

400.

SEDUTA DI MARTEDÌ 13 FEBBRAIO 1979

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARTINI MARIA ELETTA

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	27343	ASCARI RACCAGNI	27373
Disegni di legge:		BAGHINO	27359
(Annunzio)	27343	CASTIGLIONE	27370
(Assegnazione a Commissione in sede referente)	27343	CIAMPAGLIA	27376
(Autorizzazione di relazione orale) . .	27344	COSTA	27378
(Trasmissione dal Senato)	27343	FONTANA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	27356
Disegno di legge (Discussione):		GALLI MARIA LUISA	27366
Conversione in legge, con modificazio- ni, del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, contenente disposizio- ni in materia di tariffe autostrada- li e norme intese a soddisfare in via prioritaria i debiti indilazio- nabili degli enti autostradali a pre- valente capitale pubblico e dei con- sorzi per le autostrade siciliane (2624)	27346	GIGLIA, <i>Relatore</i>	27356
PRESIDENTE	27346, 27352, 27355, 27380	GUARRA	27375
		MELLINI	27347, 27356
		TANI DANILO	27362
		Proposte di legge:	
		(Annunzio)	27343
		(Assegnazione a Commissione in sede referente)	27343
		(Proposta di assegnazione a Commis- sione in sede legislativa)	27344
		Interrogazioni e Interpellanza (Annunzio)	27380

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1979

	PAG.		PAG.
Commissione inquirente per i procedimenti di accusa (Annunzio di relazione)	27345	Per un lutto del deputato Paola Cavigliasso:	
Corte dei conti (Trasmissione di documenti)	27345	PRESIDENTE	27346
Documenti ministeriali (Trasmissione)	27345	Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	27345
Nomine ministeriali ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 14 del 1978 (Comunicazione)	27345	Votazione segreta	27352
		Ordine del giorno della seduta di domani	27380

La seduta comincia alle 17.

NICOSIA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 7 febbraio 1979.

(*E approvato*).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, i deputati Bernardi, Cassanmagnago Cerretti Maria Luisa, Colombo Emilio, Fioret, Granelli, Martinelli, Pisoni, Pucci e Urso Giacinto sono in missione per incarico del loro ufficio.

**Annunzio
di proposte di legge.**

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

MENICACCI ed altri: « Modifica dell'articolo 54 della legge 26 luglio 1975, n. 354, sull'ordinamento penitenziario in materia di liberazione condizionale per i condannati alla pena dell'ergastolo » (2721);

CAPPELLI ed altri: « Modifica dell'articolo 106 del decreto del Presidente della Repubblica 12 febbraio 1965, n. 162, concernente norme per la repressione delle frodi nella preparazione e nel commercio dei mosti, vini ed aceti » (2724);

CAPPELLI: « Modifica della legge 23 dicembre 1975, n. 698: trasferimento ed inquadramento nei ruoli direttivi professionali delle regioni dei direttori sanitari dell'ex ONMI » (2725).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente disegno di legge:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 847, concernente proroga dei termini di cui all'articolo 25, quinto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e all'articolo 3 del decreto-legge 18 agosto 1978, n. 841, convertito, con modificazioni, nella legge 21 ottobre 1978, n. 641, per la tutela del patrimonio delle istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza e della disciolta Amministrazione per le attività assistenziali italiane e internazionali » (*approvato da quel Consesso*) (2723).

Sarà stampato e distribuito.

**Annunzio
di un disegno di legge.**

PRESIDENTE. Il ministro degli affari esteri ha presentato, con lettera in data 31 gennaio 1979, il seguente disegno di legge:

« Ratifica ed esecuzione dei protocolli del 1978 che prorogano per la quarta volta la convenzione sul commercio del grano e la convenzione relativa all'aiuto alimentare, costituenti l'accordo internazionale sul grano del 1971, aperti alla firma a Washington il 26 aprile 1978 » (2722).

Sarà stampato e distribuito.

**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):

MENICACCI ed altri: « Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sullo stato attuale delle regioni, delle province, dei comuni e degli altri enti amministrativi subregionali » (1646) (con parere della II e della IV Commissione);

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 847, concernente proroga dei termini di cui all'articolo 25, quinto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e all'articolo 3 del decreto-legge 18 agosto 1978, n. 481, convertito, con modificazioni, nella legge 21 ottobre 1978, n. 641, per la tutela del patrimonio delle istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza e della disciolta Amministrazione per le attività assistenziali italiane e internazionali » (approvato dal Senato) (2723) (con parere della II e della V Commissione);

VIII Commissione (Istruzione):

BELUSSI ERNESTA ed altri: « Norme per la tutela della scuola per corrispondenza » (2588) (con parere della I e della IV Commissione).

**Autorizzazione
di relazioni orali.**

PRESIDENTE. Nella seduta di domani le sottoindicate Commissioni, in sede referente, esamineranno i seguenti disegni di legge:

IX Commissione (Lavori pubblici):

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 848, recante proroga del termine per l'esercizio del potere di organizzazione degli enti operanti nel settore dell'edilizia residenziale pubblica, da parte delle regioni » (approvato dal Senato) (2664);

Commissione speciale fitti:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 849, concernente proroga del termine di scadenza del vincolo alberghiero » (approvato dal Senato) (2663);

I Commissione (Affari costituzionali):

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 846, concernente istituzione dei comitati regionali dei prezzi » (approvato dal Senato) (2665).

Nell'ipotesi che le suddette Commissioni concludano in tempo l'esame dei predetti disegni di legge chiedo, sin d'ora, che siano autorizzate a riferire oralmente all'Assemblea.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Proposta di assegnazione di un progetto di legge a Commissione in sede legislativa.

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

alla IX Commissione (Lavori pubblici):

ASCARI RACCAGNI: « Proroga del termine previsto dall'articolo 4, primo comma, della legge 30 marzo 1978, n. 96, istitutiva della Commissione parlamentare d'inchiesta sull'attuazione degli interventi per la ricostruzione e la ripresa socio-economica dei territori della valle del Belice colpiti dai terremoti del gennaio 1968 » (2716) (con parere della I e della IV Commissione).

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

Annunzio di una relazione della Commissione inquirente per i procedimenti di accusa.

PRESIDENTE. Comunico che la Commissione inquirente per i procedimenti di accusa ha presentato il 9 febbraio 1979, ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 20 del regolamento parlamentare per i procedimenti di accusa, la relazione sulla inchiesta svolta nei confronti del deputato Mauro Ferri, già ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, e del senatore Athos Valsecchi, già ministro delle finanze, per atti da essi compiuti, nella loro qualità di ministri, relativamente all'emissione di provvedimenti recanti benefici a favore di operatori del settore petrolifero.

La relazione sarà distribuita lunedì 19 febbraio.

L'eventuale presentazione di ordini del giorno, ai sensi dell'articolo 22 del regolamento parlamentare per i procedimenti di accusa, e la conseguente sottoscrizione si svolgeranno da martedì 20 a sabato 24 febbraio 1979 e, in ciascuno dei detti cinque giorni, dalle ore 9 alle ore 20 e **sabato 24 febbraio dalle ore 9 alle ore 24, presso l'ufficio di cancelleria del Parlamento, nel salone della Lupa di palazzo Montecitorio.**

Comunicazioni di nomine ministeriali ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 14 del 1978.

PRESIDENTE. Il ministro del turismo e dello spettacolo, a' termini dell'articolo 9 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, ha dato comunicazione della nomina del dottor Massimo Collalti a componente del consiglio generale dell'Automobile club d'Italia, e della nomina della dottoressa Franca Di Palma a componente il consiglio di amministrazione dell'Ente nazionale italiano per il turismo (ENIT).

Tali comunicazioni sono state trasmesse alla II Commissione permanente (Interni).

Trasmissioni di documenti ministeriali.

PRESIDENTE. Comunico che il ministro della difesa, con lettera in data 9 febbraio 1979, ha presentato, ai sensi dell'articolo 24 della legge 11 luglio 1978, n. 382, la relazione sullo stato della disciplina militare relativa all'anno 1978 (doc. LIV, n. 1).

Comunico, altresì, che il ministro per il coordinamento della ricerca scientifica e tecnologica, con lettera in data 9 febbraio 1979, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, ultimo comma, della legge 14 ottobre 1974, n. 652, la relazione sulla gestione del fondo IMI per l'anno 1978 (doc. XIII, n. 3-sexies).

I documenti saranno stampati e distribuiti.

Trasmissione dalla Corte dei conti.

PRESIDENTE. Informo la Camera che il presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la determinazione e la relativa relazione della Corte stessa sulla gestione finanziaria della Cassa di previdenza e assistenza tra i dipendenti della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, per gli esercizi dal 1970 al 1977 (doc. XV, n. 113/1970-1971-1972-1973-1974-1975-1976-1977).

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.

**Per un lutto del deputato
Paola Cavigliasso.**

PRESIDENTE. Informo la Camera che il deputato Paola Cavigliasso è stata colpita da grave lutto: la perdita della madre.

Alla collega così duramente provata negli affetti familiari ho già fatto pervenire le espressioni del più vivo cordoglio, che ora rinnovo anche a nome dell'Assemblea.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, contenente disposizioni in materia di tariffe autostradali e norme intese a soddisfare in via prioritaria i debiti indilazionabili degli enti autostradali a prevalente capitale pubblico e dei consorzi per le autostrade siciliane (2624).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, contenente disposizioni in materia di tariffe autostradali e norme intese a soddisfare in via prioritaria i debiti indilazionabili degli enti autostradali a prevalente capitale pubblico e dei consorzi per le autostrade siciliane.

Su questo disegno di legge è stata presentata la seguente questione pregiudiziale per motivi di costituzionalità:

« La Camera,

ritenuto che il decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, appare emesso al di fuori dei casi di straordinaria necessità ed urgenza previsti dall'articolo 77 della Costituzione, vertendo su materia già all'esame del Parlamento, e comunque per far fronte al pagamento di debiti indilazionabili degli enti autostradali, per i quali si utilizzano fondi già stanziati, per cui l'aumento delle tariffe, previsto nello stesso decreto-legge, appare provvedimento avulso dalla logica del decreto e, comunque, at-

tuabile con la legge di riforma, nel quadro del riassetto dell'intero settore;

ritenuto:

che il quinto comma dell'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, nel prevedere che i maggiori introiti derivanti dall'applicazione degli aumenti tariffari relativi alle autostrade dovranno essere versati in apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del Ministero del tesoro e successivamente versati in conto corrente infruttifero presso la tesoreria centrale, denominato conto speciale per il ripianamento degli squilibri economici degli enti autostradali, per essere utilizzati secondo quanto sarà stabilito con apposita legge, finisce per costituire un fondo "fuori bilancio";

che a norma dell'articolo 5, terzo comma, della legge 5 agosto 1978, n. 468, contenente riforma di alcune norme di contabilità generale dello Stato in materia di bilancio, si prevede il divieto di gestione di fondi al di fuori del bilancio, salvo nei casi autorizzati da leggi speciali;

che, ove si consideri la disposizione di cui al quinto comma dell'articolo 1 della citata legge speciale istitutrice di un fondo fuori bilancio, tale legge manca dei requisiti essenziali previsti dall'articolo 5, commi terzo e quarto, della predetta legge n. 468, e cioè dell'inserimento della legge nell'elenco allegato allo stato di previsione del Ministero del tesoro e, soprattutto, della determinazione del termine perentorio, allo scadere del quale la gestione è conclusa, ponendosi viceversa una norma in bianco, che contrasta con i principi relativi alla formazione del bilancio dello Stato;

che l'ultimo comma dell'articolo 2, nel prevedere che la somma di lire 150 miliardi, da assegnare all'ANAS per gli scopi della legge, va iscritta al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, con evidente riferimento a quella parte del capitolo destinato al finanziamento della legge generale del riassetto delle società concessionarie autostra-

dali (elenco n. 7 - Ministero dei lavori pubblici), costituisce utilizzo di una somma stanziata in bilancio per particolari scopi e cioè per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi e non quindi per anticipazioni su provvedimenti non ancora approvati;

che, di conseguenza, si utilizzano fondi del tesoro, e quindi si costituisce una uscita senza indicare i mezzi per farvi fronte, con ciò violando il disposto dello articolo 81 della Costituzione;

delibera

di non procedere all'esame del disegno di legge in oggetto per contrasto dello stesso con gli articoli 77 e 81 della Costituzione.

« MELLINI, DE CATALDO, GALLI MARIA LUISA ».

L'onorevole Mellini ha facoltà di illustrarla.

MELLINI. Desidero premettere, per facilitare lo svolgimento della seduta, che sulla pregiudiziale chiediamo la votazione a scrutinio segreto.

I motivi della nostra pregiudiziale emergono dalla semplice lettura della motivazione che precede il decreto-legge in oggetto. Esso si articola in due parti. Vedendo come esse sono articolate e manipolate con le relative argomentazioni, anche in ordine alla necessità e all'urgenza, rispetto alla quale credo che sia stato detto tutto, salvo tutto quello che sarà detto a proposito del prossimo decreto-legge, perché c'è sempre da imparare e per ogni decreto apprendiamo sempre qualche cosa che in quello precedente credevamo non dovesse più riproporsi, ritenendo di essere arrivati già all'ultima grida; poi ci accorgiamo che di grida ce ne sono molte, come quelle manzoniane, e ci si accorge che in tema di decreti-legge mai un richiamo è stato più opportuno di quello alle grida manzoniane, se non altro per la ripetitività di certe stranezze e di certe urgenze: vedendo co-

me esse sono articolate - dicevo - ci accorgiamo che queste due parti sono ordinate in modo tale che poi quando si deve fare riferimento, da una parte alla necessità e all'urgenza, e dall'altra sia ai meccanismi per la destinazione delle somme cui fa riferimento il primo punto, sia al reperimento delle somme necessarie per le spese di cui al secondo punto, si osserva una specie di « gioco delle tre carte », in cui tutti i meccanismi più strani e stravaganti posti in atto in questa materia vengono ad essere manipolati in modo tale da rendere assolutamente confusa la visione di quella che può essere la logica di questo meccanismo, che dovrebbe essere unitario, se unitario è il provvedimento e il decreto-legge in cui quei meccanismi sono stati inseriti; e nello stesso tempo in modo tale da poter violare norme diverse sotto diversi aspetti e comunque in maniera tale da frustrare contemporaneamente tutti quelli che possono essere i dettati della Costituzione sia in ordine ai limiti in cui può darsi luogo al decreto-legge, sia in ordine a quelli relativi alla copertura finanziaria dei provvedimenti legislativi.

Si afferma nella prima proposizione della citata motivazione: « Ritenuta la necessità e l'urgenza di dettare disposizioni che consentano al tesoro dello Stato di conseguire fin dal gennaio 1979 una entrata aggiuntiva da parte del settore autostradale in concessione da destinare successivamente con legge di riassetto a parziale copertura degli indebitamenti degli enti autostradali... ». Ecco ancora una volta la previsione di future leggi stabilite per decreto-legge. Già altre volte abbiamo avanzato delle osservazioni, che credevamo non dover più tornare a ripetere in ordine a questa stravaganza di un provvedimento del potere esecutivo che in via provvisoria, urgente e di necessità, con decreto-legge, e quindi con atto del potere esecutivo, che deve essere provvisorio, necessario, urgente e straordinario, viene a dettare disposizioni al potere legislativo perché emetta un provvedimento di legge; condizionando, del resto, a questo obbligo

del potere legislativo di emanare un provvedimento di legge lo stato di necessità e di urgenza che impone di provvedere con questo atto straordinario che è appunto il decreto-legge.

Non starò qui a ripetere quello che abbiamo detto a proposito della straordinarietà. Sono sempre più convinto che senza una sanzione che sia espressa dal Parlamento con il rifiuto della conversione di un decreto-legge, basata sull'osservazione della violazione dell'articolo 77 della Costituzione, questo stesso articolo diventerà il più violato della Costituzione, e Dio sa quanto sia difficile ottenere un primato del genere per quel che riguarda gli articoli della nostra Costituzione.

Sono convinto che le deliberazioni della Camera in sede di conversione in legge non possono mai, esse stesse, determinare quali siano i limiti, come se si trattasse di una determinazione *ex post*, demandata al momento del procedimento legislativo di conversione; mentre la Costituzione detta, anche senza quel rigore che sarebbe stato necessario, norme per impedire che il potere esecutivo ricorra a questo procedimento ogni volta che lo ritenga opportuno e ogni volta che ritenga che poi il potere legislativo finirà comunque per convertire in legge il decreto emanato.

Non staremo a dire che cosa significa lo scandalo che in una metà di legislatura si siano superati abbondantemente i 150 decreti-legge; e lo scandalo dell'offesa resa al potere legislativo nel suo complesso, quando un Presidente della Camera si vede costretto a ripetere, a reiterare i suoi interventi dal suo banco per richiamare il Governo all'osservanza dell'articolo 77 della Costituzione, per sottolineare l'anormalità di questo comportamento, per sottolineare che ormai il solo fatto del numero di decreti-legge, che vengono emessi uno dopo l'altro, con ritmo sempre crescente, fa sì che non si possa più parlare di straordinarietà di questo mezzo legislativo. Ma il Governo subito dopo ricorre nuovamente a questi strumenti, quasi per dimostrare l'insofferenza a questi richiami. Ora io qui vorrei invitare i colleghi deputati ad osservare que-

sto dato di fatto della nostra istituzione nel suo complesso; non è più questione di posizioni di parte, è problema riguardante l'istituzione nel suo complesso.

A questo punto, se si ritiene che con questi limiti non sia possibile governare e non sia possibile legiferare, che occorra necessariamente ricorrere a questi strumenti, allora si riformi la Costituzione. Non credo che un deputato, che non voglia prendere l'iniziativa di una legge di riforma costituzionale per abolire l'articolo 77 o i limiti che in esso sono posti alla decretazione di urgenza, possa con tranquilla coscienza continuare a votare a favore di questi decreti-legge, e continuare a votare contro le pregiudiziali, che noi presentiamo con un gesto che credo sia un servizio che rendiamo ad ogni collega: quello di esprimersi in ordine al funzionamento dell'istituzione di cui facciamo parte. In queste condizioni nessuno può arrivare ad un voto di rigetto di queste pregiudiziali di incostituzionalità senza, tra l'altro, prendere una posizione rispetto a queste invocazioni e a questi richiami.

La necessità viene fatta consistere nel fatto di dover procedere allo stralcio di un provvedimento legislativo in corso. E la necessità consiste nel fatto di dover procedere a costituire quella gestione fuori bilancio che è rappresentata dal versamento in questo capitolo di spesa, rispetto al quale poi le somme devono essere versate in un conto corrente speciale, che per altro non deve servire, evidentemente (perché altrimenti le due disposizioni sarebbero in contraddizione), a sopperire all'esigenza di far fronte al dissesto di queste società autostradali, perché altrimenti il capitolo di spesa dal quale dovrebbero essere detratte queste somme con cui pagare i debiti delle società non dovrebbe essere diverso da quello in cui si versano le somme stesse. C'è quindi una contraddizione insanabile.

A questo punto, è chiaro che o la necessità e l'urgenza consistono nel reperire fondi per poter procedere a quei pagamenti, oppure si tratta di sopperire ad esigenze diverse, ancora da determinare (e

neppure emerse nella discussione del disegno di legge in discussione davanti al Parlamento), visto che ad esse si deve far fronte con un altro capitolo, quello da cui effettivamente si traggono i 150 miliardi per l'ANAS, quelli necessari per pagare i debiti delle società in dissesto.

Basta mettere a confronto queste due circostanze per rendersi conto che siamo di fronte ad una violazione delle leggi di bilancio, che non sono norme costituzionali, ma che pure vanno tenute presenti quando si va a vedere se è osservata o meno la disposizione costituzionale in ordine alla copertura (perché per dire se c'è o meno la copertura, se sia stata osservata la disposizione dell'articolo 81 della Costituzione, non si può ritenere che le somme necessarie siano reperite senza tener presente la norma che regola la formazione del bilancio e quelle che fanno divieto di gestioni fuori bilancio, nonché il significato chiaro e preciso della norma che prevede l'accantonamento di somme per i provvedimenti legislativi in discussione). Se, viceversa, per i provvedimenti legislativi che sono in discussione si prevede un capitolo di bilancio, ma poi, parlando di necessità e di urgenza di sopperire alle stesse esigenze che sono le stesse del provvedimento in discussione, ma che vengono invece stralciate, si dispone il versamento in un capitolo diverso, evidentemente c'è una discordanza che ha come conseguenza immediata la violazione dell'articolo 81 della Costituzione, che non consente che si indichino correlazioni tra necessità di spesa e coperture finanziarie in modo diverso dai meccanismi di bilancio regolati dalle leggi vigenti. Non possiamo fare leggi sul bilancio e poi, a distanza di pochissimo tempo, violarle per cercare espedienti che giustificano « necessità ed urgenze » di gestioni speciali, da creare al di fuori delle previsioni (stabilite e puntualmente richiamate nella nostra pregiudiziale) relative al divieto di formazione di fondi fuori bilancio.

Per quanto riguarda la seconda proposizione della motivazione che ho voluto richiamare (quella che dice: « Considerata

altresì la necessità di provvedere ai pagamenti più urgenti ed indilazionabili connessi alla costruzione delle opere affidate in concessione ad enti autostradali che attualmente versano in difficoltà economiche e finanziarie, e relativi debiti maturati al 31 dicembre 1978 con espropriati, imprese esecutrici di lavori e fornitori di materiali e di servizi... »), se si tratta di far fronte alle esigenze cui fa riferimento il provvedimento in discussione (per cui poi si sostiene che la copertura finanziaria può essere assicurata con l'accantonamento stabilito dal capitolo di spesa per le leggi attualmente in discussione davanti al Parlamento), non si vede per quale motivo l'accantonamento delle somme ricavate con la prima parte del decreto-legge (quella relativa agli aumenti delle tariffe autostradali) non debba essere effettuato con versamento su quello stesso capitolo di bilancio, ma viceversa versato in conto speciale, fuori bilancio, in funzione di una normativa successiva. Ciò rappresenta un dato abnorme rispetto all'articolo 77 ed anche all'articolo 70 della Costituzione, che prevede un determinato *iter* per le leggi, ma non il vincolo preventivo nei confronti del legislatore, fissato da una disposizione di legge ordinaria o, tanto meno, da un decreto-legge.

Devo qui ripetere ciò che ho detto tante altre volte, e cioè che in questo momento il potere esecutivo con un suo atto — che ha attualmente valore di legge, ma che è ancora un atto del potere esecutivo —, indipendentemente dalla conversione in legge, fa sì che sia a tutt'oggi in vigore una disposizione che, emanata da esso, vincola per il futuro, finché rimarrà in vigore, il potere legislativo. Se siamo arrivati a questo punto bisogna dire evidentemente che lo sfascio dei meccanismi costituzionali ha raggiunto il limite, per cui è necessario che ciascuno assuma le proprie responsabilità.

Abbiamo visto, quindi, che questo decreto-legge è in contrasto con l'articolo 77 della Costituzione per la solita violazione del carattere della straordinarietà, che ormai è provata dalla statistica, per-

ché infatti basta solo l'aritmetica per dimostrare che, quando si arriva ad emanare più di un decreto-legge alla settimana, è assurdo parlare di straordinarietà. Abbiamo visto che nel provvedimento in esame la necessità e l'urgenza sono addirittura state fatte consistere nel bisogno di sopperire al finanziamento di una futura norma di legge, mentre abbiamo constatato che questa futura norma legislativa ha già una copertura alla quale, viceversa, si attinge con altra parte dello stesso decreto-legge. Questo « gioco delle tre carte » ha raggiunto ormai un livello — questo sì! — straordinario ed eccezionale per abilità o forse per ingenuità.

