

RESOCONTO STENOGRAFICO

9.

SEDUTA DI LUNEDÌ 23 LUGLIO 1979

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONILDE IOTTI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE MARIA ELETTA MARTINI

INDICE

	PAG.		PAG.
Missione	453	BAGHINO (MSI-DN)	467, 468, 502
Disegni di legge:		CICCIOMESSERE (PR)	460, 475, 478
(Assegnazione a Commissione in sede		DE CATALDO (PR)	464, 465, 468, 478, 479
referente)	454	DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i</i>	
(Autorizzazione di relazione orale) . .	454	<i>trasporti</i>	457, 499, 502
(Trasmissione dal Senato)	453	LABRIOLA (PSI)	468, 469
Disegno di legge (Seguito della discus-		MELEGA (PR)	461, 470, 472, 473
sione e approvazione):			482, 488, 491, 493, 503
Conversione in legge, con modificazio-		MELLINI (PR)	496
ni, del decreto-legge 26 maggio 1979,		MORAZZONI (DC), <i>Relatore</i>	455, 490, 498
n. 151, concernente rifinanziamento		PAZZAGLIA (MSI-DN)	469, 470
degli interventi urgenti ed indispen-		TESSARI ALESSANDRO (PR)	463, 464, 495
sabili da attuare negli aeroporti		VERNOLA (DC)	469
aperti al traffico aereo civile (91) .	455	Proposte di legge:	
PRESIDENTE	455, 458, 460, 461, 463, 464, 466	(Annunzio)	453
	467, 468, 469, 470, 475, 478, 479	(Assegnazione a Commissione in sede	
	481, 490, 491, 499, 500, 502, 503	referente)	454

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 LUGLIO 1979

	PAG.		PAG.
Interrogazioni e interpellanze (Annunzio)	507	Nomina ministeriale ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 14 del 1978 (Comunicazione)	455
Corte dei conti (Trasmissione di documenti)	455	Votazione segreta di un disegno di legge	503
Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio (Annunzio)	455	Ordine del giorno della seduta di domani	507
		ERRATA CORRIGE	507

La seduta comincia alle 17.

GIURA LONGO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 19 luglio 1979.

(È approvato).

Missione.

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

**Annunzio
di proposte di legge.**

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

LOMBARDO ed altri: « Modifica dell'articolo 2 della legge 27 luglio 1967, n. 649, concernente norme per la partecipazione delle cooperative di produzione e di lavoro e dei loro consorzi agli appalti di opere pubbliche » (391);

LOMBARDO ed altri: « Norme per la vendita al pubblico dei prodotti ittici da parte delle cooperative di pescatori e loro consorzi » (392);

LOMBARDO ed altri: « Disciplina per il commercio e la distribuzione dei farmaci per uso veterinario » (393);

LOMBARDO ed altri: « Estensione a società *leasing* delle agevolazioni finanziarie per l'agricoltura previste dalla legge 25 luglio 1952, n. 949 » (394);

TASSONE ed altri: « Provvidenze a favore dei militari delle forze armate e loro

superstiti in caso di infortunio o di morte » (395);

TRANTINO: « Integrazioni ai decreti del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1078, e n. 1079, per quanto riguarda il trattamento economico degli operai delle Amministrazioni dello Stato » (396);

TEODORI: « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sui rapporti fra Michele Sindona, pubblica amministrazione ed ambienti politici » (397).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissioni dal Senato.

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

S. 54. — « Conversione in legge del decreto-legge 19 giugno 1979, n. 210, recante proroga della sospensione dell'obbligo della vaccinazione antivaiolesca, prevista dall'articolo 1 della legge 7 giugno 1977, n. 323 » (387);

S. 65. — « Conversione in legge del decreto-legge 25 giugno 1979, n. 235, concernente la proroga degli incarichi annuali del personale docente e non docente e delle nomine degli esperti negli istituti tecnici e professionali. Disposizioni particolari per gli insegnamenti di educazione tecnica nella scuola media » (388);

S. 66. — « Conversione in legge del decreto-legge 25 giugno 1979, n. 236, concernente disposizioni particolari per assicurare lo svolgimento di scrutini ed esami » (389);

S. 9. — « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 maggio 1979, n. 164, recante norme sul rilascio delle concessioni a finalità turistiche e ricreative sulle aree del demanio marittimo » (390).

Saranno stampati e distribuiti.

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:

II Commissione (Interni):

FRACANZANI ed altri: « Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulla strage di via Fani, sul sequestro e l'assassinio del deputato Aldo Moro e sul terrorismo in Italia » (200) (con parere della I, della IV e della V Commissione);

COSTA ed altri: « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla vicenda di Aldo Moro e sulle centrali terroristiche » (139) (con parere della I, della IV e della V Commissione);

BALZAMO e LAGORIO: « Istituzione di una commissione parlamentare di inchiesta sul rapimento e l'uccisione dell'onorevole Aldo Moro » (224) (con parere della I, della IV e della V Commissione);

VII Commissione (Difesa):

FERRARI SILVESTRO: « Riconoscimento ed estensione dei benefici combattentistici ad alcuni appartenenti delle disciolte forze armate della Repubblica sociale italiana » (229) (con parere della I, della V, della VI e della XIII Commissione);

VIII Commissione (Istruzione):

SABBATINI ed altri: « Contributo annuo dello Stato in favore della libera univer-

sità di Urbino » (170) (con parere della I e della V Commissione);

S. 65 — « Conversione in legge del decreto-legge 25 giugno 1979, n. 235, concernente la proroga degli incarichi annuali del personale docente e non docente e delle nomine degli esperti negli istituti tecnici e professionali. Disposizioni particolari per gli insegnanti di educazione tecnica nella scuola media » (approvato dal Senato) (388) (con parere della I e della V Commissione);

S. 66 — « Conversione in legge del decreto-legge 25 giugno 1979, n. 236, concernente disposizioni particolari per assicurare lo svolgimento di scrutini ed esami » (approvato dal Senato) (389) (con parere della I e della V Commissione);

XIV Commissione (Sanità):

S. 54. — « Conversione in legge del decreto-legge 19 giugno 1979, n. 210, recante proroga della sospensione dell'obbligo della vaccinazione antivaaiolosa, prevista dall'articolo 1 della legge 7 giugno 1977, n. 323 » (approvato dal Senato) (387).

Assegnazione di un disegno di legge a Commissione in sede referente e autorizzazione di relazione orale.

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, comunico che il seguente disegno di legge è deferito alla X Commissione permanente (Trasporti) in sede referente, con il parere della I, della II e della VI Commissione:

S. 9. — « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 maggio 1979, n. 164, recante norme sul rilascio delle concessioni a finalità turistiche e ricreative sulle aree del demanio marittimo » (approvato dal Senato) (390).

Dati i motivi di particolare urgenza, propongo che la X Commissione sia autorizzata, sin d'ora, a riferire oralmente all'Assemblea.

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 LUGLIO 1979

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Annunzio di una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso la seguente domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il deputato Triva, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui agli articoli 479 e 81, capoverso, del codice penale (falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici, continuata); e per il reato di cui all'articolo 324 del codice penale (interesse privato in atti di ufficio) (doc. IV, n. 1).

Tale domanda sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Giunta competente.

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

PRESIDENTE. Il ministro del lavoro e della previdenza sociale, a' termini dell'articolo 9 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, ha dato comunicazione della nomina del signor Alfio Spadini a commissario liquidatore della Cassa di soccorso per il personale della società La Ferroviaria italiana di Arezzo.

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

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 tra-

smesso la determinazione e la relativa relazione della Corte stessa sulla gestione finanziaria dell'Istituto nazionale per lo studio della congiuntura, per gli esercizi dal 1972 al 1977 (doc. XV, n. 4/1972-1973-1974-1975-1976-1977).

Il documento sarà stampato e distribuito.

Seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, concernente rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile (91).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, concernente rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile.

Come la Camera ricorda, nella seduta del 19 luglio 1979 è stata chiusa la discussione sulle linee generali.

Avverto che, poiché nel corso della seduta avranno luogo votazioni a scrutinio segreto mediante procedimento elettronico, decorre da questo momento il termine di preavviso previsto dal quinto comma dell'articolo 49 del regolamento.

Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Morazzoni.

MORAZZONI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi sembra che dalla discussione non siano emerse critiche di fondo al provvedimento in esame. Sono stati avanzati rilievi sullo strumento utilizzato dal Governo e sulla necessità che in futuro non si legiferi mediante decreti-legge. Per altro, sul contenuto del provvedimento, mi pare di poter raccogliere un concerto di consensi, soprattutto se si constata la inderogabile necessità di porre mano con urgenza al rifinanziamento di alcune opere già in corso e di provve-

dere a finanziare opere che sono diventate indispensabili per quanto attiene a taluni scali aerei commerciali, aperti al traffico civile del nostro paese.

Debbo esprimere la mia soddisfazione per gli apporti, anche critici, forniti, durante la discussione in atto, per quanto concerne il problema fondamentale del trasporto aereo nel nostro paese. Per troppo tempo, forse, vi è stata insensibilità su detto tema, anche perché l'interesse era proiettato su altri mezzi di trasporto. Finalmente, mi sembra di poter constatare che esiste una sensibilità, da parte del Governo, da parte del Parlamento, da parte dell'insieme delle forze politiche, su questo tema ed in ordine alla necessità di porre attenzione al trasporto aereo, non solo come strumento da utilizzare da parte di una élite di cittadini, ma come mezzo a disposizione delle masse e, soprattutto, come possibilità di trasporto per le merci, stante l'importanza graduale che esso via via assumerà in Italia, anche con riferimento alle capacità turistiche del nostro paese.

Ho già detto, nella mia relazione introduttiva, come purtroppo, in questi ultimi anni, si sia persa in Italia molta parte di questo traffico, ormai difficilmente recuperabile. Con il provvedimento in esame, che mi auguro possa essere approvato per tempo, sarà possibile chiudere una fase ed aprirne una nuova, con maggiore attenzione e sensibilità — ripeto — nei confronti del tema in questione.

Parlavo di sensibilità da parte delle forze politiche: un mio ringraziamento particolare va al Governo (cui sono state anche appuntate delle critiche) che con lo strumento del decreto-legge ha forzato la mano anche al Parlamento (*Proteste del deputato Mellini*), anzi ci ha dato la possibilità in senso positivo, onorevole Mellini, di portare delle grandi innovazioni. Chi si occupa di questo settore da anni conosce quali innovazioni noi riusciamo ad inserire per mezzo di questo decreto e quale efficacia avranno, sicuramente, queste innovazioni: si tratta di innovazioni che sono state meditate, approfondite, studiate per un anno nel cor-

so della VII legislatura da parte dei membri della Commissione trasporti sia del Senato sia della Camera. Le varie forze politiche presenti nella Commissione hanno affrontato con molta serietà questo tema ed il Governo in quella sede non ha fatto altro che recepire gli orientamenti scaturiti da questo esame approfondito, da queste valutazioni serie, da queste intuizioni assai necessarie e che sicuramente avranno una proiezione positiva per il futuro.

Devo esprimere un ringraziamento particolare anche al sottosegretario Degan che ha assistito (qui credo che i colleghi della Commissione possano convenire con me) i membri del Parlamento in questo lavoro faticoso, che sta però dando dei frutti. Ecco perché esprimo ancora una volta e sottolineo l'importanza che si approvi questo provvedimento, così come si è auspicato da parte della Commissione (*Proteste del deputato Pinto*), non tanto nel testo presentatoci dal Governo, ma in quello approvato dalla Commissione ed ora all'esame di quest'aula.

Con gli stanziamenti previsti dal provvedimento in esame (ho già avuto modo di dirlo) non potremo fare molto, però potremo fare alcune cose essenziali, fondamentali: se vogliamo che il trasporto aereo non si fermi in questi giorni, noi dobbiamo capire che non solo i 20 e i 22 miliardi previsti per lo specifico settore del controllo e dell'assistenza del traffico aereo attengono alla sicurezza del volo, ma anche gli altri stanziamenti previsti, anche le altre spese attengono ugualmente alla sicurezza del volo, perché la sicurezza del volo è un insieme di parecchie componenti, e tra queste vi sono quelle opere indispensabili che si debbono realizzare con lo stanziamento previsto non di 119 miliardi, ma di 210, così come auspicato dalla Commissione trasporti.

Certo, rimane aperto tutto un grosso problema riguardo, ad esempio, ai grandi scali intercontinentali di Fiumicino e di Milano; rimane aperto il discorso della programmazione, ma anche a questo proposito la Commissione, all'unanimità, ha inserito un emendamento che sicuramen-

te impegna il futuro Governo a portare qui in Parlamento una programmazione nazionale degli aeroporti e anche i provvedimenti adatti a risolvere l'annoso problema della direzione dell'aviazione civile, che deve diventare il punto di coagulo di tutti gli elementi di questo settore così importante nell'economia del nostro paese.

È per questo che io rivolgo ancora un caloroso invito alla Camera perché al più presto si possa arrivare all'approvazione di questo provvedimento (*Applausi al centro*).

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

DEGAN, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Signor Presidente, onorevoli deputati, il provvedimento che è all'esame della Camera è il risultato di un lungo lavoro iniziato a metà del 1978. Un primo provvedimento in materia è stato, nella scorsa legislatura, ampiamente dibattuto e quindi approvato nell'altro ramo del Parlamento; e dopo un serio esame protrattosi per parecchi mesi in seno alla Commissione trasporti della Camera è stato licenziato un provvedimento che non solo era utile a rifinanziare le opere a suo tempo programmate ai sensi della legge n. 825, ma anche a procedere ad alcune integrazioni in aeroporti prescelti fra quelli per i quali il traffico era superiore a 100 mila passeggeri-anno. Questo limite, più elevato di quello previsto dalla legge n. 825, aveva evidentemente lo scopo di finalizzare gli interventi per favorire il miglioramento delle strutture più rilevanti, in attesa che un esame più ampio e complessivo, sulla base di un organico piano aeroportuale, potesse determinare criteri di priorità e di programmazione più attenti.

