENSISE. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere le cause dei casi di epatite virale verificatisi nei mesi di aprile-maggio 1978 a Polistena (Reggio Calabria) e quali provvedimenti siano stati adottati a tutela della salute pubblica. (4-06035)

TREMAGLIA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere se è a conoscenza della preoccupante situazione in cui versa la nostra ambasciata di Bruxelles, che deve occuparsi della collettività di 300.000 connazionali dopo che è stato smantellato l'ufficio emigrazione di quell'ambasciata.

Si fa presente che il predetto ufficio così importante, anche per i prossimi impegni e adempimenti che verranno richiesti per le elezioni europee, sarà retto a giorni soltanto dal consigliere agli affari

sociali, dopo che un funzionario è andato in pensione, e non è stato sostituito e dei due impiegati, i soli in organico, è stato deciso il trasferimento.

L'interrogante chiede al Ministro quali urgenti provvedimenti intenda prendere per restituire le essenziali funzioni all'ufficio emigrazione dell'ambasciata italiana di Bruxelles nell'interesse dei nostri lavoratori emigrati. (4-06036)

SANTAGATI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se i reiterati attentati alle sedi del MSI-destra nazionale, verificatisi nel giro di qualche settimana prima ad Acireale poi a Tremestieri Etneo e da ultimo ieri 15 ottobre 1978 a Santa Maria di Licodia (Catania) rispondano ad un preciso piano eversivo e provocatorio di chiara matrice politica, inteso ad intimidire e sopraffare l'unico partito anticomunista e l'unica forza di opposizione, esistente in Italia e per conoscere quali energiche misure siano state adottate e quali adeguate iniziative siano state prese sia per prevenire il ripetersi di siffatte azioni criminali sia per individuare e perseguire i responsabili di così ignobili e vili episodi, l'ultimo dei quali è consistito nell'incendio, dolosamente appiccato in pieno giorno alla sede missina di Santa Maria di Licodia in via Vittorio Emanuele 144, con la vandalica distruzione di tutte le suppellettili e di tutte le apparecchiature ivi giacenti e con gravissimi danni arrecati alle strutture murarie, che hanno reso inservibile l'intero locale. (4-06037)

**INTERROGAZIONE
A RISPOSTA ORALE**

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dei beni culturali ed ambientali e degli affari esteri per conoscere i motivi per i quali rimane tuttora inevasa la richiesta avanzata dal sovrintendente archeologico di Trieste di assunzione di due dipendenti con le qualifiche di disegnatore ed archeologo, con indicazione nominativa delle persone da assumere con le modalità della legge per l'occupazione giovanile, richiesta motivata dalla necessità di potenziare la disponibilità di personale al fine di procedere tempestivamente alle rilevazioni archeologiche nell'ambito di un programma di ricerche nella zona in cui è previsto l'insediamento delle strutture industriali sul Carso secondo il trattato di Osimo.

« Gli interroganti chiedono di conoscere se il ritardo nell'accoglimento di tale richiesta avanzata fin dall'estate 1977 non rappresenti un espediente per evitare di trovarsi di fronte ad ulteriori difficoltà nella realizzazione della zona industriale suddetta per il prevedibile reperimento di materiale e strutture di valore archeologico e per la catalogazione e pubblicazione di complessi di cui già si ha notizia negli ambienti scientifici.

(3-03126) « MELLINI, BONINO EMMA, PANNELLA, FACCIO ADELE ».

MOZIONE

« La Camera,

ritenuto che nel nostro tempo è inconcepibile che soli tre chilometri di mare impediscano un collegamento stabile tra la Sicilia e il continente con rilevanti remore e danni socio-economici;

ritenuta la funzione dell'Italia quale centro nodale per i traffici e gli scambi euro-afro-asiatici;

ritenuto che è stata accertata la fattibilità del collegamento stabile Sicilia-continente sia con il concorso delle idee del 1968-1971 sia con le conclusioni cui è pervenuta l'Accademia dei Lincei nello scorso luglio;

ritenuto che il collegamento costituisce una infrastruttura che rientra nel programma di azione prioritaria da concretare fino al 1980, secondo il programma della Commissione trasporti CEE del 19 novembre 1977 e la risoluzione del Consiglio del 20 luglio 1977;

ritenuto che organo strumentale per la realizzazione del collegamento stabile viario-ferroviario e degli altri servizi tra la Sicilia e il continente è la società a capitale pubblico che è obbligo costituire secondo la legge 17 dicembre 1971, n. 1158; e che a questa costituenda società è demandata dalla citata legge in via esclusiva ogni attività per la realizzazione del collegamento stabile, attività che pertanto non potrebbe essere altrimenti svolta da altri organi che sarebbero incompetenti,

invita il Governo

a dare luogo all'immediata costituzione della Società a capitale pubblico secondo l'obbligo tassativo derivante dalla legge 17 dicembre 1971, n. 1158, che già la prevedeva come immediata, auspicando che la Comunità economica europea, in coerenza con gli impegni assunti concretizzi urgentemente il suo intervento finanziario per realizzare il collegamento stabile Sicilia-continente.

(1-00060) « SCALIA, VIZZINI, PERRONE, GIGLIA, RENDE, LO BELLO, NAPOLI, SALOMONE, URSO SALVATORE, LOMBARDO ANTONINO, GRASSI BERTAZZI, RUSSO FERDINANDO, DEL CASTILLO, MANNINO ».