In queste condizioni noi riteniamo di dover richiamare l'attenzione dell'Assemblea, affinché almeno resti agli atti della Camera quanto stiamo dicendo, perché, quando ci dovremo rendere conto che la violazione continua di queste disposizioni ha comportato in realtà la soppressione di articoli della Costituzione, qualcuno si dovrà pur assumere delle responsabilità. È pertanto doveroso, in occasione di queste discussioni, non lasciar cadere nel nulla questi rilievi. La necessità richiamata viene, sempre e continuamente, fatta ricadere in un certo « andazzo », ma in realtà si doveva sapere che l'andamento dei lavori parlamentari avrebbe portato ad un certo sbocco ed avrebbe richiesto determinati tempi. Adesso, invece, si pone il Parlamento nella sua interezza di fronte ad una esigenza di necessità e di urgenza che porta alla possibilità di uno scavalcamento del Parlamento stesso, come sempre avviene in occasione dell'emanazione di un decreto-legge.

Credo che in queste condizioni incomba su tutti noi la responsabilità di dire una parola su questa situazione che si è andata creando per l'abuso del ricorso ai decreti-legge. Da questo abuso nascono anche gravi problemi di merito, che non intendiamo ora affrontare; devo però dire che in questo caso assistiamo ad alcune stravaganze nel merito del provvedimento che sono strettamente legate a questo « gioco delle tre carte » con il quale si cerca di superare e di ovviare alle in-

congruenze di carattere costituzionale e alla violazione delle norme della Costituzione.

Certo, questo gioco è fatto tutto di norme di questo tipo: il capitolo di spesa riguarda le leggi future; questa non è la legge che era in discussione allora, ma è il decreto-legge che ne costituisce lo stralcio, però, in quanto decreto-legge, reperisce d'altra parte i fondi che versa in altro conto, che è un conto fuori bilancio, che non ha le caratteristiche del conto fuori bilancio, perché non si prevede come debba essere amministrato, quale sia il termine entro il quale esso deve essere esaurito. Insomma, con norme di questo genere, a questo punto, dobbiamo metterci sotto i piedi l'articolo 77 della Costituzione, dobbiamo stracciare ancora una volta l'articolo 81 della Costituzione.

Abbiamo avuto — ripeto — il richiamo del Presidente della Camera per quanto riguarda i decreti-legge e l'abuso della decretazione d'urgenza; abbiamo avuto l'allarme del Presidente della Repubblica per quello che riguarda la violazione dell'articolo 81 della Costituzione. Non sappiamo fare altro che ricorrere a nuovi funambolismi interpretativi, non sappiamo fare altro che ricorrere a questa specie di « gioco delle tre carte », per superare l'una e l'altra questione e dire che le forze politiche, in fondo, sono d'accordo e bene o male, poi, queste pregiudiziali di costituzionalità saranno respinte, perché la logica delle maggioranze porta a queste conseguenze, perché le maggioranze vivranno più tranquille e potranno meglio portare avanti le loro operazioni di divisione tra Governo e opposizione nell'ambito sempre della maggioranza, perché non ci sarà la preoccupazione di questo rigore noioso di richiamo alla Costituzione. Che cosa accadrebbe poi, per quanto riguarda le trattative per il Governo, se magari — cosa che non è mai capitata — si finisse per accogliere nientemeno che una pregiudiziale di costituzionalità?

A questo punto, mi pare che dovremmo vedere questa ulteriore conseguenza. L'abbiamo detto altre volte: siamo in un periodo di crisi di Governo e, tuttavia, il

Parlamento deve lavorare a pieno ritmo perché, essendosi derogato al concetto della straordinarietà del decreto-legge, è necessario affrontare quelli che si dicono « atti dovuti ». Ma qui sembra che questa espressione non venga adoperata nel senso che sia dovuto l'esame da parte del Parlamento, ma nel senso che sia dovuta la conversione in legge. Si è ritenuto anche che non possa essere presentata la questione sospensiva, che è un modo per affrontare il problema e per mettere il Governo di fronte a certe responsabilità e per porre certe condizioni all'ulteriore discussione. Quindi, si parte dal principio che atto dovuto sia comunque la conversione del decreto-legge. Ma non trattandosi di una vera e propria conversione, ciò porta problemi che non sono più quelli di vedere retrospettivamente quella che è stata la situazione in cui si è provveduto ad emettere un provvedimento di carattere provvisorio, e addirittura, non trattandosi di un vero decreto-legge, ma di una sorta di norma vincolativa per il futuro legislatore, trattandosi di un decreto-legge che non viene convertito, ma riconvertito, in quanto si fanno modifiche che rimangono in maniera maggiore o minore il merito e il contenuto della normativa contenuta nel decreto, ecco che il Parlamento finisce per funzionare, da questo punto di vista, normalmente come quantità, visto che ormai la quantità è considerata il metro dell'*optimum* parlamentare. Il buon Parlamento — si dice — è quello che produce molto, e il dato dello stakanovismo parlamentare costituisce il metro della costituzionalità, del buon andamento e del prestigio del Parlamento. Noi riteniamo che sia diverso, e cioè che il Parlamento raggiunga l'*optimum* quando svolge la funzione che gli è demandata dalla Costituzione. Mi riferisco alla funzione legata alla sua centralità, che è centralità di dibattito, di confronto, e non è, viceversa, centralità di provvedimenti, e comunque di presa d'atto di situazioni più o meno necessitate, ma necessitate perché create come tali per decidere.

In queste condizioni, nella straordinarietà non delle condizioni per fare i decreti-legge, ma della vita parlamentare per l'esistenza di una crisi di Governo, siamo invece qui ad occuparci un po' di tutto, ad occuparci soprattutto — diciamocelo chiaramente — di creare una prassi che è contraria alla Costituzione in questa delicatissima materia dei decreti-legge. Prima o poi questo discorso sul Parlamento dovrà pure avere uno sbocco, che non si riferisca soltanto alle facezie ed alle osservazioni relative all'assenteismo parlamentare, ma che guardi anche all'interno di questo fenomeno, e soprattutto all'interno della qualità del lavoro parlamentare. E allora vedremo quali guasti siano stati operati andando avanti in questo modo. E tra questi guasti ci sarà anche quello di aver consentito l'abuso del decreto-legge. Poi vedremo quante cose sono derivate da questo: ne è derivato certamente anche il ricorso a questa fraseologia indecifrabile, a queste costruzioni giuridiche che fanno acqua da tutte le parti e che talvolta finiscono col rappresentare normative diverse da quelle che gli stessi legislatori intendevano emanare. Infatti, molto spesso, quando si scrivono cose come quelle scritte qui dentro, si finisce col non comprendere più chiaramente quello che si è voluto dire, per cui gli interpreti diventano i veri legislatori del nostro paese. Questa è la realtà! Ci lamentiamo, talvolta, dell'abuso degli interpreti; avevamo individuato questo attentato alle istituzioni rappresentato dalla storia dei pretori d'assalto che — si diceva — avevano stravolto gli equilibri costituzionali con un'interpretazione evolutiva della legge, mentre ora abbiamo creato delle leggi che sono fatte apposta per una interpretazione involutiva: a questo punto credo che siamo noi i responsabili di questa fine della certezza del diritto che trova sempre la sua origine nei dati formali della inosservanza di certe norme quali, appunto, quelle relative al ricorso al decreto-legge. Infatti, guarda caso, proprio quando si fanno queste norme di conversione o di riconversione dei decreti-legge, quando si legifera in questo modo sulle

materie più disparate, ne derivano le più assurde mostruosità non soltanto sul piano costituzionale, ma anche su quello del merito dei provvedimenti. Sottopongo pertanto queste considerazioni ai colleghi.

Mi auguro che il momento del voto, che sempre rappresenta un momento di riflessione, valga anche a far maturare altre considerazioni che non possono mancare anche da parte di chi continuerà magari nel suo negativo atteggiamento verso questa nostra pregiudiziale: rispetto a questi abusi, nell'inosservanza della Costituzione, siamo andati troppo oltre. Procedere ancora equivarrebbe a lacerare la Costituzione ed a porre i presupposti per la mancanza di coraggio di riferirsi al dettato costituzionale, quando dobbiamo adempiere i nostri obblighi di legislatori, e non soltanto di legislatori.

PRESIDENTE. Poiché la votazione segreta sulla questione pregiudiziale presentata dal gruppo radicale avrà luogo mediante procedimento elettronico, decorre da questo momento il termine di preavviso di venti minuti previsto dal quinto comma dell'articolo 49 del regolamento.

Poiché nessun altro chiede di parlare sulla pregiudiziale, sospendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 17,45, è ripresa alle 18,5.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione segreta, mediante procedimento elettronico, sulla pregiudiziale di costituzionalità presentata dal gruppo radicale.

(Segue la votazione).

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

(I deputati segretari verificano le risultanze della votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti . . .	311
Maggioranza	156
Voti favorevoli . . .	20
Voti contrari	291

Sono in missione 12 deputati.

(La Camera respinge).

Hanno preso parte alla votazione:

Accame Falco
Adamo Nicola
Aiardi Alberto
Alborghetti Guido
Alicci Francesco Onorato
Alinovi Abdon
Allegra Paolo
Amarante Giuseppe
Ambrosino Alfonso
Amici Cesare
Andreoni Giovanni
Angelini Vito
Anselmi Tina
Antoni Varese
Armella Angelo
Arnone Mario
Ascari Raccagni Renato

Bacchi Domenico
Baghino Francesco Giulio
Balbo di Vinadio Aimone
Baldassarri Roberto
Baldassi Vincenzo
Ballardini Renato
Balzamo Vincenzo
Bambi Moreno
Baracetti Arnaldo
Barba Davide
Barbera Augusto
Bartocci Enzo
Battino-Vittorelli Paolo
Belardi Merlo Eriase
Belci Corrado
Bellocchio Antonio
Bernini Bruno
Bernini Lavezzo Ivana
Bertoli Marco
Bianco Gerardo
Bini Giorgio
Bocchi Fausto

Boffardi Ines
Bolognari Mario
Bonalumi Gilberto
Bonifazi Emo
Bosi Maramotti Giovanna
Botta Giuseppe
Bottarelli Pier Giorgio
Bottari Angela Maria
Bova Francesco
Branciforti Rosanna
Bressani Pier Giorgio
Brocca Beniamino
Broccoli Paolo Pietro
Brusca Antonino
Buro Maria Luigia

Cacciari Massimo
Caiati Italo Giulio
Calaminici Armando
Campagnoli Mario
Canullo Leo
Cappelli Lorenzo
Cappelloni Guido
Carandini Guido
Cardia Umberto
Carelli Rodolfo
Carenini Egidio
Carlassara Giovanni Battista
Carlone Andreucci Maria Teresa
Carlotto Natale Giuseppe
Caroli Giuseppe
Carta Gianuario
Caruso Antonio
Caruso Ignazio
Casadei Amelia
Casalino Giorgio
Casapieri Quagliotti Carmen
Casati Francesco
Castellucci Albertino
Castiglione Franco
Castoldi Giuseppe
Cattanei Francesco
Cavaliere Stefano
Cecchi Alberto
Cerrina Ferroni Gianluca
Chiovini Cecilia
Ciai Trivelli Anna Maria
Cirasino Lorenzo
Cirino Pomicino Paolo
Citterio Ezio
Coccia Franco
Codrignani Giancarla

Colomba Giulio
Colonna Flavio
Colurcio Giovanni Battista
Conchiglia Calasso Cristina
Conte Antonio
Conti Pietro
Corà Renato
Corallo Salvatore
Corradi Nadia
Costa Raffaele
Costamagna Giuseppe
Cravedi Mario
Cristofori Adolfo

D'Alessio Aldo
Dal Maso Giuseppe Antonio
Danesi Emo
Da Prato Francesco
De Cinque Germano
de Cosmo Vincenzo
Degan Costante
De Gregorio Michele
Del Castillo Benedetto
Del Duca Antonio
De Leonardis Donato
Dell'Andro Renato
De Poi Alfredo
Di Giannantonio Natalino
Di Giulio Fernando
Dulbecco Francesco

Erminero Enzo
Erpete Alfredo
Esposito Attilio

Fantaci Giovanni
Felicetti Nevio
Felisetti Luigi Dino
Ferrari Marte
Ferrari Silvestro
Fiori Giovanni
Flamigni Sergio
Fontana Giovanni Angelo
Formica Costantino
Fornasari Giuseppe
Forni Luciano
Fortunato Giuseppe
Fracchia Bruno
Furia Giovanni
Fusaro Leandro

Galli Maria Luisa
Galloni Giovanni
Gambolato Pietro

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1979

Garbi Mario
Gargani Giuseppe
Gargano Mario
Garzia Raffaele
Gasco Piero Luigi
Gaspari Remo
Gatti Natalino
Gava Antonio
Giannini Mario
Giglia Luigi
Gioia Giovanni
Giordano Alessandro
Giovagnoli Angela
Giovanardi Alfredo
Gottardo Natale
Gramegna Giuseppe
Granati Caruso Maria Teresa
Gualandi Enrico
Guasso Nazareno
Guerrini Paolo
Guglielmino Giuseppe

Ianni Guido

Labriola Silvano
Laforgia Antonio
La Loggia Giuseppe
Lamorte Pasquale
La Penna Girolamo
La Rocca Salvatore
Lattanzio Vito
Leccisi Pino
Lettieri Nicola
Licheri Pier Giorgio
Lima Salvatore
Lo Bello Concetto
Lobianco Arcangelo
Lodi Faustini Fustini Adriani
Lodolini Francesca
Lombardo Antonino
Lussignoli Francesco

Macciotta Giorgio
Maggioni Desiderio
Magnani Noya Maria
Malvestio Piergiovanni
Manco Clemente
Manfredi Giuseppe
Manfredi Manfredo
Mannuzzu Salvatore
Marton Giuseppe
Martorelli Francesco

Marzotto Caotorta Antonio
Masiello Vitorio
Mastella Mario Clemente
Mazzarrino Antonio Mario
Mazzola Francesco Vittorio
Mellini Mauro
Meneghetti Gioacchino
Merolli Carlo
Mezzogiorno Vincenzo
Miceli Vincenzo
Miceli Vito
Migliorini Giovanni
Millet Ruggero
Mirate Aldo
Monteleone Saverio

Napoli Vito
Nespolo Carta Federica
Niccoli Bruno
Nicosia Angelo
Nucci Guglielmo

Olivi Mauro
Orsini Bruno
Ottaviano Francesco

Pagliai Morena Amabile
Palopoli Fulvio
Papa De Santis Cristina
Pecchia Tornati Maria Augusta
Peggio Eugenio
Pellegatta Maria Agostina
Perantuono Tommaso
Petrella Domenico
Petrucci Amerigo
Pezzati Sergio
Picchioni Rolando
Piccinelli Enea
Piccoli Flaminio
Pisicchio Natale
Pontello Claudio
Portatadino Costante
Postal Giorgio
Pratesi Piero
Preti Luigi
Pucciarini Giampiero
Pugno Emilio
Pumilia Calogero

Quarenghi Vittoria
Quietì Giuseppe

Raffaelli Edmondo
Raichich Marino
Ramella Carlo
Rauti Giuseppe
Rocelli Gian Franco
Rosini Giacomo
Rosolen Angela Maria
Rubbi Antonio
Rubbi Emilio
Rumor Mariano
Russo Carlo
Russo Ferdinando
Russo Vincenzo

Sabbatini Gianfranco
Salvato Ersilia
Salvi Franco
Sandomenico Egizio
Sanese Nicola
Sangalli Carlo
Sarti Armando
Savino Mauro
Savoldi Gianni
Sbriziolo De Felice Eirene
Scalia Vito
Scaramucci Guaitini Alba
Scarlato Vincenzo
Sedati Giacomo
Segni Mario
Servadei Stefano
Silvestri Giuliano
Sinesio Giuseppe
Sobrero Francesco Secondo
Spagnoli Ugo
Spataro Agostino
Spaventa Luigi
Speranza Edoardo
Spigaroli Alberto
Sponziello Pietro
Sposetti Giuseppe
Squeri Carlo
Stella Carlo

Tani Danilo
Tantalo Michele
Tassone Mario
Tedeschi Nadir
Terraroli Adelio
Tesi Sergio
Tesini Aristide
Tesini Giancarlo
Tessari Alessandro

Tessari Giangiacomo
Todros Alberto
Toni Francesco
Torri Giovanni
Tozzetti Aldo
Trezzini Giuseppe Siro
Trombadori Antonello

Urso Salvatore
Usellini Mario

Vaccaro Melucco Alessandra
Vagli Maura
Vecchiarelli Bruno
Vecchietti Tullio
Venegoni Guido
Vernola Nicola
Vincenzi Bruno

Zamberletti Giuseppe
Zaniboni Antonino
Zarro Giovanni
Zavagnin Antonio
Zoppetti Francesco
Zoppi Pietro
Zoso Giuliano
Zucconi Guglielmo
Zuech Giuseppe

Sono in missione:

Antoniozzi Dario
Bernardi Guido
Cassanmagnago Cerretti Maria Luisa
Colombo Emilio
Fioret Mario
Foschi Franco
Granelli Luigi
Libertini Lucio
Martinelli Mario
Pisoni Ferruccio
Pucci Ernesto
Urso Giacinto

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che i gruppi parlamentari del partito radicale e del Movimento sociale italiano-

destra nazionale ne hanno chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare, ai sensi del terzo comma dell'articolo 83 del regolamento, e la deroga ai limiti di tempo per gli interventi degli iscritti ai gruppi stessi, ai sensi del sesto comma dell'articolo 39 del regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Giglia.

GIGLIA, *Relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta, signor Presidente.

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

FONTANA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

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

MELLINI. Signor Presidente, colleghi, questo decreto-legge è presentato alla Camera per la sua riconversione. Uso la parola « riconversione » perché mi sembra che di conversioni di decreti-legge, nel senso previsto dalla Costituzione, non ve ne siano più, dato che sia la Camera sia il Senato operano una tale rielaborazione che il provvedimento originario, come altre volte ho già avuto occasione di dire, può essere definito un disegno di legge provvisoriamente esecutivo.

Questo decreto-legge — come abbiamo già rilevato parlando della sua incostituzionalità della quale continuiamo, malgrado il voto che è stato testé espresso dalla Camera, ad essere convinti — è diviso in due parti, ben distinte e separate. Direi, anzi, che l'aspetto assurdo e strano del provvedimento in esame è proprio quello di aver voluto effettuare uno stralcio rispetto alla discussione in corso in materia di riassetto delle società autostradali in difficoltà; e ciò è avvenuto attraverso due operazioni che, riunite nello stesso provvedimento, sono state tenute

separate anche dal punto di vista finanziario.

Signor Presidente, la prima parte del decreto prevede un aumento delle tariffe autostradali, aumento che dovrebbe riasorbire quello che avrebbe potuto essere disposto anche con un provvedimento dell'esecutivo.

La cosa più singolare è rappresentata dalla creazione di un fondo fuori bilancio. Non credo si possa dubitare di questa affermazione una volta stabilito — come è stabilito da questo provvedimento — che le somme relative devono essere versate in un particolare conto corrente infruttifero. Che la relazione alla legge 5 agosto 1978, n. 468, contenente norme sulla riforma della contabilità generale dello Stato in materia di bilancio, ribadisca che è fatto divieto di dar luogo a gestione di fondi fuori bilancio, salvo casi espressamente previsti e nel rispetto di determinate modalità, mi sembra sia fuori di dubbio. D'altra parte è, altresì, evidente che con questa disposizione si è creduto di ovviare al problema della copertura finanziaria, di cui già abbiamo avuto occasione di occuparci poco fa.

Non insisterò perciò su questi due argomenti, cioè su queste stranezze di carattere finanziario; non è difficile osservare che le disposizioni di legge sul bilancio sono norme di legge ordinaria e che la violazione delle stesse non ne comporta una della Costituzione. Mi sembra, comunque, singolare che, a distanza di pochi mesi dalla emanazione delle norme sulla contabilità dello Stato, che sono state definite come norme fondamentali per il riassetto finanziario statale, si cominci a derogare alle stesse e proprio attraverso un decreto-legge ed una materia quali quelli in esame e mediante il « gioco delle tre carte » che abbiamo dovuto denunciare. Comunque, dell'argomento si interesseranno altri colleghi del mio gruppo, che interverranno dopo di me. Per quanto mi concerne, desidero soffermarmi soprattutto sull'articolo 2 del decreto-legge.

La norma in questione prevede una particolare forma di accollo dei debiti da parte dell'ANAS, nei confronti di talune

società autostradali in dissesto. A monte di ogni possibile considerazione vi è indubbiamente quella di questa strana operazione con cui, in sostanza, viene ad essere creata una sorta di gestione speciale che può rappresentare un beneficio per talune imprese, poiché, come già altri decreti-legge che ci hanno deliziato, stabilisce una specie di privilegio per le aziende che si dicono in difficoltà. In realtà, in alcuni casi le stesse sono in una situazione veramente fallimentare, cosicché vengono in pratica sottratte al fallimento proprio attraverso particolari interventi. Nel caso considerato, trattasi di intervento attraverso un accollo di somme considerevolmente significative e per una percentuale di debiti (si parla di crediti, ma si dovrebbe fare riferimento ai debiti) assai rilevante.

Dicevo che a monte esiste questa stranezza di avere, in pratica, sottratto la gestione delle somme ricavate dagli aumenti delle tariffe autostradali sia alle società autostradali in dissesto, sia a quelle che non lo sono. Tutto ciò ha creato problemi di disparità di trattamento e di stranezze di comportamento che provocheranno conseguenze a catena, con doglianze da parte di altre società, con le quali dovremo, in un prossimo futuro, fare i conti. Tali questioni non sorgono mai da sole. Ogni volta che si creano posizioni « raffazzonate », come quella alla quale mi riferisco, ci si trova poi a fare i conti con le doglianze di chi si vede leso dal constatare che sono state poste sullo stesso piano situazioni tanto diverse; il che crea per taluni un danno e per altri un vantaggio, quale quello di sfuggire alle conseguenze di una situazione di insolvenza.

Dicevo che occorre in qualche modo occuparsi della parte relativa all'intervento dell'ANAS. Ritengo che un « pasticcio » più evidente non avrebbe potuto essere combinato! Si è operata una continua confusione nella determinazione degli interventi, mettendo insieme l'entità di questi ultimi in relazione alla diversità dei crediti nonché il tipo di intervento che è condizionato dalla esistenza di particolari

ordini di documentazione (è un altro criterio in ordine alla assunzione dei debiti da parte dell'ANAS). Il terzo elemento è rappresentato dalle modalità di regolamentazione (è, questo, un aspetto veramente strano e stravagante) fra i tre soggetti della operazione in discussione.

In un intervento di accollo, volontario o effettuato contrattualmente, mediante disposizioni accettate dalle parti (il che presuppone, naturalmente, l'esistenza di un creditore, di un debitore e di un terzo soggetto che effettui l'accollo), i rapporti debbono essere regolamentati. Anche il codice civile, in relazione a situazioni certamente meno complesse e comunque con riferimento a crediti determinati e non ad una generalità di crediti (non, dunque, in rapporto ad una astratta previsione della esistenza di crediti e di debiti), prevede disposizioni speciali che da una parte non sono applicabili in questo caso — qui si tratta in prevalenza di un accollo — in quanto vi è una disposizione di legge che crea un terzo soggetto che è delegato ed assume l'obbligo di provvedere al pagamento dei creditori di queste società.