Per poche ore — si può dire — l'intervenuto scioglimento delle Camere impedì l'approvazione alla Camera del disegno di legge che stanziava 210 miliardi per il triennio 1979-1981. Il Governo ha dovuto così procedere all'emanazione di un decre-

to-legge, limitato allo stanziamento di 119 miliardi di lire, pari alla somma accantonata in sede di bilancio 1979, in vista dell'urgente necessità di ottenere disponibilità di fondi che consentissero il proseguimento dei lavori negli aeroporti italiani. Questa è la ragione che è alla base dell'emanazione del decreto di cui ora si discute la conversione in legge. Lo stanziamento è stato poi, da parte della Commissione trasporti della Camera, riportato dai 119 ai 210 miliardi originari, nella convinzione — alla quale anche il Governo ha aderito — che fosse utile considerare il presente disegno di legge di conversione come l'occasione per ricollegarsi a quanto era stato deciso nella passata legislatura. Vorrei quindi dire all'onorevole Melega che il «ballo di miliardi» di cui egli ha parlato è stato obiettivamente determinato dal susseguirsi di diversi dibattiti parlamentari e da condizioni politiche che hanno di volta in volta impegnato chi doveva decidere anche in relazione alle modificazioni delle cifre stanziate.

Il disegno di legge, qualora — come mi auguro — il Parlamento voglia approvarlo nel testo opportunamente elaborato dalla Commissione, è quindi in grado non soltanto di far fronte alle urgenti necessità cui si è fatto riferimento, e pertanto di impedire la chiusura dei cantieri attualmente in funzione nei vari aeroporti italiani, ma anche di consentire l'attuazione di tutta una serie di interventi essenziali e sostanziali, modesti ma utili al fine di coprire il tempo necessario per un esame più organico di tutta la materia. Lasciare in questa fase, presumibilmente per qualche mese, se non per un periodo ancora più lungo, gli aeroporti italiani nello stato di efficienza previsto dalla legge n. 825 (una normativa vecchia di qualche anno) sarebbe stato certamente inopportuno, anche perché avrebbe ridotto quelle condizioni di sicurezza che stanno a cuore a tutti gli intervenuti — che ringrazio — come risulta dal dibattito svoltosi giovedì scorso.

Riservandomi di esprimere, di volta in volta, il parere del Governo sugli emendamenti presentati, mi auguro che il Par-

lamento voglia procedere sollecitamente, e comunque nei termini costituzionali, alla conversione in legge del decreto-legge in esame nel testo elaborato dalla Commissione, che ha recepito sostanzialmente quello definito, con il consenso di tutte le forze politiche, nel corso della precedente legislatura.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame dell'articolo unico del disegno di legge nel testo della Commissione, del quale do lettura:

È convertito in legge il decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, concernente rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile, con le seguenti modificazioni:

L'articolo 1 è sostituito con il seguente:

« In attesa della definizione del programma generale degli aeroporti, l'autorizzazione di spesa di cui agli articoli 1 e 10 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, ed agli articoli 15 e 16 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, è aumentata di ulteriori 210 miliardi per il triennio 1979-1981.

La maggiore spesa di lire 188 miliardi, da iscriverne nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, è destinata all'esecuzione di opere integrative e di adeguamento da eseguirsi su aeroporti che abbiano superato in un anno il traffico di 100.000 passeggeri, all'acquisto di attrezzature ed arredamenti necessari per il funzionamento degli aeroporti e alla costruzione di alloggi di servizio nelle sedi aeroportuali, nonché per far fronte ai maggiori oneri derivanti dalla revisione dei prezzi relativamente ai lavori già appaltati al 30 giugno 1979.

La restante maggiore spesa di lire 22 miliardi, da iscriverne nello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, è destinata alla fornitura e installazione di apparecchiature integrative per la assistenza al volo e per il controllo al

traffico aereo civile, nonché alla costruzione, secondo le modalità previste dalla legge 18 agosto 1978, n. 497, di alloggi di servizio ed alla sistemazione logistica del personale dell'aeronautica militare impiegato in tali attività, comprese le necessarie opere civili ed eventuali espropriazioni.

Agli effetti dell'articolo 107 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, una quota non inferiore ad 84 miliardi di lire è riservata agli aeroporti dell'Italia meridionale ed insulare ».

L'articolo 2 è sostituito con il seguente:

« Le disposizioni contenute negli articoli 2, 3, 4, 5, 6, primo comma, 7 e 8 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, nonché nell'articolo 15, quarto comma, del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, si applicano all'esecuzione dei lavori e forniture previste dalla presente legge.

In particolare le disposizioni contenute negli articoli 2, 3, 4, 7 ed 8, primo comma, della legge 22 dicembre 1973, n. 825, si applicano anche alla esecuzione dei lavori, forniture ed installazioni realizzate dal Ministero dei trasporti con imputazioni ai fondi ordinari di bilancio e pertinenti ad interventi sugli aeroporti, nonché alla esecuzione dei lavori, forniture ed installazioni realizzate dal Ministero della difesa con imputazioni ai fondi ordinari di bilancio e pertinenti alle esigenze dell'assistenza al volo e del controllo del traffico aereo civile.

I limiti temporali di efficacia delle norme richiamate nei commi che precedono sono prorogati fino al 31 dicembre 1981 ».

Dopo l'articolo 2 sono aggiunti i seguenti articoli:

ART. 2-bis.

« I lavori da effettuarsi sugli aeroporti finanziati dalla presente legge, nonché i lavori finanziati dalla legge 22 dicembre 1973, n. 825, e dal decreto-legge 13 ago-

sto 1975, n. 377, convertito nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, e non ancora appaltati, non sono soggetti alla disciplina prevista dalla legge 8 agosto 1977, n. 584, anche quando la loro esecuzione venga affidata in concessione di sola costruzione. Agli enti o società che hanno la gestione dei servizi sull'aeroporto sul quale le opere devono essere realizzate l'appalto o la concessione di sola costruzione possono essere conferite a trattativa privata ».

ART. 2-ter.

« Il punto 5) dell'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, è così modificato:

5) le opere aeroportuali, che non riguardano aerodromi esclusivamente turistici, e i connessi interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia; ».

L'articolo 3 è sostituito dal seguente:

« All'onere di 119 miliardi derivante dall'applicazione del presente decreto nell'anno 1979, da iscriversi rispettivamente nella misura di 109 miliardi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e di 10 miliardi nello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, si farà fronte mediante riduzioni dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo. La legge finanziaria indicherà le quote della residua spesa di 91 miliardi di lire destinate a gravare su ciascuno degli anni 1980 e 1981. Il ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio ».

Al primo comma dell'articolo 4, dopo le parole: « immediatamente impegnate », sono aggiunte le seguenti: « fermi restando i termini indicati per la loro erogazione, ».

Al secondo comma, sono sostituite le parole: « entro il 31 gennaio 1980, una relazione sullo stato di avanzamento dei la-

vori al 31 dicembre 1979 », con le seguenti: « annualmente, lo stato di avanzamento dei lavori ».

Dopo l'articolo 4 sono aggiunti i seguenti articoli:

ART. 4-bis.

« L'articolo 4 della legge 21 dicembre 1977, n. 985, è così modificato:

” Entro il 31 dicembre 1979 la società concessionaria è tenuta a presentare al Ministero dei trasporti, per l'assunzione del relativo impegno di spesa:

a) la documentazione tecnica e finanziaria relativa agli interventi sulle infrastrutture e sugli impianti eseguiti dal 1° luglio 1974 ed un elenco dei lavori appaltati o comunque iniziati, che dovranno essere portati a termine entro il 31 dicembre 1981 e la cui documentazione tecnica e finanziaria dovrà essere trasmessa al Ministero dei trasporti entro 60 giorni dalla data di ultimazione dei singoli lavori;

b) la documentazione relativa agli oneri economici e finanziari sostenuti dalla società concessionaria per la definizione dei rapporti di cui agli allegati alla Convenzione n. 2820 di repertorio stipulata in data 26 giugno 1974 tra il Ministero dei trasporti e la Società per azioni 'Aeroporti di Roma', approvata con decreto in data 1° luglio 1974 del ministro dei trasporti adottato di concerto con i ministri della difesa, delle finanze e del tesoro, nonché degli oneri comunque sostenuti dalla concessionaria in dipendenza di impegni assunti dallo Stato sino al 30 giugno 1974.

Ai fini dei rimborsi di cui ai commi precedenti si provvederà con decreti del ministro dei trasporti di concerto con i ministri delle finanze e del tesoro. Le somme relative saranno iscritte a carico degli stati di previsione della spesa del Ministero dei trasporti nel limite massimo di lire 30 miliardi per l'anno 1978 e di lire 26 miliardi per l'anno 1979 ” ».

ART. 4-ter.

« Entro il 31 dicembre 1979 il ministro dei trasporti è tenuto a presentare al Parlamento le linee e le proposte per:

a) la riorganizzazione della Direzione generale dell'aviazione civile;

b) il piano generale degli aeroporti da sottoporsi al parere di un Comitato nazionale, nominato dal ministro dei trasporti e composto dai rappresentanti dei Ministeri interessati, delle regioni, delle forze sociali interessate al settore, delle compagnie aeree e di gestione aeroportuali. Tale Comitato è presieduto dal ministro dei trasporti o da un suo delegato ».

Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge nel testo modificato dalle Commissioni.

Ricordo, in particolare, che gli articoli 1, 2, 2-bis, 2-ter e 3 sono stati interamente riformulati o introdotti *ex novo* dalla Commissione.

Do pertanto lettura, nel testo originario del Governo, dell'articolo 4 del decreto-legge, cui sono stati presentati emendamenti:

« Le somme di cui al precedente articolo 3 possono essere immediatamente impegnate e gli atti progettuali relativi alle opere integrative e di adeguamento da eseguirsi negli aeroporti ai sensi del presente decreto dovranno essere presentate al comitato di cui all'articolo 2 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, non oltre il termine di sei mesi dalla pubblicazione del presente decreto.

I programmi relativi agli interventi previsti dal presente decreto, approvati dal CIPE ai sensi dell'articolo 1 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, saranno comunicati al Parlamento dal ministro dei trasporti che presenterà altresì, entro il 31 gennaio 1980, una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori al 31 dicembre 1979 ».

Avverto che su tutti gli emendamenti è stata chiesta la votazione a scrutinio segreto da parte del gruppo radicale.

CICCIOMESSERE. Chiedo di parlare per un richiamo all'articolo 86, nono comma, del regolamento.

PRESIDENTE. Voglia specificare i termini del suo richiamo al regolamento, onorevole Cicciomessere.

CICCIOMESSERE. Signora Presidente, mi sembra che il regolamento, all'articolo 41, fissi un limite di tempo per l'illustrazione dei richiami al regolamento, ma non preveda alcuna forma di censura preventiva. Chiedo, quindi, di illustrare il mio richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Onorevole collega, non comprendo il motivo della sua doglianza. Svolga pure il suo richiamo al regolamento.

CICCIOMESSERE. Il nono comma dell'articolo 86 recita: « Gli emendamenti si distribuiscono stampati in principio di seduta ». Noi ci troviamo a discutere di emendamenti che i colleghi non conoscono: non capisco proprio come si possa fare a votarli.

Se nel regolamento si legge: « Stampati », vuol dire che ci deve essere un minimo di tempo di riflessione. Il Comitato dei nove credo debba riunirsi per discutere su questi emendamenti: non mi risulta che nessun componente della Commissione trasporti di parte radicale sia stato convocato per discuterli. Per queste ragioni, chiedo una sospensione della seduta, in modo che gli emendamenti siano stampati e il Comitato dei nove possa riunirsi con tutti i suoi componenti, anche quello del gruppo radicale.

PRESIDENTE. Onorevole Cicciomessere, ella ha citato l'articolo 86, nono comma, del regolamento, dove è scritto che gli emendamenti si distribuiscono stampati in principio di seduta. Le faccio no-

tare, però, che i firmatari di questi emendamenti si sono avvalsi dell'ultima parte del secondo comma dell'articolo 86, dove si prevede che gli emendamenti, se recano le firme di un presidente di gruppo o di dieci deputati, possono essere presentati anche un'ora prima della seduta. Ella comprende che, quando un gruppo fa ricorso alla presentazione degli emendamenti un'ora prima dell'inizio della seduta, vanifica in pratica la disposizione del nono comma dell'articolo 86: non è materialmente possibile che gli emendamenti siano stampati in un'ora. Devo comunque far osservare che questi emendamenti avrebbero potuto essere molto più utilmente presentati nelle giornate di giovedì, venerdì e sabato scorsi: non sono stati presentati e non mi pare ci si possa lamentare in questo momento per il fatto che non siano stampati. Aggiungo, infine, che il Comitato dei nove è, naturalmente, in possesso di una copia di tutti gli emendamenti. Non posso, dunque, accettare il richiamo al regolamento da lei formulato.

CICCIOMESSERE. Mi sembra...

PRESIDENTE. Onorevole Ciccio Messere, le ripeto che non posso accettare il richiamo al regolamento da lei formulato. Passiamo pertanto allo svolgimento degli emendamenti.

È stato presentato il seguente emendamento:

Al primo comma dell'articolo 1, sostituire le parole: 210 miliardi per il triennio 1979-1981, con le seguenti: 119 miliardi (1. 1.).

« AJELLO, PINTO, PANNELLA, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, BOATO, BONINO EMMA, CICCIOMESSERE, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, MELEGA, MELLINI ».

MELEGA. Chiedo di svolgerlo io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELEGA. Signor Presidente, colleghi deputati, poiché il testo dei nostri emendamenti non è stato ancora stampato, dirò subito che il primo di essi propone questa modifica rispetto al testo approvato presso la Commissione trasporti: « *Al primo comma, sostituire le parole: 210 miliardi per il triennio 1979-81, con le seguenti: 119 miliardi.* ».

Qual è la *ratio* di questo emendamento? Essa riprende anzitutto una deliberazione del Governo quando, riesaminando il testo presentato nella scorsa legislatura, ridusse l'ammontare dei finanziamenti da 210 miliardi a 119. In seno alla Commissione questa cifra è stata — con la decisione che ho definito « il ballo dei miliardi » e che il sottosegretario Degan ha avuto la bontà di riprendere — di nuovo riportata a 210 miliardi; vale a dire si sono aggiunti 91 miliardi rispetto alla spesa prevista nel testo governativo.

Nel primo di questi 12 emendamenti presentati dal gruppo radicale si propone, quanto meno, di riportare la cifra del finanziamento a quella proposta originariamente dal Governo.

Collegli deputati, abbiamo di fronte, in questa discussione, esattamente — e mi duole dovermi ripetere, visto che nella seduta scorsa eravamo in pochi a discutere sulle linee generali del provvedimento oggi al nostro esame — un problema che toccai in quella seduta e che cioè si passava, senza discussione, prima da 220 a 119 miliardi e poi da 119 miliardi a 220. Non è tanto la cifra, anche se è di dimensioni non risibili, quanto il modo con cui la si è determinata che corrisponde ai principi e ai criteri che ho definito di sgoverno del paese e che si manifestano, in questa occasione, sul problema del rifinanziamento agli aeroporti.