A parte la confusione continua che si nota nel testo del decreto — si fa perfino confusione tra debitore e creditore — viene stabilito — richiamo l'attenzione su queste « stranezze », che finiranno con l'essere applicate e rispetto alle quali sorgerà un contenzioso, e una volta che vi è il contenzioso vi sarà una interpretazione che non necessariamente sarà aganciata alle disposizioni ministeriali — che l'ANAS si avvale delle documentazioni trasmesse — vi è quindi una confusione tra riferimento alla documentazione e norme sostanziali relative alla entità dei crediti che vengono assunti dall'ANAS — e provvede alla liquidazione e al pagamento dei fornitori di materiali e servizi nella misura del 70 per cento dell'ammontare dei crediti accertati.

Nel terzo comma dell'articolo 2 si stabilisce che il pagamento viene effettuato nella misura del 70 per cento. Si aggiunge poi che per il pagamento dei crediti, relativi all'acquisizione di diritti reali sul-

le aree, l'ANAS provvede per l'intero ammontare. È molto strana questa disposizione! Da una parte si dice che il pagamento viene effettuato in ragione del 70 per cento, e poi si aggiunge che, per determinati crediti, il pagamento avrà effetto sull'intero ammontare. Cosa significa questo? Che la norma concernente la misura del 70 per cento per il pagamento dei crediti non è relativa agli espropri delle aree? A mio giudizio, si sarebbe dovuto dire che l'ANAS provvede per l'intero ammontare per ciò che riguarda i debiti relativi all'acquisizione delle aree e per il 70 per cento per quanto concerne i crediti relativi a forniture e subappalti.

Si parla, poi, di pagamenti a saldo che vengono effettuati sempre nella misura del 70 per cento. Questa disposizione è bellissima! Siamo di fronte a dei pagamenti a saldo, che dovrebbero riguardare l'intero ammontare, che vengono, anche in questo caso, effettuati in ragione del 70 per cento.

Se scorriamo tutto questo « guazzabuglio » di norme, che sono in parte relative alla prova e in parte relative al diritto sostanziale, noi ci accorgiamo che viene fatta una continua confusione per quello che riguarda i pagamenti che devono essere effettuati per stati di avanzamento, cosicché non si capisce se questo 70 per cento — che è inserito nella parte generale — si riferisca al 70 per cento del credito globale, valutato dai singoli creditori o, viceversa, alle singole partite. Vi è una confusione continua nel riferirsi ai titoli invece che ai creditori stessi; tale confusione sembra determini problemi che diventeranno insolubili quando il decreto troverà pratica attuazione, anche perché non è regolata la sorte dei crediti che non abbiano una documentazione valida per questo tipo di intervento.

Che cosa si intende per « debito certo »? Ci si riferisce alla certezza del debito, ovvero alla certezza della data del titolo dal quale il debito risulta? C'è confusione perfino su questo punto, e ciò

è inammissibile quando si affronta una legge di questo genere.

Quando il titolo non è quello previsto come valido per il pagamento da parte dell'ANAS, l'azione nei confronti della società autostradale rimane impregiudicata? Per le somme non coperte dall'ANAS rimane la facoltà di intervenire direttamente nei confronti della società? Esiste la possibilità di una scelta da parte di chi dubita, per esempio, che il suo titolo sia utilizzabile per questa forma di intervento da parte dell'ANAS? Il creditore si sentirà forse opporre che, essendo intervenuto quest'obbligo dell'ANAS, egli non può più insistere presso il suo originario debitore per il pagamento diretto, ma dovrà avere preventivamente esperito le azioni nei confronti dell'ANAS.

A mio avviso, con queste disposizioni, una norma come questa, che deve servire alla particolare finalità di semplificare ed accelerare la soddisfazione dei crediti, rischia di risolversi in una sorta di « guazzabuglio », con la creazione di una specie di procedura concorsuale, nella quale però i creditori privilegiati saranno solo quelli che potranno più agevolmente manovrare nella disponibilità di questi titoli, nella interpretazione ufficialmente adottata di queste norme così difficili e complesse.

Io credo che proprio in questa fase, che dovrebbe essere di sanatoria, di risanamento di queste società, occorrerebbero disposizioni che non rendano più difficile, ma al contrario più facile e più scorrevole questo tipo di pagamenti. Si noti che può trattarsi di debitori particolarmente poco « attrezzati », diciamo così, per affrontare un contenzioso complesso come quello che può nascere da norme così stravaganti. L'incertezza che si viene a creare in materia rappresenta, a nostro avviso, un dato particolarmente negativo nella struttura di questo decreto.

Certo, questo provvedimento presenta ben altri vizi. Esso crea, ad esempio, un tipo di intervento che appare nel suo complesso in forma casuale, con un prelievo di denaro nelle forme più facili, anziché in quelle più giuste, da parte di una serie

di società concessionarie, comprese quelle che non versano in difficoltà. È evidente che noi dobbiamo preoccuparci della situazione attuale; non possiamo cioè pensare di provvedere ad eventuali incongruenze con successive disposizioni legislative. Sarebbe particolarmente grave dire, ad esempio: « Se si creeranno situazioni di scompenso tra le varie società concessionarie, a questo potrà provvedere in seguito la normativa successiva, perché questa ha carattere di pronto intervento ». Le conseguenze di una impostazione di questo tipo sarebbero gravi ed aberranti.

Questa analisi potrebbe essere continuata molto a lungo. Non voglio prolungarla, anche perché questi rilievi di carattere tecnico sembrano sempre tediare i colleghi, sembrano apparire come manifestazioni di mancanza di rispetto nei confronti della pazienza dei colleghi, mentre credo che proprio quando ci si trova di fronte a problemi di questo tipo debbano essere sentite tutte le voci, e in particolare quelle delle opposizioni che pretendono di inserire un discorso che non è soltanto fatto in nome del loro parere diverso nei confronti della legge, ma è fatto anche in nome del linguaggio diverso della legge e delle sue interpretazioni, che certamente non appartiene alle opposizioni ma non appartiene nemmeno alle maggioranze, per cui queste non ne possono disporre liberamente salvo sconvolgere l'ordinamento nel suo complesso. E ad esso, infatti, che il linguaggio appartiene ed io non mi stancherò mai di ripeterlo.

Credo che con queste considerazioni noi potremmo andare molto oltre: se non lo facciamo è perché abbiamo proposto una serie di emendamenti e, durante il loro esame, ci proponiamo di ritornare su questo argomento che per altro, nell'economia generale del provvedimento, non è certo di poco conto.

La nostra avversità a questo provvedimento rimane ancorata anche a quelle considerazioni di carattere costituzionale che, anche se è stata respinta la nostra pregiudiziale, riteniamo rimangano e siano condivise, malgrado considerazioni di op-

portunità, anche da molti colleghi che si sono espressi contro la nostra pregiudiziale. Siamo convinti infatti che non si possa andare avanti con una legislazione di questo tipo, perché con questo tipo di leggi, con questo tipo di linguaggio giuridico, con questo tipo di interventi e con questo tipo di confusioni sul piano legislativo, finanziario e sul piano dei bilanci si producono solo guasti nel nostro ordinamento. Abbiamo approvato da poco queste norme per la formazione del bilancio dello Stato che sono state decantate come un grande dato di progresso e già cominciamo con i « pasticci » che arrivano a superare non soltanto le disposizioni di legge o le nuove disposizioni sul bilancio, ma addirittura la disposizione costituzionale che ha delle precise sanzioni obbligando il legislatore, sia nella decretazione d'urgenza sia nel disbrigo della sua normale attività legislativa.

Per tutte queste considerazioni non possiamo che dichiararci profondamente contrari a questo decreto-legge che, a nostro avviso, accresce confusione in un settore tormentato e sul quale tanto vi sarebbe da dire riguardo alla politica che è stata seguita e che ha portato a quelle situazioni di dissesto che oggi vedono coinvolte le autostrade, ma che hanno gravato sull'economia del paese in materia molto pesante e dura.

Gli emendamenti che abbiamo presentato rispecchiano in parte il nostro punto di vista più generale, ma in parte riguardano aggiustamenti di carattere tecnico di cui la maggioranza farebbe bene a tenere conto pur nella impostazione generale che ha dato al provvedimento.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare lo onorevole Baghino. Ne ha facoltà.

BAGHINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi presenti (pochi) e assenti (quasi tutti), onorevole rappresentante del Governo, leggo che per questo provvedimento è stato chiesto il parere alla I Commissione per quanto riguarda i suoi aspetti di costituzionalità, alla V Commissione

per verificare la sua compatibilità con il bilancio dello Stato e alla VI Commissione (Finanze e tesoro) per le sue competenze. Mi sorprende invece che non sia stato richiesto il parere della X Commissione, cioè della Commissione trasporti.

Qui infatti non si tratta del puro e semplice aumento di una tariffa, una parte della quale viene trasferita in una specie di deposito, o cassaforte, per utilizzarla poi quando il provvedimento di riassetto globale sarà approvato. Si tratta dell'incidenza sugli autotrasporti e sui trasporti in generale. In altre parole, si trattava di vedere se nel quadro della politica nazionale dei trasporti vi sarebbe stata o meno una incidenza derivante da questo provvedimento.

Questa valutazione non c'è stata ed io come componente della Commissione trasporti, sento il dovere di intervenire per rilevare la notevole incidenza di questo provvedimento; un provvedimento urgente resosi indispensabile per la situazione quasi disastrosa se non per tutte, almeno per alcune delle società autostradali, e stante il mancato pagamento di lavori, di espropriazioni, di servizi e quindi mancato rispetto di impegni assunti da queste società.

Perché avviene tutto questo? Dovevamo innanzitutto considerare se questa situazione di dissesto derivava da una cattiva gestione ed organizzazione, da errori commessi all'epoca della politica delle autostrade ad ogni costo, senza preoccuparsi in alcun modo di ammodernare le strade ordinarie ed assicurare quindi maggiore celerità al traffico, e poi dall'improvvisa decisione di fermare tutto al punto in cui si trovava, senza neanche completare quelle autostrade che erano avviate a realizzazione.

Questo esame non è stato compiuto. Sarà svolto con quel provvedimento di riassetto generale? Mi sembra di ricordare che proprio in Commissione il sottosegretario Fontana ha precisato che questo problema dell'esigenza del riassetto è presente al Governo da cinque anni. Sono cinque anni, quindi, che si studia,

ma non si realizza nulla. Ecco la conseguenza del decreto-legge.

Che cosa si voleva realizzare con questo provvedimento? Si volevano realizzare due punti che — intendiamoci — appaiono necessari. Le nostre osservazioni riguardano infatti il modo in cui si vuole provvedere per risolvere i due problemi fondamentali.

Il primo problema, che deve essere condiviso da tutti, è quello che il maggior costo del traffico autostradale non deve essere genericamente addossato al contribuente, ma a chi utilizza quel servizio. Quindi, è giusto il prelevamento tra coloro i quali usufruiscono delle autostrade, ma in quali termini? E come? Si dice: la convenzione con le società autostradali già prevedeva al 10 gennaio un aumento medio delle tariffe del 20 per cento. Il provvedimento, invece, reca — come emerge dalla relazione — un aumento medio del 25 per cento, più un'altra aliquota che vale per due compiti: una parte, cui abbiamo già fatto cenno, per il pagamento dei debiti e degli impegni assunti con fornitori di materiali, imprese di costruzione ed anche con gli espropri. Si tratta di debiti antichi e non recenti, che denotano quindi una completa inadempienza. Se si fa il calcolo, si vede come il bilancio di queste aziende sia preoccupantemente in *deficit*.

Si istituisce un fondo erariale, che verrà utilizzato quando si attuerà il riassetto generale. Tale fondo erariale dà l'impressione, non essendo in vista una soluzione a breve termine, di essere una tassazione che lo Stato impone di fatto. È una raccolta di denaro che lo Stato incamera in previsione di un successivo riassetto, ma che non è utilizzato dalle società autostradali, le quali possono utilizzarne solo una parte di massima pari al 70 per cento dell'ammontare dei crediti accertati.

Come sarà utilizzata questa somma? Si vedrà. Per il momento è un fondo che l'erario ha a disposizione. Da qualche parte si vorrebbe dimostrare che non vi sarà una grossa incidenza nei trasporti a seguito di tali aumenti; a questo proposito, in uno studio dell'ANAS, si afferma

che il costo per ogni chilogrammo di merce o di prodotto trasportati in autostrada — con gli aumenti tariffari — sarà compreso appena tra 0,1 e 0,06 lire. Ma nessuno, ad esempio, ha confutato i dati che la CONFETRA ha diffuso e che, al contrario dell'ANAS, presenta punte preoccupanti. L'ANAS sostiene che questi aumenti non incideranno sul costo della vita, perché le tariffe non sono comprese nel « paniere » che determina gli scatti della contingenza. Ma una incidenza sul costo della merce che viene trasportata vi sarà; e qualcuno dovrà forzatamente subire le conseguenze dell'aumento dei costi per il trasporto della merce: o l'autotrasportatore o il cliente di questi.

Si ricorre a questi aumenti, ma non ci si ricorda della legge n. 298 che, istituendo l'albo degli autotrasportatori, prevede anche che sia stabilito un prezzo a « forcella » a carattere nazionale, in rapporto ai costi di gestione. Questo sì che porterebbe ad un equilibrio nell'attività degli autotrasportatori; ma ciò non è stato tenuto presente. Quale conseguenza al decreto-legge al nostro esame si sono avute diverse agitazioni: gli autotrasportatori, cominciando da Genova, hanno fatto degli scioperi per questi aumenti.

Ma torniamo ai dati della CONFETRA: questa considera — è bene ricordarlo — che gli aumenti, che dovevano essere mediamente del 10 per cento, sono invece mediamente del 25 per cento. Ma se esaminiamo le incidenze per tratti autostradali, abbiamo per la Bari-Taranto un aumento del 50 per cento; per la Brennero-Modena del 63 per cento; per la Milano-Venezia del 66 per cento; per la Piacenza-Brescia del 75 per cento; per la Milano-Serravalle dell'85 per cento; per la Brescia-Padova addirittura del 102 per cento.

Naturalmente, questa cifra riguarda gli automezzi con portata superiore ai 25 quintali, cioè i trasporti normali. Quando si passa agli automezzi rispondenti alla formula « 8 + 8 », l'aumento incide fino al punto di determinare un raddoppio delle tariffe: e quando si giunge a questi livelli si può giustamente parlare di deci-

sione punitiva, di una volontà tesa a limitare il trasporto delle merci sulle autostrade. Di conseguenza, in linea generale, salta ogni ricerca per stabilire finalmente un equilibrio fra l'uso, per il trasporto, della rotaia e l'uso dei mezzi su gomma.

Sempre sulla base dei dati forniti dalla CONFETRA, il costo-chilometro per quanto riguarda il pedaggio autostradale di un automezzo « 8 + 8 » è di 58,23 lire per il tratto Milano-Roma (prima era della metà), di 63,20 lire (sempre per il solo pedaggio) per il tratto Milano-Serravalle e di 66 lire per il tratto Serravalle-Genova; infine, nel tratto Sestri-Livorno si arriva ad un costo per chilometro di 93,07 lire. L'incremento medio in lire passa da 11,94 a 28 lire per chilometro.

Naturalmente, questo aumento inciderà sul costo del trasporto merci ed anche sul traffico. Sarebbe quindi stato necessario trovare una formula che risolvesse i problemi che si sono presentati con tanta urgenza ma evitasse di provocare gravi danni. Così, la tariffa « a forcella » da noi sollecitata darebbe una certa tranquillità al settore. Naturalmente così si invoglierebbero gli autotrasportatori ad usare soltanto i tratti autostradali meno gravosi.

Ma vi sono poi altri inconvenienti. Non si riesce a spiegare, ad esempio, come mai si è introdotta, in questi aumenti di pedaggi, una meccanica così complessa e che ha indotto la società Autostrade a comunicare immediatamente che, per l'autostrada del sole e per l'autostrada adriatica (quelle percorse con intensità notevole in determinati periodi dell'anno, ma comunque con grande continuità), e sui percorsi direttamente connessi, non è più in grado di applicare la riduzione attualmente prevista per le autovetture straniere. E questo per ragioni tecniche, cioè per la impossibilità (date le norme contenute in questo decreto-legge) di realizzare i calcoli necessari in riferimento all'aliquota da trattenere di una lira per chilometro più l'IVA del 14 per cento. In Commissione è stato presentato in merito un emendamento, che però è poi stato ritirato e sostituito con un ordine del giorno: ma in-

tanto la società Autostrade ha già preso le sue decisioni e non si capisce quale autorità questo ordine del giorno — se fosse approvato — potrà dare al Governo nel chiedere il ripristino di questa agevolazione. Mi pare che non occorra spendere troppe parole per ricordare il significato della diminuzione di questo vantaggio concesso alle auto straniere, proprio mentre in altri Stati, quali la Germania, ad esempio, esso permane. Solo da noi, che diciamo di voler vivere di turismo, di mettere a disposizione di tutti il nostro sole che ci dà ricchezza e valuta, eliminiamo quelle minime iniziative che possono favorire il traffico dei turisti verso l'Italia aiutandoli a percorrere il nostro paese. Ma noi in questa sede non interveniamo! È invece presumibile l'approvazione di un ordine del giorno, solo perché non si è voluta inserire nella legge di conversione una disposizione legislativa in questo senso.

Tutto ciò non è assolutamente spiegabile! Non è spiegabile, anche perché sappiamo che la società Autostrade ha già provveduto ad eliminare questo vantaggio e quindi ad appesantire la situazione, almeno per quel che riguarda le auto straniere. È giusto che si voglia assestare il *deficit* delle società cercando di coprire i costi con gli introiti dei pedaggi, ma vi sono ben altri modi per farlo! Mi viene in mente, forse per la presenza del sottosegretario Fontana, il detto veneto « el taccon peso del buso », perché se da un lato si ricaverà denaro per sanare i debiti, dall'altro si avranno altri inconvenienti e si verificheranno diminuzioni di traffico, per cui non si realizzeranno le previsioni che sono indicate nella relazione che accompagna il decreto-legge. Se, infatti, aumenteranno i costi, diminuirà il traffico, per cui non si incasseranno i miliardi previsti, ma vi sarà un calo notevole e quindi un dissesto maggiore ed una ulteriore esigenza di denaro, che si reperirà presso il contribuente, restando ferma la necessità di assestare i bilanci delle società. Pertanto, non avremo risolto niente e ci ritroveremo ancora una volta di fronte ad un *deficit* da sanare ricorrendo

al contribuente e non all'utenza del servizio.

Sono questi gli errori e gli inconvenienti di questo decreto-legge, e sono questi i motivi per cui siamo tuttora perplessi. La nostra perplessità riguarda, ripeto, non tanto il merito, quanto piuttosto le modalità. Dichiaro pertanto, a nome del gruppo del MSI-destra nazionale, che, qualora nel corso della discussione degli emendamenti non siano introdotti dei miglioramenti che recepiscano le istanze degli autotrasportatori e degli enti del turismo, per quel che riguarda gli automobilisti stranieri, noi ci asterremo dalla votazione finale sul provvedimento.

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

TANI DANILO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, come già abbiamo fatto in Commissione, noi formuliamo un giudizio critico sul decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, contenente disposizioni in materia di tariffe autostradali e che prevede interventi urgenti per far fronte ai debiti non più procrastinabili degli enti autostradali a prevalente capitale pubblico, che si trovano in gravi difficoltà. Tale giudizio è motivato dal fatto che il Governo ha dovuto ricorrere al decreto-legge perché, nonostante avesse affrontato — seppure male e in ritardo — con il disegno di legge n. 1741 del 27 settembre 1977 il problema del riassetto degli enti autostradali, i contrasti esistenti tra le forze di maggioranza e la debolezza del Governo hanno impedito alle Commissioni riunite lavori pubblici e finanze e tesoro di concludere i loro lavori e di approvare un provvedimento organico di avvio alla sistemazione del settore. La legge avrebbe permesso di prevedere gli aumenti tariffari, in un quadro di programmata e articolata politica di risanamento e di ristrutturazione dell'intero settore autostradale, abbandonando quindi la via dell'aumento delle tariffe, nel tentativo di fronteggiare alcuni singoli problemi, e ri-

correndo invece ad un piano coordinato per consolidare il settore.

I contrasti sono nati soprattutto per l'atteggiamento contraddittorio della democrazia cristiana, preoccupata di salvare e di coprire la fallimentare politica autostradale degli ultimi 20 anni, nel tentativo di far derivare la grave situazione debitoria e organizzativa esistente da motivi oggettivi (aumento imprevedibile dei costi di costruzione, costo insostenibile del denaro, riduzione del traffico in conseguenza dell'aumento della benzina), anziché dalle gravi responsabilità relative alle scelte fatte nel passato, che hanno portato alla gestione improvvisata, spesso clientelare, irresponsabile e in taluni casi corrotta dell'intera politica autostradale.

Lo scontro in Commissione è stato talvolta aspro. Esso ha visto di fronte a noi — a noi che vogliamo non solo far luce sui guasti del passato, ma che vogliamo anche imboccare una strada nuova, che sia caratterizzata da una azione di risanamento e di razionalizzazione contro sprechi e sperperi, con indirizzi unitari nel settore autostradale, in una programmata politica generale dei trasporti, nel quadro di un nuovo sviluppo socio-economico del paese — chi invece ha tentato e tenta di lasciare sostanzialmente le cose come stanno, per non mettere in luce gli errori del passato.

È vero che elementi emersi in quest'ultimo periodo — costo del denaro, costi di costruzione — hanno fatto precipitare la situazione; come è vero che oggi abbiamo un patrimonio costruito nel passato, che a costi attuali non potremmo più realizzare. Questi dati non eliminano, però, le responsabilità delle scelte fatte in ordine alla mancanza di una politica complessiva dei trasporti; alla inesistente programmazione degli interventi nella rete di infrastrutture stradali (articolati nelle varie componenti: dalle strade comunali, provinciali e statali alle superstrade ed alle autostrade) ed al conseguente mancato utilizzo delle risorse disponibili, con scelte prioritarie nei vari settori; alla concessione di costruzione e gestione di autostrade a privati, organismi pub-

blici e semipubblici in modo occasionale, con previsioni di pareggio fondate su piani di traffico e finanziari assolutamente inattendibili e privi di riscontri oggettivi; al mancato controllo, infine, delle operazioni compiute: ciò che ha portato, tra l'altro, ad una politica tariffaria varia, irrazionale, non unitaria, frazionata per ogni tronco autostradale, legata ad elementi casuali, non definiti razionalmente.

Sono questi i motivi principali che hanno messo in crisi l'intero settore ed hanno fatto esplodere il dissesto delle dodici società concessionarie a prevalente partecipazione pubblica, che presentano oggi — anzi, più esattamente, al 31 dicembre 1978 — oltre mille miliardi di debiti, ed ogni anno richiedono interventi pubblici per un ammontare di 270 miliardi, destinati al pagamento delle rate di interessi per l'ammortamento di mutui contratti.

Già in occasione della decadenza della concessione della società SARA per le autostrade abruzzesi abbiamo denunciato questa situazione, che comporta, in conseguenza delle garanzie dello Stato sui mutui concesse con leggerezza ed irresponsabilità nel passato alle società concessionarie, un intervento pubblico per migliaia di miliardi di lire, contro la previsione di un impegno per lo Stato che avrebbe dovuto ammontare a poche decine di miliardi di lire. La coerenza della nostra critica è dimostrata dalla continuità delle denunce di questa situazione fatte negli ultimi dieci anni: dal nostro voto contrario all'estensione della garanzia statale stabilita dalla legge n. 287 del 1971; dalla battaglia condotta per bloccare la costruzione di nuove autostrade in concessione prima che si fosse pervenuti ad una programmata visione dell'intero complesso problema dei trasporti; dalla nostra lotta contro quelle iniziative che spesso rispondono ed hanno risposto a scelte clientelari e di potere per opere talvolta inutili.

Gravi sono le responsabilità dei governi succedutisi in questi anni, ed in particolare della democrazia cristiana che, nonostante la crisi nel settore fosse avvertita da tempo, nonostante le indagini

condotte dal Senato, nonostante i risultati della commissione Adorisio del 1975, nonostante la decadenza ed il disastro della SARA, ha atteso lunghi anni per affrontare — e male — il problema, fino ad essere costretti a ricorrere ad un decreto-legge e solo per affrontare problemi limitati.

Questi, onorevoli colleghi, sono i motivi del nostro dissenso, che ha carattere generale. Per l'ennesima volta vogliamo denunciare la necessità ed urgenza di voltare pagina, di uscire dalle spinte localistiche e clientelari, dalla morsa di interessi particolari di banche e società finanziarie, come la Centrale e la Bastogi, che troviamo sempre presenti nelle varie società in crisi. In sostanza, si deve uscire dalla logica delle scelte fatte nel passato.

La nostra denuncia acquista dunque un particolare valore poiché ci sembra che, nonostante le buone intenzioni, espresse anche con impegni precisi dal relatore onorevole Giglia nell'ultima parte della relazione scritta, relativamente sia all'approvazione di una legge generale di riassetto e di ristrutturazione del settore sia all'inchiesta parlamentare sulla situazione che si è venuta a determinare, alcune posizioni della democrazia cristiana indichino che è in atto il tentativo di ripercorrere la strada del passato.

Basti citare, quale esempio di questo atteggiamento, il rilancio che la democrazia cristiana sta facendo della costruzione dell'autostrada Venezia-Monaco e le dichiarazioni di personalità della democrazia cristiana (Donat-Cattin in Val di Susa, Gaspari in Abruzzo, Stammati in varie — forse troppe — occasioni), intese ad assicurare questo o quell'intervento particolare, prescindendo da ogni visione programmatica del problema, che dovrebbe essere almeno presente nei sostenitori e nei componenti di un Governo che, attraverso il piano triennale, dichiara di voler uniformare la sua azione ad una politica di programmazione.

A ciò si deve aggiungere la resistenza del ministro dei lavori pubblici a presentare al Parlamento una relazione sui cri-

teri, gli indirizzi e le scelte per l'utilizzazione non solo dei 500 miliardi stanziati dal programma di emergenza per il 1978 (il cui esame è rimasto sospeso in Commissione), ma anche dei 2.500 miliardi stanziati dalla legge finanziaria per gli interventi straordinari per la viabilità nel triennio 1979-1981. Sono, questi, elementi emblematici di una tendenza presente, in parte della democrazia cristiana, ad operare al di fuori di scelte programmate, innescando interventi motivati spesso solo da interessi clientelari e di potere. Per non parlare, poi, dei 1.500 miliardi che si prevedono nel piano triennale, sempre per la viabilità, per il recupero di oltre 2 mila chilometri di strade e superstrade costruite dalla Cassa per il mezzogiorno. Una parte di tali strade non sono state completate o si trovano in uno stato di deplorabile abbandono, nessuno provvedendo alla loro manutenzione, tanto da essere ormai al limite della transitabilità.

Quelli indicati nel piano triennale sono interventi che il Presidente del Consiglio, in una intervista ad un settimanale, ha segnalato per il loro valore e per la concretezza dei loro obiettivi: a me pare che, invece, si debbano ricordare quale clamorosa testimonianza di una politica dissennata, caratterizzata dallo spreco e dallo sperpero del pubblico denaro. Anche quando un'opera risponde a necessità obiettive (che comunque andrebbero verificate nel quadro di una politica generale dei trasporti, ben più ponderatamente di quanto non sia stato fatto finora), si procede in maniera anomala e senza una verifica del quadro delle compatibilità. A questo proposito basti ricordare che, con la recente legge finanziaria, sono stati stanziati 20 miliardi per il traforo del Monte Croce Carnico, senza la verifica degli studi da tempo autorizzati con la legge sul terremoto del Friuli e senza adeguate valutazioni di congruità e compatibilità, almeno per quanto risulta al Parlamento.

Ma non ci si ferma qui: questo intervento può essere dato anche per acquisito; si porta avanti anche la campagna, largamente sostenuta sul piano pubblicitario (lo abbiamo potuto constatare anche nelle no-

stre caselle postali), con raccolte di firme od altre forme di promozione, per l'autostrada Venezia-Monaco su cui, a suo tempo, è intervenuto un voto negativo del Parlamento, senza che alcun organo responsabile approfondisca l'esame della compatibilità e fattibilità delle due iniziative (l'autostrada Monte Croce Carnico ed Udine-Treviso, che sta andando avanti, e l'altra autostrada Venezia-Monaco). Anzi, il ministro assicura a Trieste e promette a Venezia! La situazione rischia di diventare paradossale: con questo provvedimento si interviene anche per l'autostrada del Brennero, attualmente in crisi. A nessuno sorge il dubbio che la situazione potrebbe ulteriormente aggravarsi per la costruzione di un'autostrada parallela. Il problema politico è più generale e vogliamo sottolineare una preoccupazione, sempre in ordine al discorso più ampio della viabilità. Lo stanziamento di 2500 miliardi ed altri stanziamenti annunciati per la viabilità (mi sono riferito anche alle strade costruite in tutto od in parte dalla Cassa per il mezzogiorno) potevano e dovevano essere l'occasione per determinare un riequilibrio territoriale degli interventi nella viabilità, con scelte rigorose in raccordo con altre già avviate in altri settori di trasporti, come le ferrovie, in un confronto ravvicinato con il Parlamento e di stretta intesa con le regioni.

Non vorremmo (abbiamo già denunciato alcuni sintomi al riguardo e vogliamo mettere in guardia da simili tentazioni) che si procedesse con i vecchi metodi e con l'antica pratica negli spazi che si possono determinare, approfittando del prolungarsi della crisi: chiediamo fermamente il rispetto dell'articolo 46 della legge finanziaria, per il prescritto parere preventivo delle Commissioni parlamentari in ordine ai programmi di intervento del Ministero dei lavori pubblici. Per operare questa svolta nel settore autostradale si impone l'approvazione del disegno di legge che fornisce alcune indicazioni per definire quanto prima una coordinata politica dei trasporti ed un sistema tariffario, quale fattore di sviluppo programmatico teso

al superamento degli squilibri socio-economici e territoriali, ed al riassetto del settore autostradale.

In relazione ai contenuti del decreto-legge, osserviamo che, se in passato non si fosse agito con tanta leggerezza ed assoluta mancanza di volontà politica nell'affrontare il problema, non saremmo oggi costretti ad imporre aumenti tariffari così bruschi e pesanti. Inoltre, se la devoluzione (prevista per legge) degli utili delle società concessionarie avesse registrato, da parte delle stesse, più corretti comportamenti, non sarebbe stato necessario prelevare per legge una parte rilevante degli introiti conseguenti agli aumenti. Se la politica tariffaria, in sintesi, fosse stata portata avanti secondo un disegno organico, oggi non sarebbe stato necessario disporre l'adeguamento delle tariffe a quelle della società Autostrade del gruppo IRI; e l'allineamento delle tariffe del centro-nord, con i pesanti aumenti conseguiti (giusta l'estensione per il meridione, da noi richiesta, sollecitata ed ampliata), sarebbe avvenuto in modo graduale ed articolato.

Le inadempienze del passato hanno costretto il Governo ad intervenire prima che scattassero gli aumenti permessi dalle singole convenzioni per procedere, anche se con valore transitorio, agli aumenti e prelievi previsti dal decreto-legge. Si sono accese alcune polemiche sul contenuto del decreto, soprattutto da parte della società Autostrade dell'IRI, che ha protestato, minacciato, ricattato (desideriamo a tale proposito ribadire che non è nostra intenzione puntare alla creazione di difficoltà alle società sane, generalizzando il dissesto). Sia chiaro a tutti che sarebbe impossibile legare gli aumenti ai piani di risanamento delle singole autostrade. Il problema deve essere visto in un arco temporale determinato, in un'ottica più vasta per creare compensazioni sulla intera rete, evitando che, mentre lo Stato si impegna con massicci interventi finanziari, alcune concessionarie continuino a realizzare utili mascherati nelle pieghe dei propri bilanci. Non ci sembra si possa gridare allo scandalo, quando complessivamente gli aumen-

ti previsti determinano (a parità di volume di traffico del 1978, dato facilmente superabile se si considerano gli aumenti medi del traffico nel 1977-1979) un maggiore introito di 45 miliardi di lire, di cui 25 miliardi andranno alla società Autostrade del gruppo IRI, e 17 alle altre società concessionarie.

Inoltre, la devoluzione automatica prevista dall'articolo 1 del decreto-legge provoca una contribuzione del settore al reperimento di maggiori risorse per circa 29 miliardi per l'allineamento delle tariffe a quelle della rete IRI e 47 miliardi per il sovrapprezzo. In complesso, la società Autostrade del gruppo IRI devolve 25 miliardi, essendole stato riconosciuto un aumento medio del 10 per cento rispetto agli introiti da pedaggio, che per la rete IRI raggiungono e superano i 350 miliardi annui.

Certo, gli utenti delle autostrade si trovano di fronte ad aumenti rilevanti; essi devono però sapere che ciò è conseguenza degli errori del passato, anche se occorre rilevare che, se le tariffe vengono considerate nella loro incidenza sul valore complessivo del trasporto e non sul costo di esercizio dei veicoli, l'aumento percentualmente è sostenibile anche per il trasporto merci, soprattutto se finalizzato al risanamento del settore, ed il meccanismo di devoluzione introdotto garantisce che ciò incominci ad avvenire.

Certo, si potevano introdurre, oltre alle esenzioni già previste per la tangenziale di Napoli, i consorzi siciliani e la società Autostrade meridionali, una gradualità degli aumenti, una loro diversa differenziazione a seconda della classificazione dei veicoli, in modo da ridurre l'effetto degli aumenti per il traffico e da privilegiare una corretta politica di incentivi e disincentivi. Ciò non è stato fatto, rinviando il discorso della ristrutturazione delle tariffe di pedaggio autostradale alla presentazione di un piano globale che segua la logica dell'interesse nazionale e non quello particolare delle concessionarie e dei singoli tronchi.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, le critiche mosse alle scelte del passato,

al preesistere di tendenze a rimettere in moto processi vecchi e da superare, ai ritardi e alle responsabilità ci spingono ad astenerci dal voto sul disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 813.

La nostra astensione si lega all'impegno espresso dal relatore e dal Governo di procedere contestualmente all'approvazione del disegno di legge organico sul riassetto degli enti autostradali e alla proposta di inchiesta parlamentare sulla SARA. Anche se la crisi di Governo rende — forse — necessario un differimento di tempi, questo può valere per il disegno di legge sulla ristrutturazione, ma non per l'inchiesta, anche alla luce delle deliberazioni prese dall'Ufficio di Presidenza e dalla Conferenza dei capigruppo della scorsa settimana in ordine ai lavori da portare avanti nel periodo di crisi.

Noi continuiamo a considerare condizionante quell'impegno ed avanziamo richiesta formale affinché nel frattempo si discuta e si approvi la proposta di legge per l'istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla SARA.

Con questo ribadiamo l'impegno a portare avanti la nostra azione, tesa ad una rapida soluzione dei problemi aperti dalla crisi del settore autostradale e che questo decreto-legge lascia irrisolti.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Maria Luisa Galli. Ne ha facoltà.

GALLI MARIA LUISA. Signor Presidente, colleghi, signor rappresentante del Governo, in occasione di questo ennesimo decreto — centocinquantesimo, centosessantesimo, abbiamo perduto anche il conto — ho voluto documentarmi sul problema iniziando dall'indagine conoscitiva condotta dalla VIII Commissione permanente del Senato, che si è conclusa il 24 giugno 1977, dopo una serie di attività ispettive, iniziate nel giugno del 1974. Sono quindi trascorsi circa cinque anni dall'inizio dei lavori, poi ancora due anni dalla conclusione e, malgrado la conclamata « necessità ed urgenza della predisposizione del piano generale dei trasporti »

di fronte alla caotica situazione viaria del nostro paese e di fronte all'accumularsi di paurosi *deficit* delle società autostradali, siamo giunti alla « necessità ed urgenza » del decreto-legge, che con un esborso di ben 150 miliardi serve solo a sanare le più macroscopiche falle di un'industria — quella delle autostrade — che serve solo a sottrarre risorse alla disastata economia italiana.

Dobbiamo necessariamente rilevare, ancora una volta, che il dissesto economico e morale, che attanaglia la vita pubblica, trova le sue origini non nella mancanza di conoscenza dei problemi, ma in una precisa volontà politica di non risolverli, dal momento che si preferisce l'intervento frazionato, d'emergenza, in situazioni cancerose, anziché il riassetto generale.

Il confronto delle forze politiche, o meglio quella parvenza di confronto tra le forze politiche, che talvolta riaffiora, ha per tema la costituzione di maggioranze, l'elaborazione di formule, ma non ha mai per oggetto temi concreti. L'ultimo esempio è stato offerto dal rifiuto di una discussione sul piano triennale, che pure era stato posto all'ordine del giorno di questa Camera (e poi cancellato), essendosi preferito, da parte di tutti, una generica discussione, sfociata poi nell'attuale crisi: crisi extraparlamentare, malgrado il dibattito in Parlamento, perché non determinata da un voto di sfiducia.

Dopo questa premessa e passando al tema del quale dobbiamo occuparci, rilevo che il decreto-legge n. 813, aumentando le tariffe autostradali, concorre ad aumentare il costo della vita e, quindi, il tasso di inflazione, nel momento stesso in cui si declama l'opportunità di contenere il tasso medesimo sia per esigenze economiche interne, sia per esigenze nascenti dal nostro ingresso nel sistema monetario europeo. D'altro canto, tale decreto-legge serve solo a coprire le malefatte di chi ha abusato delle leggi e delle facilitazioni, attuando, per costruire impossibili autostrade, tecniche di finanziamento perverse. Non solo, ma si ipotizzano già 150 miliardi dei 475 stanziati dalla legge finanziaria per il riassetto del-

le gestioni autostradali. Di conseguenza, se e quando la legge di riassetto verrà approvata, ci troveremo con un terzo delle risorse in meno. Se poi consideriamo che, secondo una autorevole stima della federazione italiana della strada, i debiti delle società concessionarie in difficoltà ammontavano, fino al luglio 1978, a 375 miliardi e già, per gli esercizi del prossimo triennio, vi sono in scadenza altri 100 miliardi, possiamo affermare che l'enorme sforzo finanziario — ripeto, si tratta di 475 miliardi — imposto alla collettività per il riassetto delle autostrade servirà forse solo a coprire i debiti contratti dalle società a partecipazione statale. E badate bene, colleghi, si tratta di debiti che sovrastano di molto i piani di investimento predisposti dalle società nel momento in cui hanno chiesto allo Stato la concessione e con essa mutui e garanzie sui mutui. Se infatti si deve intervenire con denaro pubblico, con i fondi del tesoro, ciò significa che le società non sono in condizioni di reperire sul mercato finanziario neppure una lira. Lo stato di insolvenza, o meglio la bancarotta, sono evidenti. Le origini di tale insolvenza o bancarotta le troviamo in una legislazione che è stata molto accorta a tutelare gli interessi di pochi privati, e non solo gli interessi economici ma anche quelli elettoralistici (e questa non è una novità, la registriamo in tutti i campi), anziché quelli della collettività.

Si è passati infatti dal piano poliennale di sviluppo del 1955 alla legge 4 novembre 1963, n. 1464, nella quale si introdusse la discrezionalità del Ministero dei lavori pubblici nell'approvazione di ulteriori tronchi, non previsti dalle norme legislative precedenti. Con ciò si è favorito uno sviluppo distorto della rete autostradale, dal quale è scaturito l'onere finanziario abnorme che oggi lo Stato si trova a dover affrontare, anzi — dirò meglio — è obbligato a sopportare, perché la sfiducia del mercato finanziario nei confronti delle gestioni autostradali ha costretto il legislatore a passare da una forma di garanzia sussidiaria sulle obbliga-

zioni delle società concessionarie ad una forma di garanzia automatica. Infatti, con la legge 4 marzo 1968, n. 382, confermata dalla legge n. 387 del 1971, lo Stato, dopo 60 giorni dalle singole scadenze rateali, è tenuto a far fronte ai debiti contratti dagli enti.

Ho parlato prima di legislazione diretta a tutelare gli interessi di pochi anziché gli interessi della collettività. Vorrei ricordare che uno dei motivi per i quali le società autostradali hanno avuto difficoltà ad ottenere prestiti dalla Banca europea degli investimenti è costituito dal mancato allineamento della legislazione italiana in materia di appalti alle direttive comunitarie. A tale adeguamento si è giunti con molti anni di ritardo, cioè solo con la legge 28 agosto 1977, n. 584, quando ormai era stata quasi interamente costruita la intera rete autostradale. Ogni commento mi pare chiaramente superfluo, così come mi sembra inutile il richiamo ai vari scandali ANAS, proprio in materia di appalto, dei quali, se non sbaglio, anche il nostro Parlamento si è dovuto occupare, non come legislatore ma come giudice, in un passato che non è poi tanto remoto.

Vediamo in che modo si sono costruite le autostrade: dal punto di vista delle scelte dei percorsi, anziché ricorrere ad una scelta che tenesse conto dell'assetto territoriale, delle esigenze delle varie regioni e della coesistenza di altre vie di trasporto — ferrovie, trasporti marittimi e fluviali — si è data risposta ad interessi e sollecitazioni particolari, clientelari, in contrasto spesso con gli interessi nazionali. Basterà ricordare la vicenda del traforo del Gran Sasso e della concessionaria SARA, che ha divorato miliardi nella maniera che accerterà, se accerterà, se mai accerterà, l'ennesima Commissione parlamentare d'inchiesta. Basterà ricordare l'autostrada della Valdastico, la cosiddetta « PI.RU.BI. » (Piccoli, Rumor, Bisaglia), dalle iniziali degli uomini politici che l'hanno patrocinata, per rendersi conto della enormità del fenomeno di degradazione delle istituzioni, nascente dalle in-

frammettenze di un certo tipo di potere nell'amministrazione statale.

Noi oggi abbiamo una rete autostradale tra le più sviluppate del mondo, ma anche i maggiori squilibri viari tra le varie regioni, tra città e campagna, tra viabilità autostradale e viabilità ordinaria. Il tutto ottenuto a costi intollerabili, con l'impiego di tecniche di finanziamenti del tutto inconcepibili. Oggi si vuole rappezzare la situazione mediante l'uso e l'abuso dell'aumento tariffario. Ciò potrebbe anche essere ammissibile se il sacrificio che si riversa sull'utente, e poi, ovviamente, sull'intera collettività, servisse (e io dico che dovrebbe servire) a migliorare la gestione delle autostrade, alla manutenzione, ai miglioramenti.

L'aumento richiesto, viceversa, serve a coprire i debiti di quelle autostrade che non avrebbero mai dovuto essere costruite, perché inutili, o i debiti di quelle società che hanno ottenuto la concessione solo predisponendo piani finanziari inattendibili, sui quali si sarebbe dovuto meditare più attentamente, da parte dei vari organismi tecnici incaricati delle valutazioni e dei pareri. Ma tutto questo avrebbe richiesto principi di sana amministrazione, che, evidentemente, non appartengono al sistema politico-burocratico italiano.

Noi del gruppo radicale avevamo presentato una questione sospensiva, ritenuta inammissibile perché siamo in tema di decreto-legge, quindi in presenza di una scadenza costituzionale. A questo proposito vorrei osservare che, a parte ogni considerazione sulla validità di questa interpretazione regolamentare, la questione andrebbe esaminata caso per caso perché, per esempio, noi avevamo chiesto la sospensione della discussione per il tempo necessario ad ottenere in pochi giorni dal Governo i dati relativi alla situazione finanziaria di ogni singola autostrada. Mi pare che tutto ciò sia molto lecito: è il minimo che si possa pretendere prima di soddisfare la richiesta di un finanziamento di questo tipo.

Ci sembrava e ci sembra ancora una richiesta più che legittima, perché non

riesco a comprendere (forse si tratta di una di quelle cose che, l'altro giorno, il Vicepresidente Scalfaro mi disse che apprendere, partecipando ai lavori parlamentari) come e perché si debba approvare lo stanziamento di 150 miliardi a favore di imprese la cui gestione è fallimentare, senza neppure conoscere quale sia lo stato delle aziende. Né ciò mi meraviglia, poiché abbiamo alle spalle l'esempio delle IPAB e dei 30 mila miliardi che gestiscono, per i quali nessun prefetto ha mai richiesto nessun tipo di documentazione, cosa cui pure era tenuto dalla legge Crispi del 1890. Le stesse regioni, già dal 1972, avrebbero dovuto richiedere questi conti. Abbiamo, dunque, esempi del genere già da lungo tempo.

Io penso che il Governo avrebbe dovuto corredare il proprio decreto-legge con una relazione dettagliata sulle condizioni delle aziende in crisi e dei lavori eseguiti e da eseguire. Prima di pagare i debiti, infatti, sarebbe stato interessante sapere quanto ciascuna azienda ha speso o spende per ogni chilometro di autostrada, per costruirla e per mantenerla efficiente, e quale sia l'incidenza dei costi di gestione sul bilancio delle imprese.

Mi risulta che alcune società autostradali spendono, per il personale, più di quanto esse incassano per i pedaggi; se ciò è vero, tanto vale liberalizzare le autostrade stesse, anziché far pagare agli automobilisti questa autentica assistenza a categorie impiegatizie. Resta, comunque, il fatto che, nelle aziende IRI, che poi sono le più sane del settore, nel 1977 il costo del personale superava il 25 per cento del totale delle uscite (per l'esattezza 47 miliardi, su un incasso di 194 miliardi), il che è già enorme ed è l'indice che anche in questo settore, come negli altri settori a partecipazione statale, il criterio di gestione seguito è quello solito, clientelare, assistenziale, in contrasto con i criteri di economicità che dovrebbero improntare ogni sana amministrazione.

Ma, ci si domanda: pagati i debiti, almeno quelli più urgenti ed indilazionabili, quale sarà la sorte delle gestioni au-

tostradali e quali i riflessi sia per il completamento delle opere sia per la manutenzione di quelle già completate? È chiaro che se questa è la situazione delle società, un enorme patrimonio corre il rischio, per incompletezza di lavori o per insufficienza delle manutenzioni, di deperire in modo intollerabile, per cui di qui a poco saremo chiamati a stanziare altri miliardi per sopperire a questo ulteriore disastro.