In Commissione io (e successivamente anche i colleghi di parte comunista) ho chiesto al sottosegretario Degan, rappresentante del Governo, di indicarci quello che in ogni bene ordinata famiglia si fa quando si spende una parte non insignificante della propria ricchezza, e cioè la nota della spesa, di dire perché qualcosa che costava 220 miliardi è poi diventata

qualcosa che ne costava 119, e perché questo qualcosa che ne costava 119 è tornata a costare 220 miliardi. Il sottosegretario — devo ripetere ancora alcuni dei concetti che ho esposto nel mio intervento sulle linee generali — il sottosegretario, dicevo, solo dopo un grande rimescolamento di carte, solo dopo molte esitazioni è arrivato a darci alcune informazioni di massima su una spesa — si noti bene, colleghi deputati — per lavori che in teoria avrebbero dovuto essere già appaltati e portati avanti nella loro esecuzione; non si tratta quindi di qualcosa di futuro e segreto, ma di qualcosa che avrebbe dovuto essere deciso già ai tempi della prima legge sui lavori negli aeroporti.

A proposito di questa lista della spesa devo dire che il Governo era pronto anche a ridurre l'esborso di denaro a 119 miliardi; ma la maggioranza della Commissione propose ed attuò invece il ritorno a quella cifra iniziale, a proposito della quale né in Commissione né durante la discussione in Assemblea abbiamo avuto, colleghi deputati, le indicazioni elementari che chiedevamo. Eppure la nostra non era una richiesta assurda, o banale, o ostruzionistica: era la normale richiesta che si deve fare quando qualcuno va a spendere denaro pubblico, quando si tratta di spendere in più o in meno 91 miliardi che escono dalle tasche del contribuente. Noi abbiamo chiesto che si precisasse, capo per capo, perché si spendevano non più 119, ma 220 miliardi, abbiamo chiesto che si precisasse almeno quali erano le voci aggiuntive, quelle che in Commissione, nell'intervallo tra la emanazione del decreto-legge da parte del Governo e l'inizio della discussione sulla sua conversione in sede referente, avevano spinto alcuni colleghi a far riportare la cifra al livello iniziale.

Ebbene, colleghi deputati, noi abbiamo avuto (fummo in verità soltanto in pochi a chiedere questo) una risposta totalmente insufficiente. A tutt'oggi, noi che siamo riuniti qui per votare un provvedimento che comporta un esborso aggiuntivo, oltre quello iniziale di 119 miliardi, di 91

miliardi, non sappiamo né perché, né come, né dove questi miliardi vengano spesi.

Vi ricordo allora, colleghi deputati, qual è stato in Italia, nei trent'anni che ci separano dall'inizio della Repubblica, il regime degli aeroporti e degli appalti aeroportuali: è stato un mondo di ladrerie, di furti, di scandali; è stato uno degli esempi deprecati dalle grandi masse degli italiani che, impotenti, si trovavano a leggere ogni giorno sui giornali del problema delle « piste d'oro », dei denari buttati nei pozzi senza fondo e nelle tasche senza fondo di molti appartenenti anche al partito di maggioranza.

Allora, colleghi deputati, vi chiedo se è logico, se è lecito, se si può permettere che ancora una volta, nel momento in cui si parla di crisi economica e la pressione fiscale viene a gravare soprattutto sulle classi meno fortunate, si venga a proporre con impudenza — perché questa è la parola — che queste spese vengano condotte senza la minima possibilità di controllo preventivo da parte di coloro che dovrebbero approvarle. Io dico che quella lista generica letta dal rappresentante del Governo in Commissione — dopo molti sforzi, lo ripeto — è una lista vergognosamente incompleta, è una lista che in primo luogo non consente neppure di appurare la veridicità della caratteristica del decreto-legge, quella per cui le spese che vengono prospettate devono essere indifferibili e urgenti. Ebbene, alcune di queste spese, alcuni di questi lavori, il cui stato di avanzamento noi non conosciamo, non appaiono affatto indifferibili e urgenti.

Collegli deputati, se avessimo voluto fare dell'ostruzionismo su questo decreto-legge, ce ne sarebbe stato motivo più che sufficiente. Ci siamo limitati invece a presentare dodici emendamenti, ma su questi emendamenti intendiamo fare tutto il possibile perché la Camera veramente mediti sul merito di quello che si appresta a votare.

Mi rivolgo ancora una volta soprattutto ai colleghi comunisti, perché appartengono ad un partito che storicamente ha rappre-

sentato certe classi sociali, quei ceti di lavoratori che in passato si sono sentiti più colpiti da questo modo di rubare il loro denaro, da questo modo che consiste nell'attribuire una patina di liceità al furto. Mi rivolgo ai colleghi comunisti che in Commissione si sono astenuti dal voto perché almeno su questo specifico emendamento vengano dalla nostra parte e, con la forza del numero che hanno, oltre che chiedere la lista della spesa, come hanno fatto, traggano le conseguenze dal fatto che questa lista non viene loro fornita; traggano le conseguenze dal fatto che nell'elenco delle opere che vengono definite indifferibili e urgenti ci sono degli appalti di tipo generico, essenzialmente cementizio, su cui pare molto difficile legiferare con lo strumento del decreto-legge.

Ebbene, io mi auguro che si possa approvare questo emendamento, che chiede che, prima di consegnare nelle tasche di non si sa chi e non si sa dove 220 miliardi del contribuente italiano, almeno si faccia di tutto per sapere come questi 220 miliardi vengono spesi. Se poi questo non può essere fatto, si tenti quanto meno di ridurre questo stanziamento da 220 miliardi a quei 119 miliardi che lo stesso Governo era disposto ad accettare nel suo decreto-legge.

Collegli deputati, questo è un esempio, un *test*, a mio avviso, di come si può affrontare o non affrontare la discussione sulla conversione dei decreti-legge, che come legione si profilano all'orizzonte dei nostri giorni e di fronte ai quali il gruppo radicale intende porsi in posizione politica molto attenta, pronto a modificare la propria linea di condotta se vedrà che il tipo di discussione che viene condotto in Assemblea può per lo meno fare salvi quei principi fondamentali di buon governo a cui vogliamo richiamarci.

Con questo primo emendamento, quindi, visto che è impossibile chiedere la abolizione di questa cifra, chiediamo che essa venga riportata almeno a quanto richiesto dal Governo. Non chiediamo nulla di meno.

La lista della spesa del Governo, anche su queste cifre, non mi accontenta, ma

sarebbe già un segno di intelligente ed attento esame di merito del provvedimento vedere che anche la parte di maggioranza della Camera è disposta a far propri quei criteri di buon governo dell'economia, che sono quelli del buon padre di famiglia di cui parla il codice civile.

Per queste ragioni, preannuncio che voteremo questo emendamento — ripeto — per ridurre la cifra dei finanziamenti da 220 a 119 miliardi, così come chiedeva il decreto-legge del Governo.

TESSARI ALESSANDRO. Signor Presidente, chiedo di parlare sull'emendamento Ajello 1. 1.

PRESIDENTE. Onorevole Tessari, lei potrà chiedere la parola sull'emendamento 1. 1 dopo che sia conclusa l'illustrazione di tutti gli emendamenti presentati all'articolo unico del disegno di legge.

TESSARI ALESSANDRO. Desidero intervenire sul merito dell'emendamento, riservandomi in seguito di intervenire per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Mi scusi, onorevole Tessari, ma non ritengo che sia possibile adottare la procedura da lei indicata. In questo momento stiamo esaminando un emendamento...

TESSARI ALESSANDRO. Non si può discutere su un emendamento?

PRESIDENTE. Lo si può fare intervenendo prima del voto, non in sede di illustrazione.

TESSARI ALESSANDRO. Secondo il regolamento, mi sembra che si possa farlo in sede di illustrazione.

PRESIDENTE. Onorevole Tessari, questo emendamento è stato già illustrato.

TESSARI ALESSANDRO. Signor Presidente, l'articolo 85, terzo comma, del regolamento, recita: « Conclusa la discussione di un articolo nel suo complesso,

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 LUGLIO 1979

si passa alla discussione degli emendamenti ad esso relativi. Hanno diritto di intervenire per primi i presentatori di emendamenti nell'ordine stabilito nel terzo comma dell'articolo 87 » (io non sono tra i presentatori di questo emendamento). « Rispetto ad uno o più emendamenti non è ammessa la questione pregiudiziale o sospensiva... ».

PRESIDENTE. Onorevole Tessari, rimango della mia opinione e cioè che sia necessario procedere con la illustrazione degli emendamenti...

TESSARI ALESSANDRO. D'accordo, però può parlare non solo il proponente, ma chiunque chieda la parola, perché con la presentazione di un emendamento si apre una questione ed io intendo intervenire su questa.

PRESIDENTE. Onorevole Tessari, non le sto negando il diritto di intervenire: stiamo semplicemente discutendo quando lei possa farlo. A mio avviso, bisogna prima che siano illustrati tutti gli emendamenti; poi, prima del voto sugli stessi, lei potrà intervenire.

TESSARI ALESSANDRO. Signor Presidente, lei si riferisce alla dichiarazione di voto, mentre io intendo intervenire sulla questione sollevata con l'emendamento illustrato dal collega Melega; questione su cui, tra l'altro, dissento. La dichiarazione di voto è un'altra cosa.

PRESIDENTE. Le ripeto che il suo dissenso potrà essere espresso al momento del voto.

TESSARI ALESSANDRO. Signor Presidente, in questo momento io voglio condizionare l'Assemblea, offrire ai colleghi altre considerazioni, altri spunti su questa questione. Non voglio che si arrivi al voto, momento in cui si potrà dire solo sì o no.

PRESIDENTE. Certo, potrà ugualmente condizionare l'Assemblea prima del voto,

ma in questo momento è necessario procedere con l'illustrazione degli emendamenti. Anche l'articolo 85, da lei citato, afferma questo.

BONINO EMMA. Lo legga !

PRESIDENTE. Onorevole Tessari, se ella crede riprenderà la parola nel momento in cui si tratterà di passare ai voti.

TESSARI ALESSANDRO. No, mi dispiace, signor Presidente; questo significa impedire ad un deputato di prendere la parola !

PRESIDENTE. No, non significa impedire di prendere la parola, perché io non gliela nego affatto... (*Proteste del deputato CiccioMessere*).

TESSARI ALESSANDRO. Questa è la logica con cui si vuole portare avanti la discussione, e cioè chiudere il dibattito e fare rapidamente una rassegna degli emendamenti presentati (*Commenti del deputato CiccioMessere*).

PRESIDENTE. Onorevole CiccioMessere, lei non ha la parola in questo momento: lasci parlare l'onorevole Tessari. Onorevole Tessari, lei avrà la parola successivamente. Passiamo pertanto all'emendamento successivo...

TESSARI ALESSANDRO. No, signor Presidente, abbia pazienza !

DE CATALDO. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE CATALDO. Signor Presidente, mi perdoni, ma sono rimasto costernato... (*Commenti al centro*). È una questione di sensibilità... (*Proteste al centro*). È il verso che vi si addice...

PRESIDENTE. Onorevole De Cataldo, la prego !

DE CATALDO. Sono rimasto costernato, signor Presidente, dall'interpretazione da lei offerta dell'articolo 86, perché ella giustamente ha ricordato l'articolo 86, primo comma, ma non ha sottolineato che l'articolo 86, nono comma, segue ovviamente il primo comma, donde quel comma, che parla di stampa degli emendamenti, tiene certamente presente il primo comma, e cioè il fatto che la presentazione può avvenire fino ad un'ora prima della discussione, per cui trattandosi di stampa di documenti, ci si riferisce, evidentemente, anche alla stampa di documenti presentati un'ora prima.

Per chiarire le idee le domando, signor Presidente — perché a questo punto mi pare che non ci resti altro che domandare, sperando che la illuminazione scenda non su di lei, ma sui suoi più vicini collaboratori — che cosa voglia dire il terzo comma dell'articolo 85. Due sono le interpretazioni possibili: non è dato fornirne una terza. Secondo la prima interpretazione, si illustra ogni emendamento e, successivamente all'illustrazione, si ha la discussione di quell'emendamento. Mi sembra che questa sia l'interpretazione logica, oltre che letterale della norma, perché una discussione globale, evidentemente, è viziata in partenza. Con la seconda interpretazione si illustrano tutti gli emendamenti e, successivamente a tale illustrazione, si apre una discussione sugli emendamenti stessi. Una terza interpretazione, cioè la soppressione della discussione sugli emendamenti, non è dato di riscontrare dalla lettura del terzo comma dell'articolo 85.

PRESIDENTE. Nessuno ha sostenuto la terza interpretazione da lei citata.

DE CATALDO. La ringrazio e prendo atto di questa sua affermazione.

PRESIDENTE. Poteva prenderne atto anche prima, quando è stato detto per la prima volta. Prosegua, onorevole De Cataldo.

DE CATALDO. No, signor Presidente, perché se leggiamo subito il resoconto

stenografico non credo che sia tutto così chiaro come ella assume in questo momento.

D'altra parte, signor Presidente, che il terzo comma dell'articolo 85 vada interpretato nel senso che non è opportuno ma necessario che coloro i quali intendono parlare debbano parlare alla fine della illustrazione di ogni emendamento, e non del complesso degli emendamenti, è dato di rilevare agevolmente dalla constatazione che taluni possono convenire su un emendamento e non su un altro, e quindi riesce estremamente difficile districarsi nella congerie degli emendamenti. E che ciò sia nella realtà l'interpretazione univoca fin qui data al regolamento, signor Presidente, credo che si possa rinvenire nei precedenti. Ne ricordo, tra questi, uno che certamente le è più gradito degli altri, quello della discussione e dell'approvazione della legge sull'aborto. In quella circostanza ogni emendamento fu illustrato; successivamente si aprì la discussione su quell'emendamento e poi si passò alla illustrazione degli altri.

Per quanto si riferisce alla discussione degli emendamenti, non vi è dubbio che essa si debba aprire subito dopo la illustrazione di ogni emendamento. Ripeto: Pinto, che ha a cuore altre cose, ricorda la legge Pedini. Ma io ricordo, in modo — ripeto — eclatante, la discussione e l'approvazione della legge sull'aborto.

Quindi la prego caldamente, signor Presidente, perché davvero qui insorgono problemi di principio, problemi fondamentali di rispetto del regolamento e di tutela delle parti presenti in questa Assemblea, di aderire alla interpretazione da noi data. Non ho detto « delle minoranze », signor Presidente, ho detto « delle parti » presenti in questa Assemblea: non ho detto « delle minoranze » perché non ci sono, o forse non ci sono ancora. Ma vorrei ricordare a molte, e forse a tutte le parti politiche presenti in quest'aula, che alcune con maggiori probabilità, altre con minori, corrono il rischio — di qui a qualche giorno, a qualche settimana o a qualche mese — di vedersi minoranza in questa sede. E allora quel ru-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 LUGLIO 1979

more, che io ho sentito e che si riferiva certamente a quel fastidio che le mie parole creano in chi vive con il principio del *quieta non movere*, può darsi che si ritorca in danno di chi lo ha espresso.