Signor Presidente, colleghi, questa Camera ha respinto una nostra pregiudiziale di costituzionalità motivata dal mancato rispetto della disposizione di cui all'articolo 81 della Costituzione, che prescrive la copertura finanziaria dei provvedimenti legislativi che comportano nuove spese. Non ripeto le questioni già trattate anche se invito i colleghi, e in particolare il presidente della Commissione bilancio e i membri della Commissione stessa, a voler riconsiderare la questione all'atto della votazione finale.

Quello che mi preme sottolineare è la illegittimità, sotto il profilo delle norme che regolano la formazione del bilancio dello Stato e di quelle che stabiliscono indicazioni sulle formalità della spesa pubblica, del decreto-legge in esame.

Si dice che i maggiori introiti derivanti allo Stato dagli aumenti tariffari serviranno a coprire i debiti delle società autostradali in crisi. Sennonché, nel decreto non si dice quale percentuale degli introiti andrà allo Stato e quale alle società autostradali.

Infatti, nel decreto si dice, al sesto comma dell'articolo 1, che la quota parte degli introiti sarà versata, eccetera, ma l'entità e le modalità dei versamenti saranno stabilite con decreto del ministro del tesoro entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto. Si tratta, quindi, di un'entrata extratributaria dello Stato che concorre, però, alla formazione del bilancio del Tesoro, sia pure in un fondo speciale, che viene stabilito non dal Parlamento ma dal ministro del tesoro. Non mi sembra questa una procedura corretta in quanto si presta poi ad

ulteriori elargizioni a favore delle società autostradali; non sappiamo, infatti, quale percentuale sarà riservata al Tesoro e quale alle società autostradali, le quali non mancheranno di fare le loro brave pressioni per ottenere la fetta più grossa.

I dubbi vengono poi avvalorati dal meccanismo di reperimento dei fondi per far fronte ai pagamenti da parte dell'ANAS. Infatti, anziché versare gli introiti nel fondo di garanzia già esistente, si apre un nuovo fondo globale con modalità che contrastano con l'articolo 5 della legge 5 agosto 1978, n. 468, contenente norme sulla contabilità generale dello Stato: il che in un decreto-legge è già elemento grave di mancato rispetto delle leggi dello Stato.

Si prelevano poi i 150 miliardi non da questo fondo ma da quello globale istituito per far fronte agli oneri derivanti da una legge in corso d'approvazione. Preciso meglio: si riduce il capitolo 9001 del bilancio del Ministero del tesoro, quindi il capitolo destinato appunto a fronteggiare gli oneri derivanti da provvedimenti legislativi in corso di approvazione; poi la somma « ridotta » (meglio si direbbe « distratta ») viene utilizzata senza che il provvedimento legislativo sia stato approvato.

A parte l'illegittimità formale dell'operazione, in questo modo si impegna irrevocabilmente e irrimediabilmente il legislatore, in quanto nel momento in cui dovremo affrontare il riassetto delle autostrade noi già ci troveremo con un « buco » di 150 miliardi, che avremo utilizzato non per il riassetto, ma solo per turare le falle di allegre gestioni autostradali.

Non mi dilungo ulteriormente in questa fase della discussione, riservandomi di intervenire in sede di illustrazione degli emendamenti sui vari problemi posti dal decreto. È certo, signor Presidente, colleghi, signor rappresentante del Governo, che ogni provvedimento del Governo — e poi, purtroppo, delle Camere — finisce per costituire elemento di disordine pubblico, incidendo negativamente sull'intero apparato legislativo e finanziario del paese.

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

CASTIGLIONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo che a nessuno sfugga la caratteristica peculiare di questa discussione: quella cioè di affrontare la conversione di un decreto-legge che ha, tra i suoi fini principali, quello di reperire all'interno del sistema economico i mezzi necessari per il risanamento degli enti autostradali, senza offrire, a fronte di questo obiettivo, alcuna indicazione in ordine al modo ed alle procedure attraverso i quali arrivare al risanamento del settore autostradale.

Credo che su questa particolarità della discussione possa appuntarsi il maggiore motivo di critica per i ritardi e le inadempienze da parte del Governo in ordine all'esigenza, da tutti riconosciuta e drammaticamente denunciata da quanto è avvenuto, di affrontare questo processo di ristrutturazione. Ci sentiamo dire da molte parti che non sarebbe più il caso di fare processi al passato, che ormai sarebbe giunto il momento di emanare provvedimenti che affrontino la situazione debitoria; come se tutto questo fosse sufficiente, e come se, tolti alcuni « inghippi », tolte alcune disgrazie avvenute in un passato che non si vuole ricordare, il meccanismo potesse poi riprendere a funzionare, e tutto si potesse risolvere attraverso questi provvedimenti.

Sappiamo invece che la situazione debitoria che si è verificata deriva necessariamente da errori precedenti, legati sia alla carenza di una seria programmazione, di obiettivi definiti, di priorità degli interventi, sia a quelle che furono previsioni progettuali in ordine alla capacità di autofinanziamento delle varie iniziative. Ricordiamo che si diceva che queste autostrade non sarebbero costate allo Stato nemmeno una lira, mentre oggi vediamo che tutte le lire impiegate in queste operazioni vengono a gravare, appunto, sullo Stato. Ci sembra, quindi, giusto richiamarsi a ciò che è avvenuto, ricercare le reali ragioni che hanno determinato questa situazione, proprio per individuare, attra-

verso il riesame delle cause che ci hanno portato alla situazione che oggi siamo costretti ad affrontare con questo decreto-legge, le indicazioni politiche più giuste, più opportune per addivenire alla soluzione fondamentale ed essenziale, e cioè il processo di riassetto e di riordinamento del settore autostradale.

Condivido quindi gran parte delle considerazioni fatte dal collega Tani; non le ripeto per sobrietà del dibattito e per poter fare alcune sottolineature che ritengo di una certa importanza. Noi abbiamo non solo la preoccupazione di fare affidamento su impegni a futura memoria di un Governo che è in crisi e di una maggioranza che non c'è più in ordine al processo di ristrutturazione, ma anche la perplessità di trovarci di fronte ad altri fatti che sono abbastanza inquietanti e che, a nostro giudizio, tendono ad accentuare una divaricazione tra quello che è l'impegno recato dal presente decreto-legge e quello che dovrebbe essere il processo di ristrutturazione nel settore autostradale.

Ad esempio, ho esaminato — e ne discuteremo in sede di esame degli emendamenti — un emendamento del Governo che propone improvvisamente una aggiunta di 200 miliardi al fondo di garanzia: ci chiediamo che significato abbia questa improvvisa uscita del Governo, che ci sembrava voler intervenire in questa fase soprattutto per tamponare, attraverso i 150 miliardi dati all'ANAS, i debiti verso imprese costruttrici, cioè verso coloro i quali avevano correttamente collaborato ai lavori di costruzione delle autostrade ed erano rimasti esposti, nonché verso gli espropriati. Ci sembrava invece che il problema delle banche, di quegli istituti che sono rimasti esposti per quanto riguarda la scadenza di alcune o di diverse rate di ammortamento dei mutui, andasse invece definito nel contesto del progetto di riassetto e di riordinamento del settore. Vedere che improvvisamente il Governo ci porta invece una proposta che in definitiva significa accontentare le banche, dando loro dei soldi, oltre che

le imprese costruttrici e gli espropriati, non solo ci sembra estremamente discutibile nel contesto di questo provvedimento (e tale, comunque, da cambiarlo profondamente nella sua impostazione originaria), ma ci sembra che allontani ancora di più questo affidamento in ordine ad una reale possibilità di arrivare rapidamente ad un testo concordato di ristrutturazione e di riordinamento dell'intero settore. Quando vediamo circolare — credo che tutti oggi l'abbiamo ricevuta — la pubblicità del Movimento popolare per l'autostrada Venezia-Monaco e risorgere iniziative che non solo danno per certo il rinascere di altre costruzioni autostradali ma addirittura ne fanno l'ideologia di un movimento che nasce con l'obiettivo di costruire una autostrada, noi, anche sapendo da quale retroterra nascono e si manifestano determinati appoggi, crediamo che anche qui ci si trovi in presenza di un segno discordante rispetto all'impegno che abbiamo visto nelle stesse conclusioni del relatore e che anche noi vogliamo positivamente sottolineare. Sono queste — ripeto — discordanze preoccupanti che ci rendono ancora più perplessi rispetto a questo provvedimento e motivano, come annuncerò a conclusione del mio intervento, la nostra decisione di astenerci in sede di votazione finale.

Comunque, per restare all'elemento politico fondamentale del provvedimento, perché nei dettagli, salvo alcuni aggiustamenti tecnici che abbiamo esaminato anche in seno al Comitato dei nove, ci pare che esso non offra alcun motivo di particolare discussione (in proposito, voglio rilevare che ci meraviglia che lunghe discussioni si siano avute in sede di esame generale del provvedimento), occorre sottolineare che il nodo politico che sottende questo provvedimento è rappresentato dalla soluzione da dare al problema del riassetto e dai principi fondamentali ai quali esso dovrà collegarsi.

In questa sede, ricordando ed esprimendo apprezzamento per l'esperienza e il lavoro svolto dalla Commissione lavori pubblici e dal Comitato ristretto della

Commissione trasporti e della Commissione finanze e tesoro, vogliamo ribadire che per noi il nodo fondamentale da cui partire è che le società concessionarie che hanno sbagliato e che con la loro precisa responsabilità hanno determinato il *deficit* di 2.300 miliardi di questo settore, devono perdere la concessione.

Questo per noi è il punto di partenza. Lo ripeto perché anche l'ultima versione di questo commissariato che, o per volontà delle società o per scadenza di un termine, toglie le concessioni alle società, però dopo le riaffida loro provvisoriamente e in attesa di un'altra soluzione ulteriormente mediata, ci sembra un'ipotesi estremamente discutibile, che comunque non scioglie e non definisce il problema da noi posto.

In altri termini, non dobbiamo procedere solo in direzione del risanamento finanziario, solamente per appianare il dissesto che si è determinato, ma dobbiamo realizzare una reale riorganizzazione di tutto il settore autostradale. Dobbiamo arrivare ad un riaccorpamento, ad una ristrutturazione delle società che operano in questo settore, e non soltanto di quelle dissestate, e dovremo introdurre determinati principi e criteri per individuare alcuni elementi di differenziazione del sistema tariffario.

È giusta oggi la decisione di riequilibrare, salvo che nel sud, i sistemi tariffari vigenti per la gran parte delle autostrade, ma certamente un riesame ed uno studio più accurato del sistema dei meccanismi attuali dovrebbe portarci a verificare alcune differenziazioni legate proprio ad un sistema modificato con il riaccorpamento.

Abbiamo già espresso le nostre valutazioni circa la struttura del nuovo organismo di gestione. Abbiamo detto che non siamo legati pregiudizialmente ad un'unica soluzione. Eravamo e restiamo aperti a discutere tutte le soluzioni, purché partano da quella condizione politica che ho prima richiamato e garantiscano il massimo di economicità nella gestione dei servizi connessi al funzionamento del sistema autostradale. Quindi, siamo favorevoli

ad una società o ad una struttura a carattere pubblico che risponda a queste caratteristiche e possa rappresentare lo strumento di una programmazione seria in questo settore, che consenta finalmente quella svolta e quella nuova politica che da molte parti e da molto tempo si viene invocando.

Per quanto riguarda il merito del provvedimento, come ho già detto, non abbiamo particolari osservazioni da formulare. Riconosciamo la validità della ragione fondamentale che motiva e giustifica il decreto-legge in oggetto — per questo abbiamo votato contro la pregiudiziale — rappresentata dal fatto che con il 1° gennaio — come ha sottolineato il relatore — è scaduto per molte società concessionarie il termine per modificare il sistema tariffario. Se non si fosse intervenuti, queste società avrebbero provveduto direttamente e non si sarebbe avuta alcuna garanzia o possibilità di verificare che l'aumento determinato fosse impiegato per il risanamento della situazione debitoria e non distribuito o fatto scomparire in canali stranissimi attraverso i quali molto spesso si formano i cosiddetti fondi di reddito non conosciuto. Uno degli aspetti positivi di questo provvedimento, infatti, è proprio quello di consentire una possibilità di verifica degli effetti determinati dal provvedimento stesso nel settore.

Certo, abbiamo anche noi alcune preoccupazioni sulla incidenza degli aumenti tariffari, che in alcuni casi diventano molto elevati, ma non avrei tutte le preoccupazioni espresse dall'onorevole Baghino per il settore merci, perché l'incidenza delle tariffe autostradali sul costo del trasporto merci è talmente modesta che l'effetto degli aumenti tariffari ci pare estremamente relativo.

Siamo, tra l'altro, d'accordo sull'opportunità di rimanere legati alla parificazione con il sistema IRI. Tuttavia, esistono situazioni di forti aumenti, che possono determinare riflessi sull'incidenza di traffico, per cui una sperimentazione conseguente a questo decreto può essere utile per trarre elementi di giudizio su quella che sarà la soluzione com-

plessiva e finale del problema concernente la ristrutturazione, il nuovo sistema tariffario ed il nuovo sistema di gestione che dovranno essere introdotti.

In conclusione, queste sono le considerazioni che il nostro gruppo ritiene di fare in sede di discussione sulle linee generali, riservandosi di intervenire successivamente al momento dell'esame degli emendamenti. Ribadisco inoltre che l'orientamento del mio gruppo è quello di astenersi dalla votazione finale del disegno di legge di conversione di questo decreto-legge.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare lo onorevole De Cataldo. Poiché non è presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

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

ASCARI RACCAGNI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, come ha sottolineato il relatore, il provvedimento che ci accingiamo a convertire in legge risponde a due improcrastinabili esigenze, emerse soprattutto a seguito della mancata approvazione del provvedimento generale di riassetto: quella di aggiornare le tariffe autostradali e quella di reperire mezzi con cui far fronte alla pesante situazione debitoria che si è venuta a creare a carico di alcune società concessionarie a prevalente capitale pubblico, che per le loro disastuose condizioni economiche non sono in grado di soddisfare i loro impegni nei confronti di imprese di costruzione, di fornitori in genere e di espropriati.

La situazione è molto grave. Già nella primavera del 1978, allorché venne disposta dalle Commissioni riunite lavori pubblici e finanze e tesoro del Senato una indagine conoscitiva sul problema autostradale, venne denunciato un debito delle società concessionarie in crisi verso imprese ed altri creditori di circa 160 miliardi di lire, oltre a 40 miliardi inerenti ai lavori in corso, che dovevano essere realizzati nel 1978.

È altresì emerso che, con le insolvenze che si erano accumulate dopo la scadenza del 1° gennaio 1979, gli istituti bancari erano esposti per oltre 500 miliardi, risalenti a questi ultimi anni; mentre gli istituti stessi avrebbero avuto il diritto di avvalersi della garanzia dello Stato, che viene a scattare automaticamente con il decorso del termine di 60 giorni dalla scadenza delle singole rate semestrali non pagate.

Sono cose fin troppo note, che implicano chiaramente la scarsa credibilità dei cosiddetti piani finanziari predisposti dalle società, avendo essi perduto qualsiasi capacità di valutazione della convenienza economica delle opere da eseguire. La debolezza intrinseca nel presupposto dell'autofinanziamento, come giustamente osservò la commissione nominata dall'allora ministro Bucalossi, si era manifestata negli anni passati, dando luogo a nuove norme di legge, ultima delle quali la legge 28 aprile 1971, n. 287, che proprio negli anni del *boom* autostradale configura il rapporto Stato-concessionarie nella garanzia totale dello Stato sulle obbligazioni e sui mutui accesi fino all'intero importo dell'investimento complessivo per la realizzazione delle opere, quale risulta dai piani finanziari aggiornati al 1972.

La parziale garanzia sussidiaria dello Stato diviene così dapprima diretta e poi diretta ed estesa all'intero importo dell'investimento complessivo. Nel contempo il contributo dello Stato, previsto fino al 40 per cento dalla legge Romita, diviene simbolico, mentre il capitale proprio delle concessionarie, specie di quelle a prevalente capitale pubblico, diviene irrilevante rispetto al costo delle opere.

In sostanza, il rischio complessivo delle iniziative viene pertanto assunto, o quasi, interamente dallo Stato.

Avendo poi la citata legge n. 287 del 1971 consentito la revisione dei piani finanziari, è impossibile per lo Stato valutare la stessa misura delle proprie garanzie e, quindi, dei propri impegni.

Così stando le cose, e non essendo possibile chiudere le falle con interventi taumaturgici, come si può oggi negare la

necessità di questo decreto-legge? E, di conseguenza, come si può negarne la conversione in legge?

Va però rilevato ancora una volta — se ve ne fosse bisogno — a quali risultati possa portare una legislazione non sufficientemente meditata (o, forse, troppo meditata, a seconda delle interpretazioni) e la contemporanea irresponsabilità di forze politiche incapaci di resistere a pressioni locali non coincidenti con l'interesse generale; nonché la superficiale — o forse estorta — valutazione di organi dello Stato che avrebbero dovuto sottoporre a severo e penetrante vaglio iniziative non valide già in partenza.

Oggi purtroppo, al punto in cui siamo, non vi è che da correre ai ripari, in quanto esiste la primaria esigenza di venire incontro ai fornitori, agli appaltatori, agli espropriati, che attendono talvolta da anni, pagando prezzi elevatissimi in termini sia finanziari sia aziendali. Senza poi contare il disagio di molti espropriati, che si sono visti privare della loro fonte di sussistenza senza finora ricevere indennizzi.

Il voto favorevole del mio gruppo è quindi scontato, anche se dobbiamo condannare decisamente ogni incertezza, ogni pretesto, ogni copertura che ha impedito di giungere all'approvazione, entro il 1978, del provvedimento generale ed organico (soprattutto a causa della difficoltà di pervenire a formulazioni concordate) e al varo della legge istitutiva di una Commissione parlamentare d'inchiesta che sia chiamata ad indagare con grande severità non solo sull'operato della SARA, ma anche su quello di tutte le altre società in dissesto, per individuare le cause che hanno determinato questa situazione e per capire in che modo gli organi di controllo dello Stato abbiano potuto accettare — pur considerando l'incertezza insita in ogni documento preventivo — piani finanziari tanto irreali sia nei dati di traffico sia nelle spese.

La nostra approvazione si intende perciò data ad un provvedimento-tampone, valido per il solo anno 1979 e che non

costituisce anticipazione di principi da inserire nella legge organica di riassetto. Questo perché, pur avendo già preannunciato il nostro assenso, desideriamo ugualmente richiamare l'attenzione dei colleghi sul pericoloso principio che viene qui introdotto: quello dell'incameramento di parte degli aumenti tariffari, che vengono pertanto ad assumere il carattere di una vera e propria imposta a carico degli utenti delle autostrade, con specifica devoluzione del provento per uno scopo determinato, quello del risanamento dei debiti dei concessionari autostradali. Si realizza cioè una imposta di scopo, che non trova — almeno mi sembra — molto spazio nella nostra legislazione.

Tra l'altro, si tratta di aumenti tariffari stabiliti in misura diversa (comunque minore) di quella che le società erano autorizzate ad introdurre per convenzione, e senza avere riguardo per i bilanci delle società. Viene quindi a ridursi sostanzialmente la loro autonomia gestionale, ferme restando però le responsabilità degli amministratori, dato che ci troviamo di fronte a società per azioni e quindi a soggetti che — pubblici o privati che siano — esercitano, *ex* articolo 41 della Costituzione, il diritto alla libera iniziativa economica; e che, per quanto riguarda il settore pubblico, sono sottoposti al criterio della economicità di gestione.

Sono principi che potrebbero apparire a prima vista perequativi, ma che finiscono invece per penalizzare le società con gestione sana, che verranno private della possibilità di operare gli ammortamenti tecnici e finanziari che sono invece tenute a fare ai sensi della legge n. 385 per quanto riguarda le altre autostrade IRI e della legge n. 287 per quanto riguarda le altre concessionarie, atteso il fatto che tutte le società hanno operato per qualche tempo con tariffe non più remunerative.

In tale modo, si trasferiranno alle gestioni sane gli oneri di quelle « decotte », ottenendo il risultato di non risolvere per tale via i problemi, che resteranno comunque totalmente aperti e a carico dello Stato. Noi stimiamo assai pericoloso un

tale principio, innanzitutto perché toglie certezza alle norme di legge e poi perché alla lunga tende a deresponsabilizzare gli amministratori, nulla aggiungendo e nulla togliendo, nella sostanza, all'onere che lo Stato dovrà sostenere. Per questo abbiamo ripresentato, ampliandolo, insieme con il collega Ciampaglia, un emendamento già presentato in Commissione. In quella sede venimmo invitati a ritirarlo, e così facemmo; ma ci siamo ora convinti, proprio perché l'emendamento investe i principi, che esso debba essere ripresentato e votato in quest'aula. Per questo invitiamo i colleghi a valutarlo attentamente, cogliendone il senso vero, che è quello di non manomettere o di mutare ad ogni stormir di fronda norme di legge o di convenzioni per esigenze contingenti, salvaguardando con ciò l'autonomia degli enti economici pubblici, e, nel contempo, facendo loro assumere le conseguenti responsabilità verso il Parlamento e verso il paese.

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

GUARRA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, mi limiterò a svolgere alcune brevi considerazioni sul disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 813, dopo l'intervento specifico del collega Baghino. Ci troviamo di fronte ad un decreto-legge che anche in Commissione mi permisi di definire come tendente ad un'operazione chirurgica, cioè ad asportare un bubbone che si è prodotto per la dissennata politica autostradale seguita in Italia in questi ultimi anni. Vorrei dire, per usare un termine in voga, che si è trattato di una disseminazione selvaggia di autostrade sul territorio nazionale senza che ci si rendesse conto di quanto tutto ciò sarebbe costato alla collettività.

Con questo decreto-legge si è imboccata una strada che, a detta degli stessi esponenti della maggioranza — ho ascoltato il collega del gruppo socialista e, poco fa, il collega Ascari Raccagni, del gruppo repubblicano —, lascia quanto me-

no perplessi sulla sua legittimità. Si tratta, infatti, di operare un prelievo di una parte del pedaggio per poter pagare i debiti che le società concessionarie non sono state in grado di fronteggiare a causa della loro cattiva ed antieconomica gestione.

La strada maestra, onorevole sottosegretario, era invece quella prevista dalle convenzioni, e cioè quella della decadenza delle società concessionarie inadempienti e dell'assunzione da parte dell'ANAS della gestione delle relative autostrade. Una volta tanto vorrei, usando una formula curialesca, prosciogliere il Governo per insufficienza di prove in ordine al ricorso al decreto-legge, perché per la verità il disegno di legge sul riassetto delle autostrade è all'esame delle Commissioni riunite lavori pubblici e finanze e tesoro da diverso tempo. Le scadenze incalzavano e quindi il Governo ha fatto ancora una volta ricorso al decreto-legge.

Non condividiamo le soluzioni adottate, dal punto di vista tecnico, né le condividiamo dal punto di vista politico, perché riteniamo, come ho detto poc'anzi, che la strada da seguire fosse quella della decadenza delle società concessionarie non in grado di far fronte ai propri impegni. Mi auguro soltanto, onorevole sottosegretario, che questa vicenda possa veramente concludersi in modo positivo, cioè con una soluzione che sia realmente definitiva per il problema delle autostrade. Ci rendiamo conto che le autostrade sono necessarie per lo sviluppo economico del paese e per il collegamento fra il nord e il sud; però le autostrade non possono essere come le famose croci di cavaliere, che non si negano a nessuno. Anzi, a qualche illustre parlamentare rappresentante dell'Abruzzo non una croce di cavaliere, bensì due croci di cavaliere non sono state negate: e poi la collettività è chiamata a pagare tutto questo!