PRESIDENTE. Onorevole De Cataldo, vorrei farle notare due cose. Desidero prima di tutto richiamare la sua attenzione sull'articolo 85, terzo comma, del regolamento, la cui dizione — letta nella sua interezza — non può lasciare dubbi di sorta. Inizia il terzo comma dell'articolo 85: « Conclusa la discussione di un articolo nel suo complesso »: le faccio notare che noi non siamo in sede di discussione degli articoli, perché il disegno di legge di conversione consta di un articolo unico, ma siamo in sede di illustrazione degli emendamenti e quindi la disciplina di questa fase è piuttosto diversa. Continua il terzo comma dell'articolo 85: « si passa alla discussione degli emendamenti ad esso relativi. Hanno diritto di intervenire per primi i presentatori... ».

TESSARI ALESSANDRO. E per secondo chiunque!

PRESIDENTE. Si calmi, onorevole Tessari! Si calmi, lasci parlare il Presidente! « Hanno diritto di intervenire per primi i presentatori di emendamenti » — i presentatori, plurale, di emendamenti, ancora plurale — « nell'ordine stabilito nel terzo comma dell'articolo 87 ». La norma continua stabilendo che non è ammessa la questione pregiudiziale o sospensiva, ed infine nell'ultima parte così recita: « Ciascun deputato può prendere la parola una sola volta sugli emendamenti »... (*Proteste dei deputati del gruppo radicale*). « Sugli emendamenti », non su ciascun emendamento, « salvo che nel corso della discussione siano presentati emendamenti ai suoi emendamenti »: e allora il caso sarebbe diverso, ma ora non ci troviamo ad affrontare tale eventualità.

TESSARI ALESSANDRO. Non siamo in questo caso?

PRESIDENTE. Mi pare quindi ovvio che l'interpretazione del terzo comma dell'articolo 85 non possa essere che questa: che gli emendamenti si illustrino nell'ordine stabilito dal terzo comma dell'articolo 87; che alla fine i deputati possano chiedere una sola volta la parola, ogni deputato al limite (*Proteste dei deputati del gruppo radicale*) possa chiedere la parola una sola volta sull'insieme degli emendamenti (*Proteste dei deputati del gruppo radicale e a destra — Commenti all'estrema sinistra*).

TESSARI ALESSANDRO. Abbia pazienza: sull'insieme degli emendamenti?

PRESIDENTE. Mi spiace, onorevole Tessari: questo articolo è stato interpretato sempre in questo modo (*Vivi commenti*).

RAUTI. Mai!

TESSARI ALESSANDRO. No!

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, se voi insistete nel respingere questa interpretazione della Presidenza, io non posso che sottoporre la questione al voto dell'Assemblea, perché è evidente che mi ponete nella condizione di doverlo fare (*Commenti*).

BAGHINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, è stato sollevato un richiamo al regolamento. A che titolo ella chiede di parlare? (*Vive proteste del deputato Pinto*).

BRICCOLA. Buffone, buffone! (*Proteste del deputato Ciccio messere*).

PRESIDENTE. Onorevole Ciccio messere! Onorevole Pinto, per favore, si sieda! (*Vive, reiterate proteste dei deputati del gruppo radicale*).

BRICCOLA. Buffone, Ciccio del cavolo!

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi! (*Vivi, generali commenti*).

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 LUGLIO 1979

BAGHINO. Signor Presidente, ho bisogno di un'interpretazione per comprendere bene le sue parole.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BAGHINO. Signor Presidente, ella si è soffermata sul fatto che ciascun deputato può prendere la parola una sola volta sugli emendamenti. Ritengo che l'interpretazione che ella ha dato a queste parole sia che il regolamento non dica « emendamento per emendamento », ma usi il plurale intendendo che ad ogni provvedimento si potessero avere uno o più emendamenti.

È quindi evidente che il diritto del deputato (ritengo di interpretare bene le sue parole) è quello di intervenire su ciascun emendamento, perché qui il plurale è stato usato dal momento che si possono presentare uno o più emendamenti per ciascun provvedimento. Altrimenti, si sarebbe dovuta usare un'altra formulazione, signor Presidente, perché penso che ella abbia intenzione di adottare l'uso, la consuetudine di far illustrare tutti gli emendamenti l'uno dopo l'altro: ma qualunque deputato potrebbe aver bisogno di illustrazioni, di interventi, di dichiarazioni di voto, emendamento per emendamento! Per sollecitare i lavori, si può tuttavia procedere all'illustrazione di un gruppo di emendamenti.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, naturalmente le dichiarazioni di voto ci sono, ed hanno luogo al momento del voto: su questo non credo vi siano dubbi. Le vorrei ricordare che la discussione non avviene emendamento per emendamento, ma articolo per articolo. L'articolo 85 del regolamento lo precisa in modo assoluto. Il centro è l'articolo, non l'emendamento (*Proteste a destra*).

RAUTI. Abbiamo fatto sempre il contrario!

PRESIDENTE. No, non è così! (*Interruzione del deputato Rauti*). Onorevole

collega, la prego di non interrompermi! Non è così.

La discussione avviene articolo per articolo, segue poi l'illustrazione degli emendamenti; quindi ogni deputato — ivi compreso il presentatore dell'emendamento — può intervenire sull'insieme degli emendamenti presentati all'articolo, non su ogni singolo emendamento.

Quindi, concludo in questo modo...

FRANCHI. Ma controlliamo i precedenti!

PRESIDENTE. No, mi dispiace, onorevoli colleghi: il Presidente applica il regolamento. Se voi rifiutate questa interpretazione del regolamento, intendo sottoporre la questione al voto dell'Assemblea (*Commenti del deputato Franchi*).

RAUTI. Non può stravolgere la prassi con un voto di maggioranza! (*Commenti all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Non stravolgo la prassi in alcun modo! (*Proteste a destra*).

RAUTI. Signor Presidente...

PRESIDENTE. Onorevole Rauti, lei non ha la parola in questo momento! (*Proteste del deputato Rauti*).

BAGHINO. Questo articolo non è mai stato applicato in questo modo!

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, lei sa benissimo, poiché è in quest'aula da parecchio tempo, che questi precedenti ci sono sempre stati e che questa è la prassi che si è seguita. Io so benissimo, per aver partecipato ai lavori della Giunta per il regolamento che ha redatto il testo del vigente regolamento, che questo articolo (precisamente l'articolo 85) è stato inserito proprio per esaminare nel loro complesso tutti gli emendamenti presentati ad un articolo. Adesso voi lo volete stravolgere in senso opposto! Andiamo a vedere anche gli atti della Giunta per il regolamento, se volete!

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 LUGLIO 1979

A questo punto, onorevoli colleghi, a norma dell'articolo 41 del regolamento, chiedo all'Assemblea di pronunciarsi su tale questione.

Sull'interpretazione dell'articolo 85, terzo comma, del regolamento, fornita dalla Presidenza, darò la parola, ove ne venga fatta richiesta, ad un oratore a favore e ad uno contro.

BAGHINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, lei vuole parlare contro?

BAGHINO. No, volevo dire...

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, se lei non vuole parlare su questa interpretazione del regolamento non posso darle la parola. (*Commenti del deputato Baghino*).

RAUTI. Ma non c'è bisogno di votare!

LABRIOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A quale titolo, onorevole Labriola?

LABRIOLA. Avevo chiesto la parola, per la verità, e chiedo scusa se non sono stato capace di farmi notare, prima che il Presidente decidesse ed annunciasse di porre in votazione tale questione. Se mi è consentito fare questa osservazione, signor Presidente, mentre il gruppo socialista si adegua alla decisione della Presidenza e non solleva questioni, in quanto siamo interessati alla definizione di questo provvedimento, vorrei pregarla di non provocare un voto dell'Assemblea su una questione sulla quale sarebbe opportuno approfondire nei vari termini il problema onde evitare che una votazione affrettata su una questione così delicata possa portare l'Assemblea ad un avviso non conforme alle valutazioni...

PRESIDENTE. Onorevole Labriola, lei sa benissimo che io non ricorro con facilità al voto dell'Assemblea, ma quando

ci si trova di fronte ad un certo tipo di contestazione, fatto anche in un determinato modo, il Presidente è costretto a questo, altrimenti qui non si può più dire che siamo in Parlamento. Quindi, sia pure malvolentieri, sono costretta a ricorrere a questa votazione dell'Assemblea proprio per l'atteggiamento che hanno assunto determinate parti politiche in questa Camera (*Applausi all'estrema sinistra e al centro*).

Dico questo con molta chiarezza.

DE CATALDO. Chiedo di parlare contro.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE CATALDO. Signor Presidente, io mi associo alla richiesta del collega Labriola e la prego di non sottoporre al voto... (*Vive proteste al centro*).

Una voce al centro. Buffone!

DE CATALDO. La prego, dicevo, di non sottoporre al voto dell'Assemblea l'interpretazione del regolamento fornita dalla Presidenza. Diversamente, signor Presidente, dovrei chiederle, se è convinta di dover sottoporre al voto dell'Assemblea la sua interpretazione, di dare la parola ad un deputato per gruppo ai sensi dell'articolo 45 del regolamento in quanto la discussione regolamentare mi sembra, per unanime riconoscimento dei gruppi, di tale delicatezza che debba prevedere un intervento da parte di tutti i gruppi presenti in quest'aula.

Le dico, signor Presidente, che sono d'accordo con la sollecitazione formulata dal collega Labriola perché probabilmente creeremo un precedente di indubbio peso in questo momento. E mentre siamo fermi e decisi nell'applicazione del regolamento, quale esso sia, nelle parti di estrema chiarezza, come questa, d'altra parte non possiamo non ricordare a lei e all'Assemblea che per quanto ci riguarda ho preso la parola per un richiamo al regolamento proprio perché ella chiarisse — questa è stata la mia domanda — se, nella interpretazione dell'articolo 85 del

regolamento, la discussione dovesse avvenire a conclusione dell'illustrazione di ogni emendamento, così come noi riteniamo (e del resto siamo confortati dai precedenti), ovvero alla conclusione dell'illustrazione di tutti gli emendamenti.

Per queste ragioni mi associo alla richiesta avanzata dal collega Labriola.

PRESIDENTE. Onorevole De Cataldo, lei ha chiesto la parola per parlare contro l'interpretazione della Presidenza; adesso formula un'altra proposta che non ha nulla a che vedere con il richiamo al regolamento.

VERNOLA. Chiedo di parlare a favore.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VERNOLA. Signor Presidente, desidero intervenire brevemente per esprimere il nostro consenso all'interpretazione che lei ha dato del terzo comma dell'articolo 85 del regolamento. Anch'io, seppure per poco tempo, ho avuto la fortuna e l'onore di far parte della Giunta per il regolamento e spesso abbiamo affrontato questo discorso. Non facevo parte della Giunta per il regolamento che varò il regolamento oggi in vigore, ma per quanto ho potuto apprendere anche nelle discussioni più recenti nella Giunta per il regolamento, credo che si debba dare atto che in effetti dagli atti della Giunta per il regolamento dell'epoca, e credo anche dell'Assemblea che poi approvò il regolamento stesso, non può non ricavarsi l'interpretazione da lei data.

Per altro, non mi pare che la sua interpretazione possa rappresentare danno per alcuno, perché una discussione unica su tutti gli emendamenti credo dia maggiore organicità al dibattito e ponga la Assemblea e il singolo deputato nella condizione di poter esprimere un giudizio globale su tutta la massa degli emendamenti che vengono presentati (*Proteste dei deputati del gruppo radicale*).

TESSARI ALESSANDRO. C'è la discussione sulle linee generali.

VERNOLA. Sono intolleranti i colleghi del gruppo radicale che ci hanno richiamato solo per un piccolo gesto di disappunto! D'altra parte, mi pare che nel caso specifico si possa aderire in pieno alla sua decisione di chiamare l'Assemblea ad esprimersi con un voto su questa questione, proprio perché siamo all'inizio della legislatura.

LABRIOLA. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Non posso darle la parola, onorevole Labriola, neanche per dichiarazione di voto; tra l'altro mi accingevo proprio adesso a dire qualcosa in rapporto a quanto lei ha affermato precedentemente.

Il regolamento all'articolo 41 prevede che nel caso di richiami al regolamento, dopo il proponente, possa parlare solo un oratore contro e uno a favore. Non a caso il regolamento afferma che la votazione non può aver luogo se non per alzata di mano, e io credo che questa sia una norma molto saggia perché il voto sia esplicito e chiaro. Infatti, su una materia di questo genere credo che il Presidente, nel momento in cui interpreta il regolamento stesso e si trova di fronte una opposizione più o meno vivace — usiamo il termine « vivace » — abbia bisogno di guardare in faccia i colleghi dell'Assemblea per sapere chi gli dà ragione e chi gli dà torto, perché io credo che questo faccia parte della democrazia. Poiché ritengo questo articolo molto importante e sono certa dell'interpretazione che ne ho dato, proprio per avere partecipato alla sua formazione, chiedo ai colleghi di votare.

PAZZAGLIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Pazzaglia, non le posso dare la parola in questa sede.

PAZZAGLIA. Me la deve dare!

PRESIDENTE. Perché gliela devo dare? In nome di che? (*Proteste del depu-*

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 LUGLIO 1979

tato Pazzaglia). Onorevole Pazzaglia, non posso più darle la parola perché, a norma del primo comma dell'articolo 41 del regolamento, sui richiami al regolamento possono parlare, dopo il proponente, solo un oratore a favore ed uno contro.

SERVELLO. Ma chi è contro ?

PRESIDENTE. L'onorevole De Cataldo ha chiesto di parlare contro l'interpretazione della Presidenza. Pertanto, onorevole Pazzaglia, non posso darle la parola. Non le ho mai negato la parola in quest'aula, lei lo sa molto bene, ma questa volta non posso concedergliela. La prego di non insistere (*Applausi al centro*).

PAZZAGLIA. Chiedo di poter illustrare il motivo della mia richiesta (*Proteste all'estrema sinistra*), dal momento che la proposta della Presidenza ha superato i termini del richiamo al regolamento sollevato dall'onorevole De Cataldo.

PRESIDENTE. Onorevole Pazzaglia, in questa sede non sono ammissibili ulteriori interventi, neppure per dichiarazione di voto (*Applausi al centro - Proteste del deputato Pazzaglia*).

Onorevole Pazzaglia, non insista, non posso darle la parola.

Pongo in votazione l'interpretazione dell'articolo 85, terzo comma, del regolamento, data dalla Presidenza.

(È approvata).

Si intende pertanto respinto il richiamo al regolamento formulato dall'onorevole De Cataldo (*Applausi all'estrema sinistra e al centro*).

LABRIOLA. I deputati socialisti si sono astenuti !

PRESIDENTE. Ne prendo atto, onorevole Labriola. Chiedo scusa per non averlo posto in rilievo.

Proseguiamo ora con l'illustrazione degli emendamenti.

Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al secondo comma dell'articolo 1, sopprimere le parole da: nonché per far fronte, a: 30 giugno 1979.

1. 2. « AJELLO, PINTO, PANNELLA, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, BOATO, BONINO EMMA, CICCIOMESSERE, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, MELEGA, MELLINI ».

Dopo il secondo comma dell'articolo 1, aggiungere il seguente:

La revisione dei prezzi non potrà superare la percentuale di aumento del tasso di inflazione, valutata secondo i dati forniti dalla Banca d'Italia.

1. 3. « AJELLO, PINTO, PANNELLA, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, BOATO, BONINO EMMA, CICCIOMESSERE, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, MELEGA, MELLINI ».

MELEGA. Chiedo di svolgerli io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELEGA. L'emendamento Ajello 1. 2 si illustra da sé.

Al secondo comma dell'articolo 1 del decreto-legge, nel testo approvato dalla Commissione, si sostiene che la maggiore spesa di lire 188 miliardi è destinata, tra l'altro, a far fronte ai maggiori oneri derivanti dalla revisione dei prezzi relativamente ai lavori già appaltati al 30 giugno 1979. L'emendamento Ajello 1. 3 da noi proposto intende in particolare aggiungere a tale comma il seguente paragrafo: « La revisione dei prezzi non potrà superare la percentuale di aumento del tasso di inflazione, valutata secondo i dati forniti dalla Banca d'Italia ».

Illustrerò ora i motivi per i quali abbiamo presentato questo nostro emendamento. Con il testo approvato dalla Com-

missione si dà patente di legittimità ad uno dei più gravi metodi di « sgoverno » del paese, quello — e tutti voi, colleghi deputati, ne siete al corrente — per cui chi vince un appalto, avendo fatto una certa offerta, finisce poi con l'incassare, attraverso complicati ed a mio avviso truffaldini marchingegni legali, cifre molto superiori. Con questo modo si dà patente di legittimità a coloro che partecipano agli appalti in maniera fraudolenta abbassando le cifre d'asta per poter così ottenere l'appalto e prepararsi successivamente in maniera altrettanto truffaldina a incassare molto di più di quanto normalmente il mercato consentirebbe loro.

L'emendamento proposto suggerisce che questi maggiori oneri non siano lasciati allo sbando, non siano calcolati secondo parametri da nessuno proposti o accettati o discussi o consentiti, ma vengano legati ad un parametro effettivo, quello del tasso di inflazione secondo le tabelle calcolate dalla Banca d'Italia.

Collegli deputati, ancora una volta qui ci troviamo di fronte ad un modo di legiferare che tenta di sottrarre il controllo della spesa pubblica a coloro che sono delegati dal popolo a controllarla, cioè noi, perché quando si accetta il principio (anzi gli si dà dignità di legge), che questi maggiori oneri, quali che siano le motivazioni per cui vengono accampati, sono da accettare senza alcuna giustificazione, ebbene, si giustifica in questo modo il furto dei ladri.

Allora è tempo ancora una volta che i colleghi che siedono al banco del Governo si ricordino che per il momento siedono ancora al banco del Governo, ma che, se continueranno in questo modo, come già i loro predecessori, andranno presto a sedersi sul banco degli imputati; e mi auguro che vadano a finire sul banco dei galeotti (*Commenti al centro — Proteste*).

Dunque, colleghi deputati, è bene capire che quando noi decidiamo di presentare pochi emendamenti, ma emendamenti seriamente di merito, noi intendiamo far sì che essi vengano discussi nella loro sostanza e non come se fossero del-

le parole a vuoto. Perché il 3 giugno qualcuno in Italia ha tirato una riga oltre la quale non è più lecito andare; e se qualcuno pensa che dopo il 3 giugno in questa aula o a palazzo Chigi o negli aeroporti italiani nulla sia mutato, si sbaglia. Sveglia, signori del Governo, sveglia colleghi comunisti: dovete muovervi, altro che astenervi! Perché voi, che siete molti più di noi, dovrete capire la necessità di tenere una linea immediata di buon governo: i vostri elettori hanno cercato di farvelo capire (*Commenti all'estrema sinistra*). Quando si parla di autocritica si sappia che l'autocritica va fatta coi fatti e non con le parole: ecco un fatto preciso.

ANTONI. Ma tu fai le parole.

MELEGA. Qui, ancora una volta, in questo primo decreto che viene portato in Parlamento si tenta di contrabbandare il metodo truffaldino degli appalti pubblici, metodo truffaldino che ha centinaia di illustrazioni storiche, che è ora di far finire e che noi possiamo far finire soltanto incominciando a muoverci, dove queste cose compaiono. Ebbene, colleghi comunisti (non parlo ai colleghi democristiani, perché essi sono da anni coinvolti in queste cose) (*Vive proteste al centro*)...

Una voce al centro. Buffone!

MELEGA. Più Fiumicino, signori!

Stavo dicendo che uno dei metodi che hanno favorito ladrerie senza fine è appunto quello della offerta d'asta bassa, tale da consentire l'aggiudicazione dell'appalto, completato poi, nella seconda fase, dalla manovra del riconoscimento dei maggiori oneri, su cui presentare la parcella e pagare le tangenti. Noi presentiamo quindi questo emendamento e chiediamo ancora una volta ai colleghi della sinistra di associarsi alla nostra proposta, che assume una importanza fondamentale, e che può segnare l'avvio della legislatura con l'indicazione di un modo diverso di intendere

il rapporto con il Governo, almeno da parte dei rappresentanti della sinistra.

Chiedo quindi - ripeto - che questo emendamento venga valutato nella sua sostanza. Si tratta, come ho detto, di un'aggiunta al secondo comma dell'articolo 1: ci troviamo di fronte all'ipotesi di maggiori spese che discendono - non si dimentichi che questo è un decreto di rifinanziamento - dalla revisione dei prezzi, e non da altri motivi, relativamente ai lavori già appaltati al 30 giugno 1979. Noi proponiamo pertanto che sia inserita una norma in base alla quale la revisione dei prezzi non possa superare « la percentuale di aumento del tasso di inflazione, valutata secondo i dati forniti dalla Banca d'Italia ». Ho concluso.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIA ELETTA MARTINI

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Sopprimere il terzo comma dell'articolo 1.

1. 4. AJELLO, PINTO, PANNELLA, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, BOATO, BONINO EMMA, CICCIOMESSERE, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, MELEGA, MELLINI.

MELEGA. Chiedo di svolgerlo io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELEGA. Mi scuso con i colleghi, perché probabilmente sarò destinato a stancarli, in questa seduta.

PRESIDENTE. Si stancherà anche lei, onorevole Melega!

MELEGA. Noi proponiamo, con questo nostro emendamento, che venga soppresso il terzo comma dell'articolo 1 del decreto-legge, che dice: « La restante maggiore

spesa di lire 22 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, è destinata alla fornitura e installazione di apparecchiature integrative per l'assistenza al volo e per il controllo al traffico aereo civile, nonché alla costruzione, secondo le modalità previste dalla legge 18 agosto 1978, n. 497, di alloggi di servizio ed alla sistemazione logistica del personale dell'aeronautica militare impiegato in tali attività, comprese le necessarie opere civili ed eventuali espropriazioni ».

Chiediamo che questo comma venga soppresso. Per quale ragione? Voi sapete che una delle cause del caos, universalmente riconosciuto, persino dai rappresentanti del Governo e della maggioranza, esistente negli aeroporti italiani, dipende dalla loro conduzione che, tra le altre cose, è affidata a personale militare. Noi pensiamo che, in una corretta ripianificazione del sistema aeroportuale, questa costituisca una anomalia che deve scomparire. Noi pensiamo che, in un corretto quadro di gestione aeroportuale, occorra prendere una decisione in merito. Non si può continuare ad andare avanti con un gruppo di lavoratori che obbediscono alle normali leggi che regolano il lavoro dipendente e un altro gruppo di lavoratori, alcuni dei quali in posizioni veramente delicate e molto particolari, sottoposti al codice militare.

Questa situazione, voi sapete, colleghi, viene affrontata anche in un altro decreto, che è stato presentato dal Governo dimissionario e che, prima o poi, verrà all'esame di questa Assemblea, sempre che non decada prima. Noi pensiamo che il tema del rapporto tra il personale militare del Ministero della difesa e quello dell'aviazione civile debba essere studiato e affrontato in un provvedimento *ad hoc*, meglio ancora nel quadro di una riorganizzazione generale del sistema del volo civile.

Noi riteniamo che questo comma, ancora una volta, non ci sia stato illustrato nella sua sostanza, né dal relatore, né dal rappresentante del Governo. Non ci è stato detto con quale motivazione, in vista

di quale fine, si chiede di spendere ventidue miliardi e di attribuire questa facoltà di spesa al Ministero della difesa. Vengono citate cose che possono essere tutto ed il contrario di tutto. Vengono citate le apparecchiature integrative per l'assistenza al volo: noi non sappiamo se queste servono per il volo civile o per quello militare. Vengono chiesti denari per gli alloggi di servizio solo per il personale militare. Noi riteniamo che questo modo di spendere ventidue miliardi non risponda, in generale, ai criteri di una programmazione corretta e ordinata che tenda, una volta per tutte, a mettere ordine nel caos degli aeroporti, e non a mettere una pecetta, o a regalare, grattando il fondo del barile, ventidue miliardi da iscrivere in qualche modo al bilancio di previsione di un Ministero piuttosto che a quello di un altro, per opere delle quali non si conosce la natura specifica: addirittura, non si riesce ad ottenere una elencazione delle voci di spesa da parte del ministro.

Noi riteniamo che questo tipo di spesa, da attribuire al Ministero della difesa e che si riferisce al personale militare, debba essere eliminato da questo decreto-legge, anche perché qui si affronta un tema — anche questo frammentario — che è oggetto di un altro decreto-legge che riguarda l'adeguamento giuridico del personale militare addetto all'aviazione civile.

Colleghi deputati, noi pensiamo che bocciare le parti di questo decreto, che non sono — come esigerebbe ogni decreto-legge — necessarie, urgenti ed indispensabili alla sicurezza del volo, contribuirebbe in modo determinante a far sì che il Governo e le parti politiche che si riconoscono nella funzione di governo presentino al più presto quel piano generale di riordino degli aeroporti che tutti invocano, a partire dal relatore e dal capogruppo del partito comunista che hanno sostenuto l'istituzione di un preciso articolo nel testo del Governo.

Noi riteniamo che al di là di quelle spese veramente indifferibili, che dovrebbero essere individuate ed elencate nella loro consistenza con estrema esattezza,

qualsiasi ampliamento del decreto favorisce, ancora una volta, la tendenza a rimandare nel futuro il problema degli aeroporti. Si dice però che in questo modo si pagano le fatture, si tengono aperti — come ha detto ancora una volta sbagliando il relatore — i cantieri. Il problema, colleghi deputati, non è di tenere aperti i cantieri, è di farli lavorare secondo un programma organico che impedisca sprechi, che premi i buoni imprenditori e che non consenta margini a coloro che intendono sfruttare questo tipo di provvedimenti legislativi per continuare in un andazzo che è vecchio di 30 anni. Esso è uno dei motivi per cui la maggior parte degli italiani sta insorgendo contro l'attuale modo di governare che ha ridotto gli aeroporti nello stato che tutti denunciamo.

Colleghi deputati, chiediamo pertanto che questo comma, che contribuisce ad aumentare la confusione tra il personale militare e quello civile, causa non ultima del caos che si verifica giornalmente nei nostri aeroporti, venga eliminato.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Dopo il quarto comma dell'articolo 1, aggiungere il seguente:

Una quota non inferiore a lire 20 miliardi dovrà essere utilizzata, con precedenza su tutte le altre opere, per i lavori che attengono direttamente alla sicurezza degli aeromobili in volo.

1. 5. AJELLO, PINTO, PANNELLA, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, BOATO, BONINO EMMA, CICCIOMESSERE, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, MELEGA, MELLINI.

MELEGA. Chiedo di svolgerlo io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELEGA. Il quarto emendamento che proponiamo è l'esplicitazione o un tenta-

tivo di quantificazione di ciò che ho detto un momento fa. Qual è la *ratio* di questo emendamento? Esso si richiama ancora al tentativo di modificare l'andazzo della decretazione inutile, un andazzo confermato dal fatto che ci troviamo davanti ben 27 decreti da approvare; si richiama al tentativo di ricondurre il Governo all'utilizzazione di questo strumento solo quando esso sia espressamente consentito, vale a dire per le questioni indifferenti ed urgenti.

Quando abbiamo chiesto al rappresentante del Governo per quali lavori era necessario questo finanziamento — ripeto, non si tratta di... bruscolini, ma di 210 miliardi, poi passati a 119 e poi ripassati a 210, senza che ci venisse detto perché i miliardi andavano e venivano in questo modo —, io ho annunciato, a nome del mio gruppo, che, su questo particolare decreto non avrei condotto una forma di ostruzionismo ad oltranza, perché in coscienza ritenevo che in quell'elenco, per quanto molto lacunoso ed incompleto, potessero essere inclusi lavori la cui sospensione avrebbe potuto mettere in pericolo la sicurezza di aerei in volo sopra il territorio italiano. Ho anche detto, condividendo con tutti i colleghi radicali le critiche generali al sistema della decretazione e al modo in cui, al di là di questo sistema, si interveniva nel merito della sostanza, solo per questa considerazione, che forse qualcuno di questi lavori (e che non mi era stato possibile identificare con esattezza nella esposizione del relatore o del Governo) era veramente indispensabile. Solo perché si poteva dare il caso che qualcuno di questi lavori fosse effettivamente un'opera fondamentale per il volo degli aerei, non per lo stato degli aeroporti, non per tenere aperti i cantieri, ma per fare decollare, volare e atterrare gli aerei in sicurezza; solo per questo avrei fatto un esame approfondito di merito del decreto, ed avrei proposto quindi degli emendamenti, in numero e di sostanza tali da sollecitare il vero ed attento esame dell'Assemblea.