Questi sono i motivi per cui, onorevole sottosegretario, il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale assume una posizione negativa nei confronti di questo decreto-legge.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare lo onorevole Ciampaglia. Ne ha facoltà.

CIAMPAGLIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, io credo che la conversione in legge di questo decreto-legge porti all'esame dell'Assemblea tutto il problema del settore autostradale, che nel momento attuale paga tutti gli errori di impostazione e di gestione che sono stati compiuti. Ritengo, infatti, che le difficoltà attuali si debbano ricollegare a quelle scelte, di ordine anche economico, che hanno visto il prevalere del trasporto su strada ed il potenziamento del settore automobilistico, che ha creato altri errori ed altri guasti per quanto riguarda l'approvvigionamento dei carburanti. Questi guasti oggi ricadono tutti sull'attuale situazione del settore autostradale.

Come diceva il collega che mi ha preceduto, abbiamo assistito alla proliferazione di alcune iniziative nel campo autostradale, mentre l'indirizzo generale che avremmo dovuto perseguire era quello di creare grandi strade di comunicazione: la grande dorsale dal nord al sud, la dorsale trasversale della pianura padana. Per giunta, le iniziative assunte oggi si trovano in una situazione di stallo, trattandosi di iniziative antieconomiche.

Ho ascoltato poc'anzi un oratore che ha parlato delle iniziative relative al completamento della dorsale nord-sud e della Venezia-Monaco. Nel momento in cui vogliamo riportare ad unità tutto ciò che concerne il settore autostradale, non è anacronistico affermare l'opportunità di completare la grande dorsale. In questa visione, credo che l'autostrada Venezia-Monaco possa essere portata a compimento.

Non intendo ora affrontare l'intero problema del settore autostradale nel suo complesso, così come l'abbiamo affrontato per mesi interi nelle sedute delle Commissioni riunite lavori pubblici e finanze e tesoro, ma vorrei limitarmi ad esaminare alcuni aspetti di questo provvedimento, che si potrebbe definire ponte o tampone, che il Governo è stato costretto ad

emanare nella forma del decreto-legge. Pur essendo stati sempre contrari all'uso del decreto-legge, riteniamo che, in questo caso, fosse necessario emanare un provvedimento d'urgenza che aumentasse le tariffe autostradali e, nel contempo, promuovesse alcune iniziative volte a bloccare la spirale dei debiti contratti con i fornitori, le imprese private e gli espropriati. Quindi, si tratta di un provvedimento che noi riteniamo sia un atto di necessità che trova la sua giustificazione; e noi approviamo l'indirizzo scaturito dal provvedimento stesso, con il quale si scarica sull'utenza l'onere necessario per il risanamento del settore e con il conseguente tentativo di evitare un ulteriore aggravio per l'erario. Il nostro orientamento, quindi, è quello di dare voto favorevole alla conversione in legge del decreto-legge, anche se non ci nascondiamo perplessità sugli effetti che esso avrà sull'economia del nostro paese (ed in particolare per il sud) e su un generalizzato prelievo che viene a penalizzare anche le concessionarie con bilanci in pareggio o in attivo.

Sul piano dei riflessi economici, l'aumento delle tariffe esalta ulteriormente i costi dei trasporti, già provati dall'aumento continuo del carburante. A risentire maggiormente di questi aspetti economici è purtroppo il Mezzogiorno, anche se con il provvedimento al nostro esame noi esentiamo dall'aumento il pedaggio della tangenziale di Napoli, della Messina-Catania, della Messina-Palermo. Con una modifica in Commissione vengono esentate dall'aumento anche le autostrade meridionali. Il Mezzogiorno, comunque, gode già di una autostrada e di una superstrada non soggette a pedaggio. Credo tuttavia che la penalizzazione per il sud resti ugualmente, poiché proprio sull'economia meridionale viene a gravare l'aumento delle tariffe delle autostrade del centro e del nord Italia.

Non so quali siano le disposizioni particolari per la definizione delle singole voci che compongono la tariffa, ma vorrei richiamare all'attenzione del Parlamento il problema dell'arrotondamento che, con lo

aumento delle tariffe, si è avuto sui piccoli tratti autostradali. Su questo dovremmo avere idee molto chiare ed il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe intervenire, poiché abbiamo assistito al fenomeno di alcuni arrotondamenti che provocavano addirittura il raddoppio della tariffa stessa. Ciò è avvenuto con grave danno specialmente dei lavoratori pendolari che quotidianamente raggiungono i grandi centri economici ed industriali del nostro paese. Ritengo che a questo argomento il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe riservare una particolare attenzione.

Un'altra nostra preoccupazione riguarda la generalizzazione del provvedimento, che tratta allo stesso modo concessionarie in pareggio e concessionarie con ampi *deficit*. Tutto ciò fa in modo che il prelievo di risorse dal settore venga a compromettere la situazione delle concessionarie in equilibrio economico, per cui veniamo a trovarci di fronte al trasferimento dello indebitamento dalle società in crisi a quelle sane. Ne deriva la nostra preoccupazione per il fatto che tutto il problema delle autostrade, lungi dall'essere risolto, possa finire per estendere la crisi strutturale a tutte le concessionarie, in quanto le società che non necessitano dell'intervento finanziario dello Stato sono tenute a devolvere parte degli introiti dei pedaggi senza poter provvedere alla copertura dei costi, ammortamenti inclusi, creando quindi nuove situazioni di disavanzo. A tal proposito ho ritenuto di presentare — insieme al collega Ascari Raccagni — un emendamento, affinché possa essere evitata una situazione di crisi per le aziende in pareggio.

Il sistema di prelievo di introiti previsto dal decreto-legge n. 813 viene infine a determinare una situazione ben curiosa per le stesse concessionarie in crisi che, da un lato, ricevono un aiuto finanziario dall'ANAS e, dall'altro, si vedono costrette a versare parte dei loro introiti allo Stato, introiti che invece più logicamente potrebbero essere destinati al pagamento di alcune rate di ammortamento in scadenza, relative ai mutui garantiti dallo Stato. Questo meccanismo ci appare pertanto al-

quanto artificioso, non risolve affatto i problemi del settore e non può sgravare completamente il carico dello Stato che comunque, dopo errori e scelte sbagliate, è tenuto ad assicurare questo pubblico servizio.

L'emendamento cui accennavo, e che credo di poter svolgere in questa sede, eliminerebbe alcune incongruenze permettendo alle concessionarie di trattenere dai maggiori introiti le somme per assicurare l'ammortamento finanziario e quello tecnico nei limiti occorrenti per evitare una riduzione in termini reali della consistenza del relativo fondo iscritto nel bilancio chiuso al 31 dicembre 1978. Tale accorgimento permetterebbe al prelievo delle risorse, all'interno dello stesso settore ed a carico dell'utenza, di operare senza conseguenze negative per le società concessionarie che sin qui hanno correttamente operato, assumendo impegni nei limiti consentiti dalle rispettive gestioni.

Nel concludere, ribadisco la posizione dei deputati socialisti democratici: in se stesso, il provvedimento è un atto di necessità che purtroppo avrà conseguenze negative non marginali nel settore dei pubblici trasporti, non esclusa una certa incidenza sull'andamento economico di settori legati al movimento delle merci. Ma questo provvedimento di necessità troverà giustificazione se verranno presi in considerazione alcuni emendamenti e non si rinverrà a tempi remoti il generale riassetto del settore che potrebbe giustificare un aumento tariffario. Ma se il generale problema dell'assetto autostradale non trovasse adeguata soluzione tempestiva, avremmo contribuito con questo provvedimento ad attuare un prelievo non finalizzato, e quindi non utile all'economia del nostro paese. Mi auguro che effettivamente il provvedimento di generale riforma del settore incontri quanto prima il consenso del Governo e delle forze politiche per cui, dopo guasti, ritardi e gestioni non accorte sul piano dell'economicità, si possa finalmente porre termine ad un altro periodo non certo esaltante della nostra politica economica e delle sue scelte.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare lo onorevole Costa. Ne ha facoltà.

COSTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, nel settore autostradale, ed in particolare in quello delle società a prevalente capitale pubblico, esiste da tempo una grave situazione economica e finanziaria dovuta ad una molteplicità di fattori parzialmente richiamati dai colleghi che mi hanno preceduto. Per fronteggiare tale situazione e conferire un nuovo assetto globale al settore considerato, il Governo ha presentato fin dal settembre 1977 un apposito disegno di legge, deferito all'esame congiunto della sesta e decima Commissione della Camera, il cui iter legislativo, principalmente per disaccordi tra le forze politiche della maggioranza sulle soluzioni da adottare in merito al riassetto, non può certo essere definito esaltante.

A causa di questo sensibile ritardo, lo stesso Governo è stato costretto ad emanare il decreto-legge n. 813 del 23 dicembre 1978. Ciò è stato fatto soprattutto per sciogliere due nodi fondamentali per l'intera problematica, sui quali (come figura nella relazione che accompagna il disegno di legge di conversione) si è già chiarito sufficientemente il definitivo orientamento delle forze politiche che compongono l'attuale maggioranza parlamentare. Tali nodi sarebbero sostanzialmente quello delle manovre tariffarie e quello del soddisfacimento dei creditori degli enti autostradali che si trovano in notevoli difficoltà.

Noi liberali già in altre occasioni abbiamo fermamente criticato l'abitudine del Governo della « grande maggioranza » di anticipare con la decretazione di urgenza parti di provvedimenti di riforma generale, il cui esame va a rilento non tanto per la complessità delle riforme stesse, quanto per i contrasti di fondo esistenti all'interno della maggioranza, esplosi in maniera quasi drammatica due settimane fa.

Abbiamo anche sottolineato la discutibile legittimità costituzionale di questo modo di procedere, che ipoteca un libero e sereno esame delle riforme generali. La co-

sa è tanto più grave oggi, in quanto non esiste più, al momento attuale, la grande maggioranza che sostiene il Governo, per cui risulta completamente svuotata l'affermazione prima riferita, fatta nella relazione che accompagna il disegno di legge di conversione, sulla sostanziale concordanza di vedute tra le forze della maggioranza sui due nodi che il decreto-legge ha inteso sciogliere. Non a caso poco fa in questa aula sono state annunciate astensioni dal voto sul disegno di legge di conversione da parte del rappresentante del partito socialista, del partito comunista ed una cauta, prudentissima adesione — molto critica — da parte del rappresentante del partito repubblicano.

Anche per quello che riguarda il merito del decreto-legge in esame, il nostro parere è sostanzialmente negativo. Ci sono gravi responsabilità per la crisi in cui versa il settore autostradale, anche da parte dei competenti organi dello Stato, che hanno lasciato deteriorare la situazione, e sulle quali si pretende in sostanza di stendere un velo in questa occasione. Probabilmente, proprio per evitare di mettere in luce queste responsabilità, è stato emanato un decreto-legge che, mediante aumenti artificiosi di tariffe estesi a tutta l'utenza autostradale, occulta la situazione reale e fa di ogni società un fascio, invece di individuare quelle marce che hanno portato al disastro attuale.

Non condividiamo nemmeno il fatto che il provvedimento in esame preveda il prelievo dai ricavi anziché dagli utili delle società concessionarie; invero, accadrà che il prelievo dai ricavi farà trasferire passività dalle società in dissesto a quelle attive o in pareggio, con la conseguenza che, anziché sanare le società in rovina, saranno rovinate anche le società sane.

Per i motivi accennati siamo contrari alla conversione del decreto-legge che, oltre tutto, penalizza maggiormente il sud rispetto al nord. Tuttavia, allo scopo almeno di attenuare alcuni dei suoi effetti deleteri, nel caso che venga approvato il disegno di legge di conversione, abbiamo presentato un particolare emendamento

diretto, tra l'altro, al rispetto delle regole economiche e dei contratti di concessione stipulati dalle parti.

Le convenzioni di concessione di servizi a società per azioni sono infatti dei contratti stipulati tra l'amministrazione competente dello Stato ed il concessionario; contratti che stabiliscono le reciproche obbligazioni tra Stato e società concessionaria, per il periodo di concessione.

Il rispetto di queste reciproche obbligazioni è il fondamento stesso sul quale si fonda giuridicamente la concessione. Quando, nel decreto-legge, si stabiliscono aumenti tariffari in deroga alle vigenti convenzioni di concessione e di sostituzione degli aumenti tariffari ivi previsti, non solo si utilizza la legge per modificare unilateralmente contratti firmati tra le parti, ma soprattutto si lancia un siluro sull'istituto della concessione. Il decreto-legge nega, in sostanza, alle società concessionarie l'esercizio delle facoltà, loro riconosciute dalle convenzioni, di effettuare una politica tariffaria adeguata alla copertura dei propri costi, nei limiti stabiliti dalle convenzioni stesse; per di più si impongono loro aumenti di tariffe i cui ricavi sono destinati ad un conto presso la tesoreria centrale, denominato « conto speciale per il ripianamento degli squilibri economici degli enti autostradali per essere utilizzati secondo quanto sarà stabilito da apposita legge ». È già stato osservato dal collega Mellini quanto sia incongruo indicare nel testo di un decreto-legge uno stanziamento relativo ad una legge che non è ancora *in fieri* e che sarà forse sottoposta all'approvazione del Parlamento, quasi che questa legge fosse una certezza giuridica. C'è dunque un florilegio di natura giuridico-costituzionale proprio in questo decreto-legge, laddove si stanziavano 150 miliardi in acconto su una legge (e si usano espressamente i termini « acconto » e « legge ») che il Parlamento dovrà approvare. In sostanza, approvando questo disegno di legge di conversione, il Parlamento si impegna — ma non è così — ad approvare una successiva legge che — si noti — dovrà avere deter-

minate caratteristiche, e cioè dovrà prevedere un certo stanziamento nell'ambito del quale far ricadere i 150 miliardi dell'acconto.

Qui si pone in atto, in pratica, un nuovo tributo, denominato tariffa di pedaggio, sottoposto ad imposte indirette (vale a dire all'IVA nella misura del 14 per cento). In realtà la tariffa di pedaggio non è il corrispettivo di un servizio, in quanto non è destinata alla copertura dei costi del servizio di cui l'utente usufruisce, ma alla copertura di perdite che gravano su altri servizi autostradali collaterali, complementari, comunque diversi. Ci troveremmo cioè di fronte ad una sorta di imposta di scopo (in quanto destinata alla copertura della fidejussione accordata dallo Stato relativamente ai debiti delle società insolventi), sostitutiva del corrispettivo cui i concessionari hanno diritto: imposta non ammessa dal nostro ordinamento giuridico. Si violano così non solo le norme di convenzione ma anche quelle di economicità della gestione, che devono essere seguite dalle società per azioni le quali, pur operando con rischi di impresa, non possono essere costrette a disavanzi per dettato di legge.

Orbene, nel campo autostradale le leggi e le relative convenzioni di concessione prevedono correttamente la devoluzione allo Stato, da parte dei concessionari, degli utili eccedenti gli accantonamenti a riserva legale e la remunerazione sino all'8 per cento del capitale sociale, nonché l'accantonamento di utili per ammodernamenti e completamenti futuri.

Questa è la sola strada da seguire per chiamare le concessionarie attive a contribuire, entro determinati limiti ma nel rispetto del valore giuridico della concessione, al risanamento del settore: nel rispetto cioè dei vigenti regimi concessionari e quindi dell'istituto della concessione. Tutt'al più si potrebbe rendere più imperativa la norma della devoluzione degli utili, sopprimendo la facoltà di accantonamento per riserve che non siano quelle legali, ma rispettando gli obblighi e le facoltà degli amministratori delle con-

cessionarie di operare nell'ambito del codice civile e delle norme fiscali (*Applausi dei deputati del gruppo liberale*).

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

Le repliche del relatore e del rappresentante del Governo sono rinviate alla seduta di domani.

**Annunzio di interrogazioni
e di una interpellanza.**

NICOSIA, Segretario, legge le interrogazioni e l'interpellanza pervenute alla Presidenza.

**Ordine del giorno
della seduta di domani.**

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

Mercoledì 14 febbraio 1979, alle 16:

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

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

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, contenente disposizioni in materia di tariffe autostradali e norme intese a soddisfare in via prioritaria i debiti indilazionabili degli enti autostradali a prevalente capitale pubblico e dei consorzi per le autostrade siciliane (2624);

— *Relatore:* Giglia.

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 814, concernente proroga del termine previsto dagli articoli 15 e 17 della legge 10 dicembre 1973, n. 804, per collocamento in aspettativa per riduzione di quadri degli ufficiali delle forze armate e dei Corpi di polizia (2625);

— *Relatore:* Tassone.

La seduta termina alle 20,25.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI
Avv. DARIO CASSANELLO

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. MANLIO ROSSI

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZA
ANNUNZiate****INTERROGAZIONE
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

FORMICA, MIANA E MARGHERI. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato, della marina mercantile, delle partecipazioni statali e del bilancio e programmazione economica.* — Per conoscere — premesso che:

1) la bozza di piano settoriale per la cantieristica presentata dal CIPI al Parlamento prevede la chiusura dei cantieri di Pietraligure e Navalsud;

2) nel cantiere Navalsud di Napoli dipendente dalla GEPI, era in corso un piano di investimenti volto a dotare il cantiere — come sostenuto dalla stessa GEPI — della tecnologia più moderna e competitiva. Fino ad oggi la spesa sostenuta è stata pari a circa due terzi dell'investimento previsto, per un totale di oltre 8 miliardi;

3) il tipo di attività che la Navalsud deve svolgere rientra nell'ambito della costruzione, riparazione, carenaggio e manutenzione di navi da carico, cisterne,

traghetti e aliscafi il cui sviluppo non contraddice le pur criticabili indicazioni CEE di ristrutturazione della cantieristica europea. È prevista, inoltre, la dotazione di una piattaforma di sollevamento navi unica nel Mediterraneo;

4) le indicazioni emerse dalla Commissione studio della marina mercantile, la presa di posizione delle regioni sedi di porti e di cantieri navali dell'ottobre scorso e il giudizio di alcuni esponenti dell'attuale Governo concordano nello sconsigliare la chiusura del cantiere Navalsud;

5) l'intero settore cantieristico della regione Campania — che in larga parte è a partecipazione statale — è minacciato da cassa integrazione, a causa di una errata impostazione della politica delle commesse pubbliche che penalizza complessivamente la cantieristica meridionale —

se i ministri suddetti non ritengono di invitare la GEPI a riprendere immediatamente i lavori di ristrutturazione del cantiere Navalsud e comunque di sospendere ogni decisione a carattere definitivo per consentire al Parlamento di discutere e approvare il piano di settore della cantieristica nazionale, nel cui ambito va mantenuta, qualificandola, l'industria cantieristica napoletana. (5-01551)

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

PRETI. — *Ai Ministri della sanità e di grazia e giustizia.* — Per conoscere — in relazione alle gravi accuse di illegalità mosse dalla UISAO (Unione italiana sindacati autonomi ospedalieri) di Paternò alla amministrazione del locale ospedale e specificate in un dettagliato esposto-denuncia inviato dall'UISAO stessa, in data 28 novembre 1978, al procuratore della Repubblica del tribunale di Catania e, per conoscenza, ai due Ministeri — se ritengano di promuovere una inchiesta atta ad accertare i fatti e quali misure intendano assumere nei confronti degli eventuali responsabili. (4-07194)

AMALFITANO. — *Ai Ministri dei beni culturali e ambientali e dei lavori pubblici.* — Per sapere se sono informati del precarissimo stato in cui trovasi la Chiesa di San Domenico in Ceglie Messapica (Brindisi), notevole monumento artistico pugliese, da più tempo chiusa al pubblico, data la pericolosità della stessa statica; e quali iniziative si intendano prendere per la restituzione del monumento e delle opere d'arte, anch'esse da restaurare, in questa contenute, alla piena fruizione della comunità che ha più volte lamentato, tramite i normali organi rappresentativi, tale stato di abbandono. (4-07195)

ZANONE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere:

se corrispondano a verità le notizie riguardanti l'assegnazione, per trattativa privata, alla cooperativa muratori e cementisti di Ravenna, dei lavori del secondo lotto della tangenziale di Parma, da parte della direzione generale dell'ANAS;

se non ritenga opportuno disporre, qualora la notizia fosse confermata, affinché la gara venga esperita con il sistema della licitazione privata aperta al più ampio numero di imprese. (4-07196)

SAVOLDI E ALLEGRI CESARE. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere i criteri con i quali la giunta della Camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura di Brescia ha deliberato di rilasciare alla società F.C. PAN ed al panificio cooperativo Montorfano, ambedue con sede nel comune di Erbusco, le licenze per l'insediamento di due panifici industriali sempre nello stesso comune di Erbusco disattendendo con tali provvedimenti le norme dettate dall'articolo 2 (ultimo comma) della legge 31 luglio 1956, n. 1002 che prescrive l'accertamento « del nuovo impianto in relazione alla densità dei panifici esistenti e del volume della produzione nella località ove è stata chiesta l'autorizzazione »;

per sapere inoltre se la Camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura di Brescia abbia nel contempo considerato e in quale misura il danno che l'insediamento dei due nuovi panifici industriali nel comune di Erbusco arreca ai livelli occupazionali di un notevole numero di panificatori artigiani operanti nella zona, dei loro familiari coadiutori e dei loro dipendenti, danno di gran lunga superiore alle modeste possibilità di occupazione offerte dai nuovi insediamenti industriali. (4-07197)

CASALINO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere lo stato attuale della pratica per la concessione della pensione di guerra al signor De Lorenzis Carmine nato il 5 gennaio 1912 a Tuglie (Lecce).

L'interessato è stato sottoposto a visita dalla Commissione medica per le pensioni di guerra di Taranto il 17 novembre 1977 e la direzione provinciale del tesoro di Lecce ha inoltrato la pratica il 31 ottobre 1978 con lettera protocollo n. 12748.

(4-07198)

CASALINO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere:

se è a conoscenza che presso l'Istituto di previdenza per i dipendenti Enti locali giacciono 32.000 pratiche da defini-

re, di cui 22.000 di sovvenzione contro cessione quota della retribuzione e le rimanenti 10.000, riguardanti il trattamento di quiescenza e quello di pensione del personale collocato a riposo per limiti di età oppure per esodo volontario;

se conosce quanto si afferma negli Uffici di via Cristoforo Colombo 44, che per poter evitare l'aumento del numero delle pratiche giacenti occorre coprire minimo cinquecento posti di lavoro, sia per rimpiazzare il personale che ha lasciato l'Amministrazione e anche per far fronte alle nuove esigenze;

quali iniziative intenda prendere per rimuovere le cause che impediscono la regolare e tempestiva definizione delle pratiche riguardanti la cessione col quinto, il trattamento di quiescenza e la liquidazione della pensione per decine di migliaia di lavoratori che hanno prestato o prestano ancora la loro attività presso gli Enti locali e ospedalieri fidando di poter fruire con puntualità delle loro spettanze.