Questo emendamento dà una cifra che — lo riconosco — è altrettanto casuale quanto quelle che mi può aver fornito il

sottosegretario; è una cifra che io non ho potuto precisare per altri contorni perché non avevo l'elenco dei lavori che mi sarebbe stato di guida nella determinazione di questa cifra. Allora, visto che si approvano o si stanno per approvare 210 miliardi con destinazione ignota, dei miliardi « trovatelli », dei miliardi che partono alla ventura per il mondo, dagli Appennini alle Ande o da qualche altra parte, io ho chiesto con questo emendamento che almeno un decimo di questa somma, appunto 20 miliardi, venisse nel provvedimento stesso indicata come da utilizzare esclusivamente per quei lavori che veramente possono attere alla sicurezza dei voli, che veramente cioè potrebbero avere — lo dico in forma ipotetica perché non ho altri strumenti per accertarlo — caratteristiche tali da rendere giusto e corretto il ricorso allo strumento del decreto-legge.

Allora, ripeto, questo emendamento, che dice: « Una quota non inferiore a lire 20 miliardi dovrà essere utilizzata, con precedenza su tutte le altre opere, per i lavori che attengono direttamente alla sicurezza degli aeromobili in volo », rappresenta un modo, colleghi deputati, per reintrodurre — mi si consenta questa formula — dalla finestra quei controlli che il Governo ha fatto uscire dalla porta, anzi non ha fatto entrare affatto. In questo modo, cioè, si impegna il Governo, si impegna chi sta per concedere gli appalti, si impegna chi sta per sborsare quei 210 miliardi per lo meno a sborsare i primi venti per opere che sono veramente indispensabili (o quanto meno possono esserlo) per la sicurezza del volo. Noi pensiamo che in questo modo, anche attraverso questo strumento diretto a vincolare — e potremo chiedere un consuntivo di questa spesa — per lo meno questo inizio di spesa, e con priorità nel tempo perché viene detto appunto: « con precedenza su tutte le altre opere », si ottiene, quanto meno per un decimo della somma, di garantire che quei principi che dovrebbero essere alla base della decretazione d'urgenza siano per questa piccola parte della somma veramente destinati a queste opere. In tal modo, nessuno potrà dire che, almeno per

questa cifra, il Governo non sia tenuto a fare il proprio dovere.

PRESIDENTE. All'emendamento Ajello 1. 5 sono stati presentati tre subemendamenti. Due sono legati tra di loro, e per prassi costante saranno illustrati congiuntamente. Si tratta dei seguenti subemendamenti:

All'emendamento Ajello 1. 5, sostituire le parole: 20 miliardi, con le seguenti: 50 miliardi.

0. 1. 5. 1 AGLIETTA MARIA ADELAIDE, CICCIOMESSERE.

All'emendamento Ajello 1. 5, sostituire le parole: 20 miliardi, con le seguenti: 30 miliardi.

0. 1. 5. 2 AGLIETTA MARIA ADELAIDE, CICCIOMESSERE.

Il terzo subemendamento è il seguente:

All'emendamento Ajello 1. 5, sostituire le parole: per i lavori che attengono alla sicurezza degli aeromobili in volo, con le seguenti: per i lavori che attengono agli impianti radar.

0. 1. 5. 3. AGLIETTA MARIA ADELAIDE, DE CATALDO.

CICCIOMESSERE. Chiedo di svolgere io i subemendamenti 0. 1. 5. 1 e 0. 1. 5. 2.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CICCIOMESSERE. Signor Presidente, credo che la percentuale prevista dall'emendamento Ajello 1. 5 da destinare alla sicurezza degli aeromobili in volo sia abbastanza bassa e debba, quindi, essere aumentata. Infatti, se questo decreto-legge ha un senso e se ha un senso il consentirne la conversione in legge, evidentemente esso è relativo alla destinazione supposta — tutta da dimostrare da parte del ministro — delle somme al finanziamento di quelle opere necessarie alla sicurezza del volo. Io non credo che ciò sia dimostrato e ritengo necessario vincolare il Go-

verno a delle spese precisamente indirizzate a garantire la sicurezza degli aeromobili.

Il ministro non ha inteso mostrare né in Commissione né in Assemblea una lista precisa delle opere che si vorrebbero realizzare. In questa situazione, come giustamente rilevava il collega Melega, è difficile dire sì o no a 210 o a 50 o a 500 miliardi, se non si sa concretamente a che cosa sono destinate queste somme, specialmente in presenza di una pratica ormai costante dei ministri dei governi democristiani di far approvare dei tetti di spesa per poi superarli facilmente nella fase di attuazione.

A questo proposito ricordo che, nella scorsa legislatura, il Parlamento approvò, con l'opposizione radicale, una legge per il finanziamento dell'aeronautica militare e per l'ammodernamento dei suoi mezzi, fissando un tetto di circa 1000 miliardi o qualcosa di più; questo sulla base di una serie di valutazioni fatte dal ministro sul costo di certi aeromobili, in particolare dell'aereo MRCA. Secondo il ministro, questo aereo allora costava circa 7 miliardi; lo stesso aereo costa oggi, secondo stime ufficiali, circa 17 miliardi, per cui possiamo prevedere un costo di 20 miliardi circa. In questo modo si è arrivati allegramente ad una spesa almeno tre volte superiore a quella preventivata e stabilita dalla Camera.

In questo caso la spesa non è neanche vincolata alla realizzazione di precise opere; vi è semplicemente una generica destinazione, rispetto alla quale la possibilità del Governo di realizzare o meno certe opere o di realizzarle a certi costi o ad altri costi è la più ampia possibile, soprattutto in una situazione caratterizzata dall'assenza di una direzione politica precisa per il nostro paese.

Ritengo, invece, che questo denaro, se proprio dobbiamo convertire il decreto-legge, debba essere utilizzato per risolvere uno dei problemi fondamentali emerso, per esempio, dalla tragedia di Punta Raisi, cioè il problema del soccorso a mare. A questo proposito il Governo conosce perfettamente i risultati di una serie di rela-

zioni fatte su questo problema all'indomani della tragedia; in particolare vi è una relazione del maggiore dell'aeronautica militare Ruocco, sulla questione del soccorso a mare degli aeromobili negli aeroporti costieri italiani che credo sia particolarmente illuminante. Non mi risulta che il Governo intenda affrontare con gli stanziamenti in discussione questo gravoso problema.

In questa relazione si parte da una analisi della situazione dell'aeroporto di Fiumicino e si sostiene che il 57 per cento dei movimenti aerei su Fiumicino nel 1977 è avvenuto sul mare. Ma, ripeto, il Governo non ci dice nulla a proposito dei servizi di soccorso a mare. La relazione, sempre per quel che riguarda Fiumicino, fornisce un dato sconvolgente e cioè che i natanti disponibili potrebbero realizzare il salvataggio complessivo di 180 persone al massimo. Se calcoliamo che un aereo *Jumbo* può portare circa 480 passeggeri più 20 membri di equipaggio, immaginiamo cosa potrebbe succedere se a Fiumicino si ripetesse una tragedia simile a quella verificatasi a Punta Raisi. Ma nel decreto-legge del Governo non si dice in che modo si voglia concretamente intervenire in questo settore.

Nella relazione si afferma ancora che a Fiumicino sono disponibili solo due motovedette, di cui una soltanto permanentemente presidiata, e due battelli veloci *Boston Whaler* non idonei — secondo questo maggiore dell'aeronautica militare — alle operazioni notturne o con mare agitato, poiché già con mare « forza tre » la velocità si riduce a dieci nodi. Se perciò accadesse un incidente del genere di quello di Punta Raisi, a Fiumicino con questi mezzi di salvataggio avremmo una grande tragedia ed i superstiti non potrebbero essere raccolti. Anzi, si aggiunge nella relazione che questi mezzi non possono uscire se il mare supera « forza quattro », per cui quando il mare è particolarmente agitato non vi è alcuna possibilità di intervento e di soccorso. Inoltre la relazione dice che questi mezzi non sono affidabili e pare che uno di questi natanti sia fuori servizio. Si aggiunge che

tutti questi natanti sono privi di bengala e di schermature alle eliche. Questo è un fatto importante e fondamentale, perché significa che questi mezzi rappresentano un vero e proprio pericolo per gli eventuali naufraghi; infatti un intervento notturno di questi mezzi, in una situazione simile a quella di Punta Raisi, comporterebbe probabilmente la morte di molti naufraghi.

Questa è la situazione di un aeroporto, ma se teniamo conto del fatto che in Italia esistono 23 aeroporti che interessano le zone costiere, e precisamente quelli di Genova, di Pisa, di Fiumicino, di Napoli Capodichino, di Lamezia Terme, di Reggio Calabria, di Palermo, di Trapani, di Agrigento, di Catania, di Pantelleria, di Lampedusa, di Crotone, di Brindisi, di Bari, di Pescara, di Ancona-Falconara, di Rimini, di Venezia, di Olbia, di Alghero e di Cagliari, possiamo immaginare qual è la drammaticità di questo problema e quindi la necessità di finalizzare le spese previste da questo decreto-legge alla sicurezza degli aeromobili e, in una situazione geografica come quella italiana, in particolare nell'ambito di questa voce, alla sicurezza degli aeromobili in volo e alla soluzione del problema del soccorso costiero.

È evidente quindi che noi dovremmo provvedere, che il Governo dovrebbe provvedere ad assicurare, come dice la relazione, almeno a distanza di dieci miglia nautiche rispetto al punto di riferimento aeroportuale, una adeguata struttura di soccorso a mare, evidentemente dotata di mezzi adeguati; e non solo di mezzi adeguati, ma anche di strumenti legislativi o decreti ministeriali tali da consentire il coordinamento di questo servizio del soccorso in mare.

Dice sempre la relazione che in questo campo non esistono norme sicure, certe, e che in particolare non si sa a chi compete la responsabilità del coordinamento del soccorso a mare: cioè non esistono norme di legge, ma soltanto alcuni accordi interministeriali. In particolare, essa cita un decreto recante le norme interministeriali per il coordinamento

delle operazioni di ricerca e soccorso della vita umana in mare, che porta la data del 21 giugno 1979; in ogni caso, aggiunge il documento, tratta di soccorso in mare ad aeromobili comunque in pericolo o che abbiano subito un incidente, prescindendo però dalla fase di volo, decollo, atterraggio e dalla vicinanza o meno del veivolo all'aeroporto. Continua ancora la relazione: « Non esiste pertanto nell'ordinamento giuridico italiano una particolare normativa concernente il soccorso in mare quale specifico servizio per gli aeroporti costieri ».

Cosa vuol dire in pratica questa relazione? Che non esiste una struttura permanente e che quindi questo servizio di volta in volta è affidato alla capitaneria di porto, in alcuni casi, ma non è detto perché sembra — come dice questo maggiore dell'aeronautica militare — che l'autorità centrale di coordinamento di tale servizio dovrebbe essere quella dell'aeronautica e dell'aeronautica militare. Non esiste quindi una struttura permanente di garanzia, appunto, del volo, in particolare per quanto riguarda gli aeroporti situati in prossimità del mare.

In questo documento, che è a conoscenza del ministro competente, si rende noto inoltre che manca una regolamentazione a carattere nazionale che configuri la struttura, il livello di funzionalità ed i metodi operativi del servizio del soccorso in mare per gli aeroporti costieri aperti al traffico civile.

In riferimento preciso all'emendamento, alla necessità di assicurare che gran parte di questi stanziamenti siano destinati al problema della sicurezza degli aeromobili, abbiamo delle indicazioni che ci consentono di valutare quale dovrebbe essere il gettito necessario ed il tipo di investimenti necessari per realizzare in modo opportuno un servizio di soccorso in mare che non sia tale da riproporre le inefficienze che abbiamo potuto verificare e che sono state denunciate, per esempio, nel corso del dibattito che si è svolto al Senato in seguito alla relazione del ministro Vittorino Colombo sull'incidente di Punta Raisi.

Dice sempre la relazione che sarebbe necessario provvedere ad acquisire nantati e battelli inaffondabili capaci di operare con mare oltre « forza otto ». Credo che sia un problema fondamentale. Non possiamo permetterci strutture di soccorso che funzionino soltanto col mare calmo, evidentemente. Questi battelli dovrebbero essere di tipo idrogetto, evitando la adozione di eliche per non rischiare di ferire naufraghi o squarciare battelli pneumatici, in un ipotetico soccorso notturno. Questo comporta investimenti gravosi e, nell'ambito delle disponibilità di bilancio, della copertura di questo stesso decreto-legge, si devono fare scelte: quelle prioritarie, credo debbano volgersi in questa direzione. Nel momento in cui il Governo non ci dà precisi elenchi delle opere da realizzare con il decreto, non possiamo che sforzarci, con questi emendamenti, di vincolare l'iniziativa governativa a precise indicazioni sui settori che ci sembrano più bisognosi appunto di interventi immediati.

Fondamentale problema, verificato nella relazione sull'inchiesta per Punta Raisi, è quello degli elicotteri che consentano immediato intervento nella zona del disastro. È necessario disporre di elicotteri, senza essere obbligati a chiederli alle forze armate di terra o dell'aria; gli elicotteri devono essere stabilmente disponibili, come elemento certo della sicurezza del volo. Questa è una scelta fondamentale di civiltà, nel momento in cui migliaia di miliardi sono destinati all'acquisizione di elicotteri militari, per esercitazioni delle forze armate, i quali in rari casi — e comunque non immediatamente — possono giovare al soccorso civile.

Con questi subemendamenti tentiamo anche di affrontare il problema del personale. Lo abbiamo già visto ancora a proposito di Punta Raisi: vi è stato un palleggiamento di responsabilità tra i corpi armati dello Stato, in ordine ad un intervento con sommozzatori per il salvataggio dei naufraghi o per il recupero delle salme. Ecco quindi il problema di disporre di sommozzatori addestrati, di

assistenti sanitari che siano alloggiati nelle immediate vicinanze dell'aeroporto, per un loro immediato impiego.

Sempre all'incidente di Punta Raisi mi riferisco per i collegamenti: solo dopo molto tempo, in qualche modo, si è potuto stabilire un collegamento con i mezzi disponibili per un intervento che si è realizzato in modo solo in parte soddisfacente, e solo perché in quella zona transitavano allora natanti. Perché questi mezzi possano essere impiegati velocemente, sono necessarie infrastrutture che possano garantire ad essi la possibilità di uscire per operazioni di soccorso anche con mare « forza otto », evidentemente.

Questo mi sembra uno dei problemi di fondo. In questa relazione, invece, si sottolinea l'attuale situazione delle strutture per il soccorso in mare. In essa si dice che attualmente in dotazione alle capitanerie di porto vi sono solamente dei natanti di tipo *Boston-Whaler*, che sono delle barchette di plastica con tre uomini di equipaggio, velocità massima 28 nodi, ciascuna dotata di due zattere autogonfiabili da venticinque posti. Questa relazione dice però che essi non sono impiegabili con il mare agitato e che non sono dotati di mezzi di ricerca e di comunicazione adeguati. Fra questi mezzi per il soccorso in mare, pare che siano disponibili alcune motovedette dotate di zattere, ma, per esempio, le capitanerie di porto non dispongono di mezzi antincendio da usare in mare. Credo che in questa direzione debba intendersi l'intervento del decreto-legge proprio alla luce della drammatica situazione del soccorso in mare.

Credo di poter concludere l'illustrazione di questi subemendamenti denunciando l'assenza di elementi che ci possano consentire di analizzare con precisione in che direzione si muove questo decreto, nonché la volontà governativa che sta dietro allo stesso decreto; pertanto, non posso che ribadire e chiedere di votare (e questo lo dirò anche nella dichiarazione di voto) e di approvare questi subemendamenti che, per lo meno, vincolano l'azione del Governo alle esigenze reali e pre-

cise del nostro paese, in particolare per quanto riguarda la sicurezza in volo.

PRESIDENTE. Onorevole Cicciomessere, lei ha parlato su due subemendamenti relativi alle cifre: 50 e 30 miliardi. Ritiene di avere illustrato anche il subemendamento 0. 1. 5. 3?

CICCIOMESSERE. No, signor Presidente.

DE CATALDO. Chiedo di svolgere io il subemendamento 0. 1. 5. 3.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE CATALDO. Signor Presidente, sarò breve non avendo alcuna intenzione se non quella di cercare effettivamente di migliorare il provvedimento; ma devo dire che sarò breve anche perché sono fortemente preoccupato su un problema di ordine tecnico, costituzionale e giuridico: l'emendabilità dei decreti-legge. Credo che ormai non si parli più di ciò, come non si parla più di molti problemi di diritto in quest'aula, anche se ritengo che questo problema, in particolare, sia estremamente preoccupante per tutti e quindi meritevole davvero di un approfondimento. Infatti con la « legislazione ordinaria » prevista dall'articolo 77 della Costituzione, che si è sostituita alla legislazione ormai divenuta straordinaria che è quella prevista come norma dalla Costituzione, certi problemi riemergono, direi, imperiosamente ed impetuosamente per cui io che sostengo ed ho sempre sostenuto (e sono in buona compagnia in dottrina) l'inemendabilità del decreto-legge proprio per la sua natura e per le considerazioni contenute nell'articolo 77 della Costituzione, mi vedo costretto ad adoperare gli strumenti tecnico-regolamentari usati dagli altri e, pur inorridendo (antica è la discussione in questa materia, da Mortati a Crisafulli e agli altri costituzionalisti), sono costretto ad occuparmi degli emendamenti e addirittura a presentare un subemendamento.

PRESIDENTE. Questo argomento è stato oggetto dell'ultima riunione della Conferenza dei capigruppo e si è detto da parte del Presidente che se l'argomento non veniva affrontato in questo momento, dato il notevole numero di decreti-legge, lo sarebbe stato successivamente.

DE CATALDO. La ringrazio molto perché ella conforta, con l'autorità che deriva dal suo seggio, i miei dubbi, le mie preoccupazioni — direi — le mie antipatie di studioso (dico « studioso » molto sommessamente, temendo di turbare la pace di quest'aula). Tanto più necessario ed importante è questo riferimento, signor Presidente, perché ci troviamo di fronte ad un provvedimento il cui testo originario varato dal Governo ha avuto profonde e starei per dire irrimediabili modificazioni da parte della Commissione.

Il decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, all'articolo 1 così recita: « Per far fronte ai maggiori oneri derivanti dalla revisione dei prezzi dei lavori urgenti ed indispensabili in corso negli aeroporti aperti al traffico aereo civile, già appaltati al 31 dicembre 1977, l'autorizzazione di spesa di cui agli articoli 1 e 10 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, ed agli articoli 15 e 16 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, è aumentata di lire 119 miliardi. La maggiore spesa di lire 109 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, è destinata, oltre che alla finalità di cui al comma precedente, anche per far fronte alla spesa per l'arredamento delle aerostazioni » (vedete, in un decreto-legge si pensa all'arredamento delle aerostazioni che pure è importante ma non credo debba essere oggetto di un decreto-legge) « e per la realizzazione di opere integrative » (cioè opere succedanee alle opere principali che consentono l'agibilità piena e sicura dell'aeroporto), « la cui esecuzione si renda necessaria per conferire funzionalità alle opere già appaltate ai sensi della citata legge 22 dicembre 1973, n. 825, negli aeroporti che abbiano superato in un anno il traffico

di 100 mila passeggeri. La restante maggiore spesa di lire 10 miliardi » — così il decreto prosegue — « da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, è destinata alla fornitura ed installazione di apparecchiature integrative per l'assistenza al volo e per il controllo del traffico aereo civile ».

Quindi, signor Presidente, una minima parte, cioè soltanto dieci miliardi sono interessati alla installazione di apparecchiature integrative per l'assistenza al volo e per il controllo del traffico aereo civile.

Bene, questo articolo — fondamentale del decreto-legge — è stato totalmente modificato (stavo per dire emendato) dalla Commissione che addirittura ha cambiato tutto e lo ha sostituito con un altro articolo che così recita: « In attesa della definizione del programma generale degli aeroporti, l'autorizzazione di spesa di cui agli articoli 1 e 10 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, ed agli articoli 15 e 16 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, è aumentata di ulteriori 210 miliardi per il triennio 1979-1981 ». Vediamo allora come la prima — ma non l'unica — modificazione sia sostanziale, comportando il raddoppio della cifra contenuta nell'originario decreto-legge (ecco il discorso sulla emendabilità...).

Il risultato dell'opera della Commissione così prosegue: « La maggiore spesa di lire 188 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, è destinata all'esecuzione di opere integrative e di adeguamento da eseguirsi su aeroporti che abbiano superato in un anno il traffico di 100 mila passeggeri, all'acquisto di attrezzature ed arredamenti necessari per il funzionamento degli aeroporti ed alla costruzione di alloggi di servizio nelle sedi aeroportuali » (come vedete, anche qui è cambiato il tenore) « nonché per far fronte ai maggiori oneri derivanti dalla revisione dei prezzi... ».

La Commissione poi prosegue portando quei 10 miliardi a 22: « La restante maggiore spesa di lire 22 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione della

spesa del Ministero della difesa, è destinata alla fornitura e installazione di apparecchiature integrative per l'assistenza al volo e per il controllo del traffico aereo civile, nonché alla costruzione... di alloggi di servizio ed alla sistemazione logistica del personale dell'aeronautica militare impiegato in tale attività...».

È facile accorgersi subito, sol che si legga con un minimo di attenzione il testo originario a fronte di quello emendato dalla Commissione, sia pure soltanto relativamente al primo articolo (che è fondamentale), che non ci troviamo per la verità di fronte al decreto-legge, bensì ad un testo, elaborato dalla Commissione, che ha avuto come base di studio, di indagine, di interesse, di dibattito, se volete, il decreto, cioè quel provvedimento avente forza di legge che è entrato in vigore, signor Presidente, il giorno della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.

Vediamo dunque che la Commissione propone all'Assemblea di non far nulla di un decreto operante ormai da 57 giorni; propone di bocciarlo (perché questo essa vuole)!

Credo allora che abbia un fondamento reale l'emendamento Ajello 1. 5, illustrato dal collega Melega, il quale fa riferimento ad una quota non inferiore a lire 20 miliardi, che dovrà essere utilizzato, con precedenza su tutte le altre opere, per i lavori che attengono direttamente alla sicurezza degli aeromobili in volo. Non debbo qui ripetere — sarei poco cortese nei confronti del Presidente e dei colleghi — le argomentazioni puntuali, ineccepibili, appassionate, fornite dal collega Melega, sulle quali credo sia arduo e difficile dissentire. Credo, anzi, che si possa su di esse dissentire soltanto se non si sia ascoltato quanto Melega ha affermato. Una volta ascoltato e meditato il discorso di Melega, ritengo che esso debba apparire ineccepibile sotto tutti gli aspetti. E ciò proprio in base al precedente — richiamato dal collega Ciccimessere — discusso in quest'aula nell'inverno scorso, quasi alla fine di una legislatura interrotta traumaticamente (e chissà quante altre faranno la fine della VII, della VI e della V,

signor Presidente, se sol si continua con questo strano andazzo, certamente non previsto né consentito dalla Costituzione).

Mi perdoni l'inciso, signor Presidente. Il problema sottolineato con l'emendamento illustrato dal collega Melega ritengo assuma un valore rilevante, fondamentale, ai fini dell'esatta applicazione della legge nell'interpretazione di uno spirito che non può e non deve essere diverso. L'emendamento recita: « Per i lavori che attengono direttamente alla sicurezza degli aeromobili in volo... »: è chiaro che questa è la cosa fondamentale, che può giustificare, come Melega sostiene, il ricorso alla decretazione d'urgenza e cioè all'articolo 77 della Costituzione, perché certamente tale ricorso non può essere giustificato dalla realizzazione di opere integrative oppure dall'arredamento di aerostazioni, eccetera. Quindi, signor Presidente, mi sembra che sia un'opera fattiva, di collaborazione, quella svolta dal collega Melega nei confronti dei proponenti il disegno di legge; ma io credo che anche il subemendamento presentato, che è un'ulteriore e, mi sembra, necessaria specificazione dell'emendamento oltreché del testo della legge, meriti l'attenzione dovuta. Poiché in base ad una interpretazione (certamente da considerare perché viene da un banco altissimo, ma consentite tuttavia ad un povero deputato di definirla quanto meno audace) dell'articolo 86 del regolamento, i deputati sono privati degli emendamenti scritti, per cui bisogna che li sentano dai proponenti, dagli illustratori, allora sarò costretto a leggere questo subemendamento. Mentre l'emendamento, signor Presidente, parla di lavori che attengono alla sicurezza degli aeromobili in volo (e già questo è un momento estremamente qualificante), il subemendamento che mi permetto di sottoporre all'attenzione ed al voto dei colleghi sostituisce le parole: « per i lavori che attengono alla sicurezza degli aeromobili in volo » con le altre: « per i lavori che attengono agli impianti *radar* ». Ecco, io ritengo che si tratti di un'ulteriore specificazione resa necessaria proprio da quello che il collega Ciccimessere, con una puntualità, un'attenzione ed una diligenza

degne di miglior causa, ha riferito poc'anzi in quest'aula, distrattamente ascoltato o non ascoltato affatto. Ciccio Messere vi ha ricordato i pericoli presenti in molti aeroporti in relazione alle misure di sicurezza in essi predisposte. Tra questi, signor Presidente, vi è anche l'aeroporto della mia città e del collegio elettorale nel quale sono stato eletto: parlo della città di Bari, la cui situazione è veramente preoccupante sotto ogni aspetto.

Ebbene, devo dire che uno degli elementi, se non il principale, di sicurezza per il traffico aereo e per gli aeroporti è rappresentato dagli impianti *radar*. Non vi è dubbio che si tratti della scoperta rivoluzionaria degli anni '40-'50, la cui applicazione rivoluzionaria dà veramente un senso di riposo per il fatto che prescinde dalle capacità, dalla stanchezza, dalla presenza fisica e psicologica del pilota e produce — ripeto — un quoziente altissimo di sicurezza negli aeroporti.

Ecco perché abbiamo ritenuto — io e Roberto Ciccio Messere — di dover specificare ulteriormente questo concetto, proponendo quindi la sostituzione delle parole: « per i lavori che attengono alla sicurezza degli aeromobili in volo », con le parole: « per i lavori che attengono agli impianti *radar* ». Poiché le somme previste nel decreto-legge non sono elevatissime, con riferimento al numero degli aeroporti da « sistemare », credo che sia estremamente importante precisare, senza ombra di equivoco, che la destinazione di tali somme deve essere rivolta allo ammodernamento ed al perfezionamento degli impianti *radar*. Ed è per questa ragione che noi abbiamo sottoposto all'attenzione ed al voto dei colleghi questo subemendamento all'emendamento — già puntuale, ma per noi non sufficiente sotto questo aspetto — illustrato dal collega Melega, ed ora lo raccomandiamo caldamente all'attenzione ed all'approvazione della Camera, nella speranza che si cerchi di evitare, nei limiti del possibile e dell'umano, ogni margine di insicurezza del traffico aereo che possa mettere in pericolo la vita dei nostri concittadini.

PRESIDENTE. Onorevole De Cataldo, lei si è richiamato ancora una volta al fatto che gli emendamenti non sono stampati.

DE CATALDO. *En passant*.

PRESIDENTE. Ma io, *en passant*, ripeto che non era possibile procedere alla stampa di emendamenti presentati un'ora prima dell'inizio della seduta.

Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sopprimere l'articolo 2.

2. 1. AJELLO, PINTO, PANNELLA, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, BOATO, BONINO EMMA, CICCIO MESSERE, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, MELEGA, MELLINI.

Sopprimere il secondo comma dell'articolo 2.

2. 2. AJELLO, PINTO, PANNELLA, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, BOATO, BONINO EMMA, CICCIO MESSERE, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, MELEGA, MELLINI.

Sopprimere il terzo comma dell'articolo 2.

2. 3. AJELLO, PINTO, PANNELLA, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, BOATO, BONINO EMMA, CICCIO MESSERE, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, MELEGA, MELLINI.

Al terzo comma dell'articolo 2, sostituire l'anno: 1981, con l'anno: 1979.

2. 4. AJELLO, PINTO, PANNELLA, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, BOATO, BONINO EMMA, CICCIO MESSERE, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, MELEGA, MELLINI.

MELEGA. Chiedo di svolgerli io, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELEGA. Questi quattro nostri emendamenti si riferiscono all'articolo 2 del decreto-legge, che è diviso in tre commi, su ognuno dei quali vi sono fortissime obiezioni da parte nostra. Queste obiezioni sono tali da poter essere scalate — se così si può dire — in quattro diversi emendamenti. Diciamo pure che quello che sarebbe per noi l'*optimum* porta all'abrogazione dell'intero articolo 2. Successivamente, se non ci fosse consentito di ottenere l'abrogazione dell'intero articolo, proporremmo di abolire il primo comma, successivamente il secondo comma e, successivamente ancora, il terzo comma.