(4-07199)

CASALINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere — premesso che:

il Servizio materiale e trazione dell'Azienda autonoma ferrovie dello Stato di Firenze, con lettera TU.73.4/312.0 del 26 agosto 1977, avvertì la ditta NOMEF di Trepuzzi (Lecce) che l'azienda stessa dal 1° gennaio 1978 avrebbe subito una riduzione del 10 per cento rispetto all'impegno contrattuale annuo;

nel 1978 la ditta NOMEF non solo ha avuto assegnato meno carri ferroviari per la riparazione, ma addirittura ha subito un'ulteriore riduzione di 30.000 ore lavorative rispetto all'ammontare delle ore spettanti in base agli accordi;

in conseguenza di tale riduzione si prevede che le maestranze dei reparti addetti alla riparazione dei carri ferroviari saranno messi in cassa integrazione guadagni per mancanza di lavoro —

quali sono i motivi per i quali malgrado spesso si ripeta che bisogna sostenere e sviluppare l'occupazione nel Mezzogiorno la ditta NOMEF di Trepuzzi

(Lecce) è costretta in condizioni tali da avviare in cassa integrazione guadagni gli operai suscitando malcontento fra gli operai e ripercussioni negative nella popolazione. (4-07200)

CASALINO. — *Ai Ministri degli affari esteri e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere — premesso che:

il signor Cappello Damiano nato il 31 dicembre 1942 a Squinzano (Lecce), con contratto scritto di lavoro a termine, datato 15 aprile 1978, stipulato con la società per azioni ICOGEN - Ingegneria costruzioni generali, corrente in Caserta, in persona del suo presidente signor Pasquale Quaranta, si impegnava di mettersi a disposizione della ditta ICOGEN per lavorare nell'Arabia Saudita;

la società ICOGEN dopo l'inizio del lavoro in Arabia Saudita fa rimpatriare gli operai ingaggiati fra i quali il signor Cappello Damiano venendo meno agli accordi pattuiti e negando il lavoro e quindi il nuovo espatrio in Arabia Saudita solo a Cappello Damiano affermando: « il signor Cappello ha prestato la propria opera sino al 26 giugno 1978, data in cui rientrava in Italia per necessità di regolarizzazione del visto di soggiorno in Arabia Saudita e non è potuto poi rientrare in Arabia Saudita e quindi continuare il proprio rapporto di lavoro con la ICOGEN società per azioni esclusivamente per diniego da parte della competente autorità araba di rinnovargli il visto di ingresso » —

se risulta vero quanto esposto in narrativa e quali iniziative si intendano prendere per evitare che vi siano discriminazioni contro lavoratori italiani ingaggiati per lavorare in Arabia Saudita. (4-07201)

GUARRA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che l'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 636, statuisce che il compenso ai componenti delle commissioni tributarie di I e II grado è determinato per ogni ricorso deciso — se ritenga di far pervenire alle segreterie delle

commissioni tributarie ove, al contrario, come si verifica a Benevento e altrove, la liquidazione di detti compensi in materia di imposte indirette avviene per ogni decisione indipendentemente dal numero dei ricorsi, opportune istruzioni per la corretta applicazione della norma citata. Ciò, sia per corrispondere all'esigenza dell'adozione di un criterio uniforme in tutto il territorio nazionale, in aderenza alla lettera ed allo spirito della legge e sia per evitare l'ingenerarsi di malumore e malcontento nei componenti di quelle commissioni, tenuto conto che altrove la liquidazione dei compensi avviene sulla base del numero dei ricorsi o del numero dei ricorrenti con unico ricorso quando le posizioni tra questi siano diverse rispetto alla imposizione tributaria. (4-07202)

MAZZARINO ANTONIO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

a) la scuola media statale « Giovanni Pascoli » di Catania ha sede nei locali di un edificio carente nelle sue strutture e al di sotto del minimo dei parametri di un *habitat* scolastico;

b) una recente perizia, depositata presso il provveditorato agli studi di Catania, definisce i locali in uso alla « Giovanni Pascoli » pedagogicamente inidonei ed esprime la necessità dell'abbandono immediato dei locali pericolanti e la sospensione di ogni attività a tempo pieno;

c) il provveditorato agli studi di Catania ha lasciato ogni ultima decisione al personale direttivo della scuola che ha quindi ampliato e incoraggiato l'esperimento del tempo pieno nonostante mancasse per i locali in uso alla « Giovanni Pascoli », l'agibilità igienico-sanitaria e la staticità — se ritenga opportuno assumere urgenti iniziative al fine di far attuare tempestivamente quanto indicato nella perizia sopra ricordata. (4-07203)

AMARANTE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* —

Per sapere, per ciascuna delle seguenti aziende tutte ubicate nel comune di Nocera Superiore in provincia di Salerno: Faba Sud, Litolit, Celentano, Cartonbox, Interbox, Frigo sud, De Maio, Co.me.co., Deaban, Defanplastica, Sasriv, Mobilifici Martorelli, Fratelli Basile, Fratelli Barberio, Petti, Conservifici CIA, Fratelli D'Acuzzi, Nuceria, Salzano, Pomilia, Antonio Petti, se siano stati richiesti, deliberati od erogati finanziamenti pubblici e, in caso affermativo, per conoscere:

1) la data, l'entità e la finalizzazione del contributo richiesto, deliberato od erogato;

2) il numero, distinto in stabili e in stagionali, dei lavoratori occupati prima della richiesta di finanziamento; il numero dei posti di lavoro, distinti in stabili e stagionali, da creare con il finanziamento richiesto; il numero, distinto in stabili e stagionali, dei lavoratori effettivamente occupati complessivamente a seguito della erogazione dei finanziamenti pubblici. (4-07204)

CRAVEDI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se ritiene opportuno intervenire presso l'Istituto nazionale assistenza dipendenti enti locali per vedere per quali motivi il signor Gallinari Bruno abitante a Piacenza via Dante, 43, posizione n. 501264/78, non ha ancora ricevuto notizie in merito alla sua domanda di pensione. (4-07205)

CRAVEDI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere gli orientamenti del Ministero della difesa sulla situazione produttiva e occupazionale esistente presso il Laboratorio pontieri di Piacenza e quali sono le iniziative per un rilancio produttivo di detto stabilimento.

Nel « Libro bianco » presentato al Parlamento si è indicata la necessità di un recupero dell'area produttiva degli stabilimenti militari onde metterli nelle condizioni di assolvere ai loro compiti di supporto tecnico-industriale dell'Esercito italiano. Questa indicazione contrasta con la situa-

zione esistente presso il Laboratorio pontieri di Piacenza il quale registra una continua perdita di occupati e contemporaneamente un aumento del lavoro fatto svolgere fuori dallo stabilimento presso ditte private.

L'interrogante, nel chiedere al Ministro spiegazione per questa politica produttiva che congela l'utilizzo di valide strutture produttive, sollecita il Ministro della difesa ad esaminare con urgenza la situazione di questo importante stabilimento — l'unico del genere che svolge e può svolgere una precisa funzione nel settore della manutenzione di tutto il materiale nante utilizzato dall'Esercito —, per arrivare ad una ripresa dell'attività produttiva e per sostituire i dipendenti che in questi ultimi anni hanno cessato la loro attività per raggiunti limiti d'età. (4-07206)

ADAMO. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dei lavori pubblici.* — Per sapere se sono a conoscenza che nel comune di Pietradefusi, in provincia di Avellino, nella frazione Dentecane, le opere realizzate nel lontano 1963-'64 con il cantiere-scuola di lavoro n. 079637/L per la costruzione dell'asilo parrocchiale San Paolo Apostolo, non hanno mai avuto la destinazione per la quale era stato assegnato il finanziamento pubblico.

L'opera, nel corso dei quindici anni trascorsi, è stata adibita ad usi privati così come fa rilevare l'Amministrazione comunale in una lettera trasmessa al Ministero del lavoro in data 27 dicembre 1977 e per conoscenza alla pretura di San Giorgio del Sannio.

Intanto va detto che dalla nota dell'Ufficio del genio civile di Avellino del 10 gennaio 1978 trasmessa al comune di Pietradefusi, si rileva che il Ministero dei lavori pubblici approvò la perizia dei lavori con decreto 2 agosto 1963, n. 14678.

Per conoscere i motivi per i quali non è stata mai data risposta all'Amministrazione comunale di Pietradefusi in ordine ai quesiti sollevati;

come si intende intervenire per accertare responsabilità per il mancato utilizzo di un'opera realizzata con denaro dello Stato e per il recupero degli eventuali utili che si sono realizzati destinando gli ambienti ad uso privato. (4-07207)

FURIA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere —

premesso che l'ufficio della motorizzazione civile di Vercelli non è in grado di assicurare un efficiente servizio per il collaudo degli automezzi nella città di Biella, con la conseguenza di suscitare il vivo malcontento degli autotrasportatori interessati, che si vedono costretti a sopportare lunghe attese in vista del collaudo, senza essere certi di passare il turno (in qualche caso, per la mancanza di tempo, sono stati costretti a presentarsi due o tre volte prima di potere essere ammessi all'esame di collaudo);

tenuto conto dello stato di viva agitazione delle categorie interessate, di cui si sono fatte portavoce in questi ultimi giorni le associazioni locali degli artigiani —

quali provvedimenti intende adottare per adeguare il personale dell'ufficio della motorizzazione civile di Vercelli alle necessità e per rendere regolare il servizio di collaudo al fine di evitare agli interessati gli intollerabili disagi lamentati. (4-07208)

FURIA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se è informato che, al di là delle generiche assicurazioni che sono state fornite, la situazione del rifornimento di prodotti petroliferi nel Biellese è giunta ad un punto di estrema gravità in conseguenza del fatto che numerose ditte distributrici lamentano di non ricevere da alcuni giorni rifornimenti e di essere quindi impossibilitate a servire sia le imprese industriali che gli utenti privati.

L'interrogante chiede inoltre di sapere quali sono le ragioni di un tale stato di cose e quali provvedimenti intende adottare per farvi fronte. (4-07209)

CASALINO. — *Ai Ministri della marina mercantile, dei lavori pubblici e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere — premesso che:

l'insediamento industriale Fiat-Allis per la produzione di macchine movimento terra a Lecce, secondo quanto fu affermato, fra l'altro doveva contribuire a dare lavoro agli operai del Salento e incrementare il commercio marittimo in quanto la Fiat-Allis esporta il 60 per cento della produzione;

su iniziativa dell'interrogante nella primavera del 1977, funzionari della Direzione commerciale Fiat-Allis del centro studi di Stupinigi (Torino) si recarono nella città di Gallipoli per verificare l'agibilità del porto commerciale, in modo da poterlo utilizzare per la esportazione delle macchine movimento terra prodotte negli stabilimenti leccesi;

sempre la Direzione commerciale della Fiat-Allis di Stupinigi con lettera del 12 aprile 1977 fece notare le opere indispensabili da realizzare per l'agibilità del porto di Gallipoli impegnandosi a cominciare la esportazione oltre mare della produzione di Lecce attraverso il porto di Gallipoli a partire dal 1978 qualora le opere indicate si fossero realizzate;

l'interrogante più volte in Aula e in sede di Commissione trasporti ha sollecitato l'intervento del Ministero della marina mercantile e degli altri ministeri competenti per la realizzazione delle opere ritenute indispensabili dalla Fiat-Allis e da altre industrie locali per la utilizzazione del porto di Gallipoli;

il Centro commerciale Fiat-Allis di fronte alla mancata realizzazione delle opere indispensabili per rendere agibile il porto di Gallipoli ha stipulato infine una convenzione con gli organi rappresentativi di porti marittimi non pugliesi per spedire le macchine movimento terra prodotte a Lecce —

quali iniziative intendono prendere per realizzare prontamente le opere indispensabili per rendere agibile il porto com-

merciale marittimo di Gallipoli in modo che possa assolvere almeno alla funzione dell'imbarco-sbarco delle merci riguardanti l'industria, l'agricoltura e il commercio della provincia di Lecce. (4-07210)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se intende sollecitare lo svolgimento del concorso direttivo in atto, in quanto la scuola elementare statale ha circa 2.000 circoli didattici vacanti.

Per sapere se è vera la notizia che i componenti della suddetta Commissione del concorso direttivo si riunirebbero ogni 15 giorni e ciò non favorirebbe il suo sollecito svolgimento, e per proporre che la direzione generale dell'istruzione elementare dia disposizioni dal prossimo anno scolastico 1979-80 ai Provveditori agli studi, perché da questi vengano assegnati compiti agli ispettori tecnici delle grandi città e zone di competenze diverse ogni anno per evitare eventuali cristallizzazioni, lassismo, eventuali compiacenti concessioni, mancanza di aggiornamento. (4-07211)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se corrisponde al vero che lo stabilimento delle Carceri Nuove di Torino, il carcere più colpito dai terroristi è senza direttore. Per avere pertanto notizie su tale situazione che ha dell'incredibile.

Per sapere perché le « Nuove » sono nel mirino del terrorismo e come mai nessun altro penitenziario d'Italia è stato colpito così duramente dai *commandos* dell'eversione e se è vero che questa prigione, che ospita circa 900 detenuti e 50 detenute, è abbandonata a se stessa, in quanto la responsabilità della direzione è affidata a funzionari che vengono da fuori Torino, i quali, per questo motivo non conoscono a perfezione la situazione delle Nuove, e si troverebbero quindi impreparati, dinanzi a qualche sommossa improvvisa o comunque a qualsiasi imprevisto. (4-07212)

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Per sapere:

se sono a conoscenza che a Torino esiste un « asilo notturno Umberto I » (dormitorio pubblico), che si trova in uno stato di grave degradazione dello stabile e per l'inumana situazione cui sono costretti gli ospiti da un regolamento che risale alla metà dell'800;

se sono a conoscenza che finora l'attuale amministrazione comunale di Torino ha ignorato la necessità di questo servizio perché gli apolidi, gli accattoni, gli emarginati esistono ancora e basterebbe invitare il sindaco e gli assessori di Torino a recarsi, di giorno e di notte, a Porta Nuova, nei depositi dei vagoni, lungo le rive del Po, tra le panchine dei giardini reali o di via Giulio nell'ex ospedale psichiatrico;

se intenda il Governo di chiedere all'amministrazione comunale di Torino di prendere il problema in seria considerazione e soprattutto di non guardare allo stabile dell'asilo come ad una facile soluzione al problema della sede per i servizi socio-sanitari, perché i locali sono e devono restare a disposizione delle suddette categorie di persone, e saranno appena sufficienti se ci sarà la volontà politica di organizzare un vero e proprio servizio sociale, strutturato in modo organico e completo (assistenza sociale e sanitaria, mensa, lavanderia), per reinserire coloro che ne avrebbero la possibilità e per offrire ai disadattati non più recuperabili un minimo di dignità.

L'interrogante chiede altresì un energico intervento sull'amministrazione comunale di Torino perché anche in questo caso non si parli soltanto di rendere la città « a misura d'uomo » e di lotta « all'emarginazione ed alle sue cause » ed al « superamento della fase assistenziale dei servizi », arrivando a rendere l'asilo un luogo di accoglienza, dignitoso e strettamente temporaneo, a quanti sono nella totale indigenza. (4-07213)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro del tesoro e al Ministro per le regioni.* — Per sapere:

se sono a conoscenza che la Regione Piemonte ha finora speso per incarichi professionali relativi a più o meno noti « studi e indagini » la modesta somma di 3 miliardi, tra cui una delibera dello scorso dicembre con la quale la Giunta regionale ha deciso di spendere altri 300 milioni per una delle tante indagini, affidata a due architetti, Angelo Marzi e Bruno Prianti ed all'esperto Giampaolo Morrello;

se non ritenga opportuno il Governo richiamare gli amministratori socialcomunisti della regione Piemonte all'osservanza della legge regionale 6 novembre 1978, n. 65, sulle « norme per il conferimento di incarichi e consulenze nell'ambito delle attività dell'Amministrazione regionale »;

se intendano conoscere quali sono i motivi che hanno determinato la Giunta regionale del Piemonte a non rispettare il dettato legislativo in tema di incarichi e consulenze, anche per il fatto che il personale ed i tecnici della Regione, essendo stati esclusi, potrebbero essere stati considerati incapaci o sprovveduti, essendo questo lavoro di loro competenza e loro dovere farlo. (4-07214)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei lavori pubblici e al Ministro per le regioni.* — Per sapere se intendono sollecitare l'approvazione da parte della Regione Piemonte di un contributo di 20 milioni, richiesto da quasi un anno, per il restauro ed il rifacimento del tetto della Chiesa di « S. Giovanni » di Benna in provincia di Vercelli, rovinato durante l'alluvione dell'ottobre 1977.

Per sapere se la pratica che ha già avuto il benessere della Soprintendenza di Torino oltre a quello del Comune di Benna, attende una sollecita conclusione da parte del Provveditorato regionale alle opere pubbliche per il Piemonte, perché più il tempo passa e più aumentano i danni. (4-07215)

RUSSO FERDINANDO. — *Ai Ministri dei beni culturali e ambientali e della pubblica istruzione e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* -- Per conoscere — premesso che, dopo l'allarme dato alla Conferenza episcopale della Sicilia, dalla Sovrintendenza ai beni culturali e dai tecnici che lavorano alle opere di restauro del Duomo di Monreale, gli organi di informazione hanno diffuso la notizia che il Duomo di Monreale corre un gravissimo pericolo a causa dell'infiltrazione di un esercito di termiti che non solo hanno minato le pregevolissime strutture lignee, ma hanno anche scavato gallerie e camminamenti nelle pareti sotto i mosaici, divorando la paglia di cui è impastata la malta che regge le tessere d'oro dei mosaici — quali iniziative abbiano adottato allo scopo di stabilire la vera entità del danno, che stando alla denuncia della sovrintendenza, sarebbe davvero rilevante.

Considerato, poi, che il Duomo di Monreale — attrattiva di turismo di tutto il mondo ed oggetto di studio e di ammirazione di letterati e di artisti, oltre che centro di culto religioso — costituisce uno dei più pregevoli monumenti dell'arte normanna che non interessa soltanto la Sicilia, ma il più ampio patrimonio artistico nazionale che deve essere conservato alla storia ed alla civiltà, l'interrogante desidera sapere se i competenti ministri abbiano preso in considerazione l'opportunità di affiancare e coordinare le iniziative che la Sovrintendenza ai monumenti e la Regione siciliana stanno adottando con lodevole prontezza, non sfuggendo l'importanza, davvero eccezionale, che il caso riveste e l'urgenza di provvedimenti idonei a conservare questo monumento normanno che onora la Chiesa e la cultura del paese. (4-07216)

MENICACCI, SPONZIELLO, NICOSIA, CERULLO, GALASSO e PALOMBY ADRIANA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere, in tema di riliquidazione della indennità di buonuscita — attesto che:

in conformità del principio fissato dalla VI sezione del Consiglio di Stato,

con sentenza 17 ottobre 1975, n. 437, nella quale si afferma che la tredicesima mensilità è un emolumento fisso ricorrente, di natura non diversa dallo stipendio, per cui deve computarsi nella retribuzione annua complessiva ai fini del calcolo dell'indennità di buonuscita, molti insegnanti collocati in pensione hanno richiesto la riliquidazione della suddetta indennità, inoltrando la relativa pratica ai provveditorati agli studi;

benché siano trascorsi oltre due anni dall'emissione della sentenza sopracitata, il Governo non ha ancora provveduto ad assegnare alla Direzione generale dell'ENPAS (Servizio previdenza — ufficio buonuscite — via Santa Croce in Gerusalemme, Roma) i fondi necessari per le riliquidazioni di cui trattasi (corre, anzi, voce che ci sia pericolo di una prescrizione dei termini a danno degli insegnanti pensionati e che le loro richieste perderebbero ogni effetto nel caso in cui il Governo perdesse ancora tempo nell'ottemperare a quanto disposto dal Consiglio di Stato) —

se si intenda dare una positiva soluzione a tale problema che interessa un numero notevole di insegnanti in pensione e che acquista, quindi, un importante valore sul piano politico-sociale. (4-07217)

CONCHIGLIA CALASSO CRISTINA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se intenda intervenire a favore del signor Giuseppe Ingrosso nato a Surbo (Lecce) il 18 marzo 1913 — orfano di Cosimo — il quale ha inoltrato domanda di pensione di reversibilità già goduta dalla madre Pascali Rosa Donata, deceduta.

Si fa presente che l'interessato Giuseppe Ingrosso inoltrava domanda il 2 maggio 1975; che il 18 luglio 1978 l'interrogante sollecitava l'evasione della pratica; che in data 19 agosto 1978 il direttore generale delle pensioni di guerra rispondeva di aver preso buona nota riservandosi di dare quanto prima notizie in merito.

A tutt'oggi non si è avuta alcuna notizia. (4-07218)

FRANCHI. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se sia a loro conoscenza che il dipendente dell'Italcantieri di Monfalcone, Vincenzo Lo Faro (matricola 5898/0 centro 891) non ha ottenuto la variazione di qualifica dalla 3^a alla 4^a nonostante la giusta proposta dei suoi superiori diretti (ingegner Danieli, direttore generale marina militare dello stabilimento di Monfalcone e ingegner Tofano, responsabile produzione e personale e signor Soranzio capo ufficio pesatori e disegnatori) ed in contrasto con quanto dispongono gli articoli 15 e 13 della legge 20 maggio 1970, n. 300, ed anche col fatto che le sue mansioni del citato Lo Faro sono state chiaramente individuate dall'Ispettorato provinciale del lavoro di Gorizia che, già in data 8 marzo 1977, con lettera n. 1676/002-RL, aveva ingiunto per tutta una serie di lavoratori addetti alla pesatura, ivi compreso il Lo Faro, il passaggio dalla 3^a alla 4^a categoria in considerazione della «esistenza di attività di particolare rilievo»; e per conoscere quali urgenti interventi intenda operare nei confronti dell'Ispettorato del lavoro la cui ingiunzione non è stata fatta rispettare e nei confronti dell'Italcantieri. (4-07219)

FRANCHI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e del tesoro.* — Per conoscere quali nuove difficoltà si oppongano al pagamento dell'indennità per lavoro nocivo e rischioso di cui al decreto n. 146 del 5 maggio 1975 e alla legge 18 novembre 1975, n. 613, in favore del personale non docente dell'università degli studi di Trieste; e per sapere se risponda al vero che presso alcune università, tra cui quella di Padova, sono state concesse anticipazioni che, invece, appaiono impossibili presso l'università di Trieste. (4-07220)

VALENSISE E TRIPODI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se intenda promuovere con ogni urgenza idonei provvedimenti che consentano il distacco dei dipendenti dell'azienda delle ferrovie

dello Stato componenti dei consigli circoscrizionali nelle località dei consigli di appartenenza o in località vicine, in armonia a quanto disposto da altre amministrazioni: ciò per porre fine alla attuale situazione di grave disagio per detti dipendenti che per partecipare alle riunioni ed espletare il mandato ricevuto devono ottenere permessi, sottoponendosi spesso a lunghi viaggi con fatiche per gli interessati e danno evidente per il servizio. (4-07221)

GIORDANO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere — premesso:

che il materiale audiovisivo (film, proiettori, ecc.) in dotazione al Provveditorato agli studi di Novara giace inutilizzato e sotto sigilli da circa due anni, da quando cioè è stato soppresso il «Centro sussidi audiovisivi»;

che l'impossibilità di usare tale materiale non favorisce il miglioramento della didattica e rappresenta uno spreco di risorse, che ha sollevato critici rilievi nel mondo scolastico novarese —

se non ritiene opportuno emanare sollecite norme che consentano la utilizzazione del suddetto materiale audiovisivo, di cui molte scuole avvertono la esigenza e la utilità, ed evitare che alla diffusa esigenza di attrezzature didattiche audiovisive corrispondano sigilli considerati intoccabili da anni per mancanza di istruzioni ministeriali. (4-07222)

TREMAGLIA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno.* — Per sapere se sono a conoscenza della grave situazione in cui si trova la valle Brembana dove la strada statale per la frana caduta il giorno 7 febbraio 1979, è bloccata e per un lungo tratto, prima del comune di Zogno, il traffico è dirottato sulla vecchia sede della linea ferroviaria a senso unico alternato e dove la voragine apertasi sul monte Zucco minaccia di estendersi;

l'interrogante chiede di accertare tutte le responsabilità nel fatto a carico di

organi pubblici o di imprese private per stabilire se, e in quale misura, le cause della frana siano da ricondursi ai lavori in corso per la nuova strada statale;

se a tal proposito per la costruzione della nuova sede stradale siano stati effettuati le necessarie prove e gli indispensabili controlli e con quale esito; quali misure si intendano adottare per dare soluzione definitiva al problema sul tappeto da troppi anni e quali immediate decisioni vengano prese per permettere la rapida riapertura della importante arteria la cui chiusura costituisce gravissimo disagio per tutti gli abitanti della valle Brembana.

L'interrogante fa presente la difficile condizione dei molti lavoratori pendolari, e degli studenti, la situazione sempre più precaria per il commercio e per l'industria, per l'impossibilità del regolare transito dei mezzi pesanti, la ripercussione, gravemente negativa per il turismo invernale, non potendosi più raggiungere le località montane dell'alta valle.

L'interrogante chiede ai Ministri competenti se ritengano indispensabile disporre per opere stradali urgenti, anche provvisorie, per consentire la ripresa effettiva del traffico e quali provvidenze immediate intendano disporre, a titolo di risarcimento di fronte ai gravissimi danni che l'intera comunità della valle ha subito e subisce.

(4-07223)

SERVADEI. — *Al Governo.* — Per conoscere quali iniziative intenda promuovere sia sul piano interno che internazionale per arrestare la grave perdita di competitività della nostra esportazione ortofrutticola la quale ha subito nel 1978, rispetto al 1977, una flessione del 14 per cento.

Mentre i nostri *partners* europei continuano ad aumentare le loro vendite agricole sul mercato italiano (tanto che acquistiamo ormai nella Comunità l'80 per cento della carne, il 77 per cento dei formaggi, il 100 per cento del burro e dello zucchero, ecc.) le esportazioni italiane di

prodotti ortofrutticoli e agrumari subiscono riduzioni allarmanti sia per carenza d'organizzazione commerciale, sia, soprattutto, per un'insufficiente protezione alla frontiera che lascia le nostre produzioni alla mercé della concorrenza dei paesi terzi.

Lo squilibrio della nostra posizione concorrenziale all'interno del mercato comune costituisce un grave *handicap* per il nostro paese, il quale mentre non riceve (come fornitore) i benefici che si attendeva agli inizi degli anni 1960, è costretto (come cliente) a sopportare oneri enormi a causa dei prezzi della Comunità che sono notevolmente più elevati di quelli del mercato mondiale. È noto che paghiamo (per effetto del giuoco dei prelievi) il 60 per cento in più per la carne, il 40 per cento in più per il riso, il 45 per cento in più per il grano, il 220 per cento in più per il burro, ecc., oneri che concorrono a mantenere il nostro *deficit* agricolo-alimentare verso i *partners* europei intorno a 1.700 miliardi di lire e, verso tutti i paesi, intorno a 4.000 miliardi di lire all'anno.

Tale squilibrio è destinato a peggiorare con l'ingresso nella Comunità dei paesi mediterranei i quali, essendo in condizioni di praticare prezzi pari a circa la metà di quelli italiani, indeboliranno ulteriormente la nostra posizione di fornitori di prodotti ortofrutticoli e agrumari, ormai scesa dal 31 per cento al 27 per cento del totale comunitario.

Purtroppo tale situazione non è stata mai affrontata con la dovuta energia e determinazione, preferendosi (per incapacità negoziale) accettare misure dirette più a tacitare i nostri produttori che a risolvere gli squilibri di fondo della politica agricola comune. Sicché si è giunti alla vigilia dell'instaurazione del sistema monetario europeo e dell'ampliamento della Comunità ai paesi mediterranei con tutti i problemi agricoli ancora sul tappeto, problemi che non potranno essere messi in ombra né da eventuali erogazioni agevolative a carico del FEOGA né da agevolazioni a favore di singoli prodotti agricoli.

L'interrogante ritiene pertanto che da parte del Governo occorra prendere ogni iniziativa per una rielaborazione della politica agricola comune, allo scopo di eliminare gli aspetti abnormi che la fanno ben diversa da quella ideata dai « padri fondatori » e che sono fattori d'instabilità dell'intera costruzione europea. (4-07224)

INTERROGAZIONI A RISPOSTA ORALE

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dell'agricoltura e foreste e dell'industria, commercio ed artigianato, per conoscere se, visto che vengono propagandati nella stampa specie nel Trentino-Alto Adige "I vini del Concilio - conoscerli per conoscere il Trentino" se non corrisponde ad esigenze di leale concorrenza, ed allo stesso tempo di una più esatta valorizzazione delle qualità dei vini suddetti specie in ordine al loro invecchiamento, che sulla pubblicità suddetta venga specificato a quale Concilio si fa riferimento, spettando certamente il collegamento ideale e materiale con il Concilio Vaticano vuoi primo che secondo solo al vino Frascati, Grottaferrata o, al più all'EST EST EST. Mentre, d'altro canto, il Concilio di Trento evoca un invecchiamento assai maggiore, con rischi, però, di marsalizzazione e di deterioramento, anche per le gradazioni più elevate.

« Gli interroganti chiedono di conoscere quali procedimenti intendano adottare i Ministri per ovviare, eventualmente attraverso opportune regolamentazioni, agli inconvenienti ed imprecisioni sopra lamentate.

(3-03655) « GALLI MARIA LUISA, MELLINI, DE CATALDO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dell'interno, per sapere, alla luce delle dichiarazioni rese dal Consigliere istruttore di Roma Gallucci e riporta-

te dalla stampa domenica 11 febbraio, secondo le quali in nessuna occasione e quindi neppure nel settembre 1978 il generale Dalla Chiesa gli avrebbe riferito, neppure sommariamente, di colloqui intercorsi con il giornalista Viglione e il senatore Cervone aventi ad oggetto gli incontri con un presunto terrorista e le proposte di costui, quali provvedimenti intende prendere il Governo nei confronti del generale Dalla Chiesa che ha indotto il ministro a riferire alle Commissioni riunite interni e difesa, nella seduta del 9 febbraio 1979, circostanze non rispondenti a verità.

(3-03656) « GALLI MARIA LUISA, MELLINI, DE CATALDO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri delle partecipazioni statali e dell'industria, commercio e artigianato, per sapere in che misura - a giudizio del Governo - le attuali difficoltà in materia di approvvigionamento del petrolio siano provocate da imprevedibili avvenimenti internazionali e quanto invece da irresponsabili errori di programmazione da parte degli enti preposti.

« Per sapere in particolare se il Governo è informato che:

nonostante i segni premonitori di una nuova crisi petrolifera, le imprese del gruppo AGIP incaricate dell'approvvigionamento di greggio e della raffinazione hanno diminuito nel corso del 1978 la lavorazione di greggio presso le proprie raffinerie e non solo non hanno effettuato gli acquisti di gasolio previsti nel normale programma, ma hanno esportato gasolio non appena si è verificato il primo aumento del prezzo del prodotto (al fine di lucrare qualche profitto immediato) e ciò mentre le compagnie statunitensi avevano già iniziato a rastrellare ovunque gasolio;

la politica aziendale delle consociate AGIP è avvenuta fuori di ogni effettivo controllo dell'ENI.

« Per sapere, nel caso che quanto sopra corrisponda a verità, a chi risalga la

responsabilità dell'errore e, più in generale quali misure si intendono adottare e quali innovazioni si intendono apportare all'assetto dell'ENI, sulla linea delle proposte più volte discusse con sindacati e partiti per la riforma del sistema delle partecipazioni statali, al fine di evitare disfunzioni interne che rischiano di avere gravi conseguenze sull'economia del Paese.

(3-03657) « BARCA LUCIANO, FORMICA, MARGHERI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere se il signor Costanzo Maurizio, attuale direttore della *Domenica del Corriere* nonché presentatore della rubrica televisiva *Acquario* sia lo stesso Maurizio Costanzo che ebbe a presentarsi candidato per il partito radicale alle elezioni del 20 giugno 1976 nella circoscrizione di Roma, ottenendo n. 387 voti di preferenza.

(3-03658) « NICOSIA, CERQUETTI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri della difesa e del tesoro, per sapere se ricordano che in occasione del nono raduno della Associazione nazionale combattenti e reduci, tenutosi a Vicenza il 10 settembre 1978, il Presidente del Consiglio esaltava con parole di circostanza gli ex combattenti e, in particolare, i reduci della prima guerra mondiale, e accennando alla vicina ricorrenza il 60° anniversario della vittoria, auspicava una rivalutazione del vitalizio di Vittorio Veneto: il 22 settembre successivo il Consiglio dei Ministri approvava un disegno di legge.

« Per sapere se è possibile che si sia verificato (bisogna pur dirlo) il solito "passata la festa, gabbato lo Santo", poiché a tutt'oggi, 13 febbraio dell'anno di grazia 1979, l'assegno di cui trattasi non è ancora stato elevato, disattendendo così le annose speranze degli ex combattenti, mentre gli ultra ottantenni veterani in-

teressati all'aumento del vitalizio sono falcidiati, a decine di migliaia ogni anno, dalla inesorabile legge di natura.

« Per sapere se si aspetta forse a mantenere le promesse loro fatte che l'ormai decimato stuolo dei cavalieri di Vittorio Veneto sia del tutto estinto e conoscere il perché non si è provveduto, data la urgenza, con un apposito decreto-legge, come quelli di cui si discute attualmente, durante la crisi di Governo. L'iniziativa, a parere dell'interrogante, non sarebbe stata bloccata.

(3-03659)

« COSTAMAGNA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri delle finanze e di grazia e giustizia, per sapere se risponde a verità quanto segue:

1) in data 21 aprile 1977 Bozzo Ferdinando ha denunciato i responsabili del Credito svizzero della sede di Zurigo per truffa aggravata di 3.189.725 azioni "Molini Certosa" di sua proprietà. Tale denuncia reca il n. 4164/77 A P.M., Procura di Milano;

2) in data 13 luglio 1977 la procura generale ha avvocato il processo che ha preso il n. 16/77 R.G. P.G.;

3) in data 22 luglio 1977 il procedimento è stato trasmesso all'ufficio istruzione con il n. 2093/77 R.G.G.I. ed affidato al giudice istruttore dottor Giuseppe Tarantola;

4) tale giudice istruttore, in data 24 ottobre 1977, ha emesso un decreto di sequestro penale delle predette azioni "Molini Certosa" qualificandole corpo del reato di truffa commessa ai danni di Bozzo;

5) il 28 dicembre 1977 il dottor Tarantola ha nominato perito d'ufficio il dottor Arena di Milano il quale, il successivo 22 marzo 1978, ha depositato l'elaborato peritale da cui si rileva:

a) l'entità dei saldi attivi del conto corrente del Bozzo alla data del 20 settembre 1976 (data di commissione della truffa denunciata);

b) che le azioni erano fino a quella data certamente proprietà del Bozzo;

c) che il Credito svizzero aveva effettuato dopo la estinzione del conto corrente (avvenuta il 20 settembre 1976) sessantaquattro operazioni di prelevamento, ovviamente senza alcuna autorizzazione, oltre ad averne effettuate quarantotto non autorizzate anche prima dell'estinzione;

6) il giudice istruttore, dottor Tarantola, in data 8 giugno 1978 ha emesso mandati di comparizione per favoreggiamento aggravato, per essersi assicurato il profitto della truffa ai danni di Bozzo, contro i direttori generali: Hans Hartung e Hugo Von der Crone, Markus Geel, capo dell'ufficio legale e Antonio Nobili, rappresentante a Milano del Credito svizzero;

7) il dottor Tarantola, che in data 1° agosto 1978, si era pronunciato con una ordinanza a favore di Bozzo, respingendo per la seconda volta le richieste dei difensori del Credito svizzero, di una perizia sulle azioni, è stato sostituito da altro magistrato istruttore, dottor Guido Galli;

8) dopo tre mesi, in data 3 novembre 1978, il nuovo giudice istruttore, dottor Guido Galli, ha dichiarato chiusa la istruttoria e depositato gli atti;

9) il procuratore generale ha chiesto il rinvio a giudizio davanti il Tribunale di Milano per truffa aggravata degli imputati:

Demieville Sergio (ex direttore del Credito svizzero);

De Vecchi Giuseppe (funzionario del Credito svizzero di Zurigo);

Moretti Alberto (ex amministratore e direttore generale della "Molini Certosa");

e per favoreggiamento reale degli imputati:

Von der Crone Hugo (attuale direttore generale del Credito svizzero);

Markus Geel (capo dell'ufficio legale presso il Credito svizzero di Zurigo);

Nobili Antonio (rappresentante a Milano del Credito svizzero);

10) poiché dall'esame del fascicolo processuale risultano mancanti importanti documenti, Bozzo ha denunciato il fat-

to e chiesto al giudice istruttore, dottor Guido Galli, di pronunciarsi definitivamente a norma di legge;

11) scaduti i termini per la pronuncia del dottor Guido Galli, Bozzo lo ha diffidato specificamente, sollecitando le disposizioni dell'articolo 55 del codice di procedura civile;

12) il dottor Guido Galli, tuttavia, non si è pronunciato assolutamente, tanto che in data 16 gennaio 1979, Bozzo lo ha denunciato per: omissione di atti di ufficio, favoreggiamento nei confronti degli imputati svizzeri ed altri.

« La denuncia è alla Corte di cassazione per la remissione al magistrato competente.

« Se i fatti sopra citati rispondono a verità, gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative hanno preso o intendono assumere i Ministri interessati, per quanto di loro competenza, sia per consentire il rientro di ingenti capitali nel nostro paese, sia nei confronti degli autori di comportamenti o penalmente rilevanti o, quanto meno, gravemente omisivi.

(3-03660) « DE CATALDO, MELLINI, GALLI MARIA LUISA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro di grazia e giustizia per sapere a quali conclusioni siano giunti i lavori dell'apposita Commissione ministeriale per lo approntamento del nuovo codice di procedura penale e in particolare per quali ragioni il testo base, già inviato a tutte le Corti di appello solo a seguito di proteste da parte di ambienti qualificati della Magistratura, non sia stato rimesso per un motivato parere ai Consigli degli ordini degli avvocati e procuratori, così come appropriatamente si fece in occasione del varo del precedente codice nel 1930.

(3-03661) « MENICACCI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri degli affari esteri, dell'interno e del tesoro per sapere a chi si deve effettivamente l'iniziativa della " Conferen-

za nazionale e di solidarietà per l'indipendenza e la sovranità dei popoli della Africa Australe contro il colonialismo, il razzismo e l'*apartheid*" svoltasi a Reggio Emilia nelle giornate del 25 e 26 novembre 1978, se sia vero che l'invito è stato anche diramato a firma per la DC di Zaccagnini, per il PCI di Berlinguer, per il PSI di Craxi, per il PSDI di Longo, per il PRI di Biasini, per il PLI di Zanone.

« L'interrogante chiede di sapere se risultano essere state prese dai predetti segretari nazionali politici, d'intesa con i segretari generali della "Triplice sindacale", i quali mostrano tanta accorata sollecitudine per i popoli dell'Africa Australe, analoghe iniziative, come quella preannunciata per l'invio di una "nave della solidarietà italiana", con lo scopo di rendere consapevole l'opinione pubblica italiana ed internazionale dei crimini della *apartheid* e della negazione di ogni diritto politico o sindacale, nonché della condizione di inumano sfruttamento, di oppressione coloniale e di discriminazione razziale messa in atto dal comunismo bolscevico ed asiatico contro i popoli dell'est europeo, gli oppositori interni e i popoli del Vietnam e della Cambogia in favore dei quali ad oggi non risulta espresso alcun sostegno materiale o solo morale.

« L'interrogante chiede di conoscere se è stata iniziata la raccolta di mezzi, chi gestisce tale raccolta, chi paga le spese di tale gestione e se risulta rispondere a verità che varie amministrazioni comunali, a cominciare da quella di Brescia, hanno annunciato speciali rapporti e di che genere con la Namibia e altri movimenti rivoluzionari africani.

« L'interrogante chiede infine di sapere se l'invito è stato esteso agli altri partiti, chi paga le spese della manifestazione volta a trovare solidarietà morali e finanziarie ai combattenti dei movimenti dell'ANC dello SWAPO e del cosiddetto Fronte patriottico qualificatosi dai predetti segretari come i "legittimi rappresentanti dei popoli del Sud Africa, della Namibia e dello Zimbabwe e in caso positivo se sono al corrente di eventuali ini-

ziative assunte dai predetti segretari per rompere le relazioni diplomatiche con i governi dei predetti popoli evidentemente considerati illegittimi e come giudicano - in difetto - tali affermazioni di sapore prettamente demagogico ed atte solo a fare il gioco del comunismo internazionale, il quale mira a destabilizzare la attuale situazione in tutta l'Africa grazie a criminose azioni di guerra.

(3-03662)

« MENICACCI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dei beni culturali e ambientali, dei lavori pubblici e dell'interno, per conoscere per quali motivi si ritardano i lavori di ricostruzione e restauro del monumento alla Vittoria e ai caduti della prima guerra mondiale di Bolzano, gravemente danneggiato dal sacrilego attentato di cui è stato oggetto la notte del 2 ottobre 1978.

(3-03663)

« SERVELLO, FRANCHI, BAGHINO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere:

se sia stato informato che nei giorni scorsi, come ha riferito la stampa con grande risalto, un magistrato della Procura della Repubblica di Bolzano, già noto per altri clamorosi episodi per i quali ha subito procedimenti disciplinari ed anche penali - uno attualmente in corso davanti al Tribunale di Venezia - sia entrato in un grande magazzino di vendite - la Standa - e abbia finto un'azione di "taccheggio", per sperimentare le reazioni dei dirigenti e del personale in casi simili; tale reazione avrebbe sperimentato sino al punto di essere fermato con la forza in attesa dell'arrivo della polizia, al cui intervento, per altro, la direzione avrebbe rinunciato, dopo aver riconosciuto la persona e per la sua qualità di magistrato;

se sia stato informato che successivamente a tale episodio, il predetto magi-

strato abbia convocato nel suo ufficio, per mezzo della polizia giudiziaria, i dirigenti di tutti i grandi magazzini e *supermarkets* della città, impartendo loro direttive in ordine al comportamento da tenere in caso di furti e diffidandoli ad usare mezzi di costrizione per assicurare alla giustizia gli eventuali responsabili;

se sia vero, come ha dichiarato il predetto magistrato, che tali iniziative siano state concordate col procuratore capo;

se sia stato informato che di tali singolari azioni, svolte, a quanto pare, al di fuori delle funzioni del magistrato, non essendo in corso specifiche istruttorie a lui affidate, abbiano suscitato, oltre a preoccupazioni negli ambienti commerciali della città per i riflessi che l'iniziativa potrebbe avere nella nutrita schiera dei taccheggiatori, ironici commenti sulla stampa estera e su quella locale, idonei certamente a compromettere la credibilità della funzione giudiziaria e il prestigio della magistratura;

in caso affermativo quale valutazione del fatto abbia dato o ritenga di dover dare il Ministro, anche nella sua veste di titolare dell'azione disciplinare.

(3-03664) « SERVELLO, TRANTINO, VALENSISE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non ritenga di esaminare la trasmissione che la rete 1 della Rai-Tv ha mandato in onda alle ore 22 del 10 febbraio 1978, avente per titolo *Gli anni perduti* nella rubrica "Le memorie e gli anni" e quale giudizio intenda esprimere in ordine a tale inqualificabile produzione televisiva.

« Si tratta di una trasposizione in TV del romanzo dell'ex ergastolano — recentemente graziato, ma respinto dalla popolazione di Orgosolo — Luigi Podda. Costui fu condannato per la nota strage e per la rapina, di Sa Ferula nella quale furono uccisi civili e carabinieri, altri furono feriti ed uno di essi in modo tanto grave da perdere la vista.

« In questa trasmissione, probabilmente riprendendo e forzando i toni del romanzo, non soltanto viene presentato il Podda come una vittima politica e della società, ma i carabinieri vengono rappresentati a dir poco come torturatori, i giudici come emeriti imbecilli e ancora di più il rappresentante del pubblico ministero.

« L'interrogante ricorda, al fine di illustrare l'irresponsabilità e la faziosità del servizio televisivo: che il pubblico ministero in quel processo fu il dottor Francesco Coco, il magistrato di altissimo valore che fece una meritata carriera alla fine della quale fu trucidato barbaramente a Genova dalle BR, al quale fu conferita la medaglia d'oro al valore civile, e che risolvette, con intelligenza e fermezza il caso Sossi; che i giudici che presiedettero le Corti sono od erano tutti magistrati di indiscusso valore e serietà professionale.

« Trasmissioni di tal genere che destano in tanti ambienti vivo sdegno e repulsione, dovrebbero essere reiette dai programmi della Televisione se non altro per rispetto delle persone che hanno meritato riconoscenza e stima dallo Stato e di chi ha perso la vita e perché vere e proprie istigazioni alla sovversione, pericolosissime specie in un momento nel quale occorre la massima solidarietà con le forze dello Stato.

(3-03665)

« PAZZAGLIA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Governo per conoscere se ritenga conforme ai principi ed alle norme vigenti che il complesso edilizio sito in Catanzaro alla via G. Da Fiore, di proprietà della società Comet, costruito in difformità alla licenza edilizia, come accertato da sentenza 7 dicembre 1977 dal pretore di Catanzaro che ha condannato il proprietario e il costruttore, sia condotto in locazione da organi pubblici come l'Avvocatura dello Stato, l'Ufficio del Tesoro, l'ENEL.

« Per conoscere altresì se intenda accertare le responsabilità della costituzione dei detti rapporti di locazione che consentano la utilizzazione di immobili costruiti

in frode alla legge da parte di organi dello Stato, a spese del contribuente, con grave pregiudizio per la presunzione di correttezza che deve accompagnare i comportamenti e le scelte della pubblica amministrazione.

(3-03666)

« VALENSISE, TRIPODI ».

INTERPELLANZA

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Governo, per sapere quali siano le sue valutazioni in ordine alla lunga crisi della giunta della Regione Calabria apertasi nel novembre 1978 ed ancora non risolta, crisi che fa seguito ad altre due precedenti, la prima durata dall'agosto all'ottobre 1976 e la seconda dal novembre 1977 al marzo 1978.

« Per sapere se tale paralizzante realtà politica alla quale hanno dato luogo i gruppi della DC, del PCI, del PSDI, del PSI e del PRI, possa protrarsi senza termine, danneggiando aspirazioni e prospettive delle popolazioni calabresi, esasperate dalla irresponsabilità delle forze politiche di potere.

« Per sapere, infine, se il Governo, di fronte alla conclamata impossibilità del Consiglio regionale di formare una maggioranza e di funzionare, intenda avviare con urgenza la procedura di scioglimento del consiglio stesso, consultando la Commissione interparlamentare per le questioni regionali il cui parere è necessario ai fini della emissione del decreto di scioglimento del Presidente della Repubblica, a norma del secondo e quarto comma dell'articolo 126 della Costituzione.

(2-00526)

« TRIPODI, VALENSISE ».