C'è veramente, colleghi, una motivazione diversa per ognuno di questi quattro emendamenti. Qual è? Mi auguro che i colleghi abbiano sott'occhio l'articolo 2 del decreto-legge del quale si propone la conversione in legge: non lo sto a rileggere. Esso consiste, essenzialmente, nel richiamo a determinate deroghe nel comportamento del Ministero dei lavori pubblici, che, ancora una volta, nella sua dinamica perversa, mostra quanto sia deleterio questo meccanismo di legislazione combinata tra un primo decreto-legge e successivi decreti-legge.

Vorrei darvi conto di questa mia ultima affermazione. Mentre rileggo l'articolo 2 del decreto-legge al nostro esame, sono costretto a leggervi gli articoli della precedente legge che, appunto, viene richiamata da questo decreto-legge: la legge del 22 dicembre 1973. Notate la data: 1973. Questa legge è intitolata: « Interventi urgenti e indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile ». Vi leggerò l'articolo 2 di quella legge che è richiamato dall'articolo 2 del decreto-legge: si vede come già da allora, nel 1973, in tempi ormai lontani e ben diversi da quelli attuali, il controllo sulla spesa pubblica avesse toccato un grado di lassismo quale certo non è facile immaginare

oggi e quale certo noi comunque non intendiamo perpetuare oggi.

Ci si rende conto di questo attraverso la lettura del testo. Mi permetto però prima di richiamare la vostra attenzione perché per lo storico futuro questo modo di legiferare sarà esemplare, in quanto costituisce la necessaria premessa di quel modo di governare che ha condotto l'Italia nelle condizioni in cui si trova e, in particolare, ha portato gli aeroporti nell'attuale situazione, che viene egualmente deprecata dalla maggioranza e dalla opposizione, ammesso che, accanto a quella condotta da piccoli partiti, esista una opposizione maggiore. Ecco cos'era nel 1973 il modo di legiferare. Ora vi leggo.

« I progetti e i contratti — ci si riferisce agli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti — nonché gli atti di concessione e le convenzioni per l'esecuzione di lavori, provviste e forniture inerenti all'attuazione del programma di cui all'articolo 1 e fino all'importo complessivo di lire 300 milioni, qualunque sia il modo con il quale si sia proceduto all'aggiudicazione, sono approvati dalla competente amministrazione senza obbligo dei preventivi pareri richiesti dalle norme vigenti ». Mi auguro che abbiate inteso la gravità di questo modo di legiferare. L'articolo 2 della legge del 1973 così prosegue: « Per gli affari di cui al precedente comma di importo superiore a 300 milioni di lire è prescritto, in sostituzione dei pareri richiesti dalle norme vigenti, il conforme parere di un comitato presieduto dal ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, o da un sottosegretario da lui delegato, e composto da un magistrato del Consiglio di Stato, da un magistrato della Corte dei conti, da due rappresentanti tecnici del Consiglio superiore dei lavori pubblici, dal direttore generale dell'aviazione civile, da due ufficiali generali dell'aeronautica militare designati dal ministro della difesa e da sei funzionari di qualifica non inferiore a primo dirigente, dei quali due designati dal ministro per i trasporti e quattro designati ciascuno dai ministri della difesa,

del tesoro, delle finanze e delle partecipazioni statali».

Collegli deputati, il meccanismo comincia in questo modo; delle norme vigenti non vogliamo più saperne: a controllare sugli appalti di importo superiore a 300 milioni sovrintende un comitato che è espressione dei diversi rami dell'esecutivo. In questo comitato di controllo vi è anche un rappresentante della Corte dei conti, organismo giuridico che dovrebbe successivamente controllare come vengono spesi questi denari. Si metteva quindi in atto questo meccanismo perverso che ha portato al mancato controllo della politica degli aeroporti; in questo modo si aggiravano le norme di legge che erano poste a salvaguardia della corretta amministrazione e all'interno di questo comitato si poneva un rappresentante di un organo che è l'ulteriore istanza di controllo della spesa.

È stato in questo settore, collegli deputati, che si è arrivati allo sfascio di cui ci dobbiamo occupare oggi; è in questo modo che si è arrivati alla mancanza dei fondi; è con questo sistema che, dopo aver impegnato un certo numero di miliardi nel 1973, nel 1978 si è scoperto che i miliardi non c'erano più e che i lavori non erano stati compiuti. Con quali garanzie si chiedono allora questi finanziamenti? Perché l'articolo 2 di questo decreto-legge richiama il sistema del 1973? Perché soltanto con quel sistema si riesce a protrarre, con un ultimo colpo di coda, l'attuale modo di governare, di buttare i denari dalla finestra, di non controllare dove essi vanno a finire, di non dire di chi sono le responsabilità della mancata utilizzazione, di non dire chi ha fatto venir meno i fondi e non ha prodotto le opere.

Questo, collegli, è allora il motivo per il quale noi oggi dobbiamo rifiutare la perpetuazione di questo metodo, perché è in questo modo che si consente il furto. Bisogna smetterla una volta per tutte di ritenere che sia impossibile opporsi alle ladronerie di Stato: è possibile opporsi ritornando a dei sistemi di controllo di aggiudicazione degli appalti, ritornando a

sistemi di legislazione che sono fondamentali per una società civile, e sono i sistemi che non eludono i controlli, che non mettono i controllori tra i controllati, ma tengono ben distinti gli uni dagli altri, che chiedono a chi riceve del denaro pubblico che cosa ne fa, che chiedono perché certe opere non sono state realizzate mentre si era detto che, spendendo una certa cifra, lo sarebbero state, anziché, come fa il Governo con questo decreto-legge e come chiede la maggioranza, continuare con questo andazzo. E questo andazzo, come ho detto prima illustrando i precedenti emendamenti, appare chiaro non soltanto dall'entità della cifra, ma dal ballo di miliardi. Si tratta, lo ripeto, di una spia interessantissima, che racconta la verità, che dice come questo modo di spendere i miliardi sia incontrollato. Non ci si può venire a dire, infatti, che è la stessa cosa spendere 119 miliardi o spenderne 220, che si tratta sempre di opere indifferibili e urgenti, per 119 miliardi o 220. E vedrete che ci sono delle altre spie, nella struttura di questo decreto-legge, che rivelano, collegli deputati, quali sono i trucchi. Perché ormai siamo a questo punto: questo è un modo di legiferare per trucchi, perché solo con i trucchi si riesce a sottrarre un centinaio di miliardi in più al contribuente italiano, senza neppure dirgli quali spese vadano a coprire questi denari.

Mi riprometto allora di dimostrare tutto questo nell'illustrare congiuntamente i quattro emendamenti presentati dal gruppo radicale. Con il primo di essi chiedo la soppressione dell'intero articolo; con ognuno dei tre successivi chiedo la soppressione di un comma, perché ognuno di quei commi risponde ad un trucco diverso, corrisponde esattamente ad un sistema per sottrarre denaro e per spenderlo senza controlli.

A mano a mano che procederò nell'illustrazione degli emendamenti richiamerò alcuni aspetti della legge del 22 dicembre, già citata. Come vi ho detto, ritengo che, per l'insieme di questi tre commi, l'intero articolo 2 vada bocciato. Passerò adesso alla illustrazione, comma per comma, del

perché questo articolo debba, a mio avviso, essere bocciato; alla fine, quando avrete il quadro comma per comma, tornerò alla globalità dell'articolo.

Penso, colleghi, che vi rendiate conto che questi non sono interventi veramente ostruzionistici, sono frutto di un esame e di un lavoro attento e preciso su questo decreto-legge e sono anche l'espressione di una minima esigenza, che vorrei definire morale prima ancora che politica, quando noi dobbiamo legiferare, in un momento come quello in cui l'Italia è oggi, sulla spesa di 119 o 220 miliardi, *ad libitum* del relatore e del Governo.

Il primo di questi commi che è quello la cui soppressione chiede uno degli emendamenti da noi presentati, è in pratica un richiamo della legge 22 dicembre 1973 che ho citato. Il secondo comma dice testualmente: « In particolare le disposizioni contenute negli articoli 2, 3, 4, 7 e 8, primo comma, della legge 22 dicembre 1973, n. 825, si applicano anche all'esecuzione dei lavori, forniture ed installazioni — attenzione! — realizzate dal Ministero dei trasporti con imputazione ai fondi ordinari di bilancio e pertinenti a interventi sugli aeroporti, nonché alla esecuzione dei lavori, forniture ed installazioni realizzate dal Ministero della difesa con imputazione ai fondi ordinari di bilancio e pertinenti alle esigenze dell'assistenza al volo e del controllo del traffico aereo civile ». Tra le norme richiamate in questo comma vi è, ad esempio, l'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, che vi leggo perché anche questo è illustrativo di quanto sto dicendo: « Per la durata di un quinquennio (1973-1978) decorrente dalla data di entrata in vigore della presente legge, è in facoltà del ministro della difesa di trattenere in servizio o richiamare dal congedo, a domanda, ufficiali, fino al grado massimo di tenente colonnello, o sottufficiali dell'aeronautica militare. Questi possono essere addetti: nel numero massimo di venti unità al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per le esigenze del servizio di navigazione e nel numero massimo di cento per i servizi di telecomunicazioni ed assistenza al volo del

Ministero della difesa, in attesa che sia ampliata la pianta organica e che vengano espletati i relativi concorsi.

Per la durata di un triennio dalla data di entrata in vigore della presente legge, è altresì autorizzata l'assunzione di personale straordinario con contratto a termine per tre anni per mansioni direttive di concetto, esecutive, ausiliarie, operaie, nei limiti dei contingenti da stabilirsi di anno in anno con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con il ministro del tesoro.

Nella determinazione dei contingenti di cui al precedente comma non dovranno comunque essere superati i limiti seguenti: personale da adibire allo svolgimento di funzioni direttive (non oltre 90); personale da adibire allo svolgimento di mansioni di concetto (non oltre 50); personale da adibire allo svolgimento di mansioni esecutive (non oltre 80); personale da adibire allo svolgimento di mansioni ausiliarie (non oltre 40); personale operaio (non oltre 50).

Il personale da assumere in base al comma secondo del presente articolo dovrà possedere i requisiti necessari per la ammissione ai pubblici concorsi del settore e dovrà essere riconosciuto idoneo allo svolgimento dei compiti che ad esso saranno attribuiti con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, previo parere espresso a seguito di un colloquio da una commissione, eccetera ».

Perché vi ho richiamato di nuovo questo articolo di questa legge? Perché l'articolo richiamato nel decreto-legge ancora una volta affronta di straforo (con il tentativo di coprire come si può con un qualsiasi *scotch*, con qualsiasi pecetta che tenga magari per un giorno, magari fino a quando, avendo la Camera bocciato, come mi auguro, questo decreto-legge, il Governo sarà riuscito a ripresentarne un altro) un sistema di amministrazione dell'uomo e dell'impianto che è manicomiale. Non si capisce come sia possibile pensare che il regime degli aeroporti italiani possa essere governato con questo sistema, che non ha nessuna *ratio*.

Ricordo un solo aspetto, quello del personale operaio: 50 unità. Perché 50, perché non 500 o 5000? È un sistema — ripeto — senza una *ratio*, completamente assurdo, a capocchia, che a distanza di sei anni ha determinato il regime degli aeroporti attuale.

Del resto, che risultato potevate sperare di ottenere con una legge come quella del 1973? E quale risultato sperate che dia questo provvedimento, che ci viene proposto come indifferibile ed urgente? Esso non solo non migliora questo stato di cose, ma finge di ignorarlo — mentre non lo ignora — e non ne parla nemmeno, continuando una commistione che vediamo subito riversarsi nella separazione di attribuzioni di fondi ai bilanci dei diversi Ministeri, per cui vengono considerati indifferibili ed urgenti gli alloggi per il personale militare, che non si capisce perché mai debbano essere determinati per decreto-legge.

Questo ci riporterà di qui a pochi giorni a risentire le stesse argomentazioni. Lo dico per voi purtroppo, cari colleghi, perché dovremo tornare ad occuparci di un decreto-legge, che già è stato emanato, relativo ai controllori del traffico aereo, che minacciano — lo ricordo — di bloccare tutto il sistema di volo degli aeroporti proprio per il loro stato giuridico, proprio per questa commistione insensata fra doveri civili e *status* militare.

Si tratta di una commistione cui nessun legislatore ha tentato di ovviare, ma che anzi è stata perpetuata. Ecco perché vi chiediamo di abolire almeno questo comma, perché ciò, per una certa parte, contribuirà a sgombrare il campo da tutto questo nefitico intreccio simile alla macchia del pruno in cui ogni ramo si incrocia con gli altri e le spine li trattengono: una combinazione di confusioni che si protrae per anni, dal 1973 al 1978, quando viene chiesto il primo rifinanziamento, e che poi ricade nel 1979; un intreccio completamente manicomiale, un modo di governare al quale non ci si chiede di mettere tregua: non ci si chiede di migliorarlo, ma di perpetuarlo senza migliorie, se non quelle che possono consistere nel

pagamento delle fatture per evitare che i fornitori precettino o pignorino gli aeroporti e le attrezzature.

Ci si chiede di perpetuare questo modo di legiferare che risale al 1973. Si ha l'impudenza di venire a chiedere altri denari, che non potrebbero che essere buttati via, come certamente lo sono stati, per una buona parte, quelli passati. Ecco perché vi diciamo: almeno per questa parte, dite di no.

Vi chiediamo anche di dire di no, così come sostiene uno degli altri emendamenti che abbiamo presentato al terzo comma dell'articolo 2 del decreto-legge, che è così formulato: « I limiti temporali di efficacia delle norme richiamate nei commi che precedono sono prorogati fino al 31 dicembre 1981 ». Cari colleghi, sapete come me che è proibito registrare le discussioni in Commissione; è un vero peccato, perché avrei voluto farvi sentire la registrazione della discussione su questo comma, così come è avvenuta in Commissione. Era una discussione da Ridolini, perché la data 31 dicembre 1981 è stata ricavata quale esatto punto di mediazione fra chi proponeva il 31 dicembre 1979 e chi proponeva il 31 dicembre 1983! Ma allora un minimo di serietà avrebbe potuto anche suggerire la possibilità di fissare la data al 1980 o al 1982! E perché il 31 dicembre? Perché non Natale, o Pasqua, o quando qualcuno con il sacco porta i regali? Perché di questo si tratta, di una Befana che viene illegittimamente! E dico illegittimamente nella sostanza, perché non è concepibile questo terzo comma. Chiedo ai colleghi che si preparano a votare su questo articolo e in particolare su questo comma se siano in grado di indicarmi una qualsiasi *ratio* in ordine a questa data. Perché il 1981? Perché, invece, non il 1983, come qualcuno proponeva in Commissione? Perché non il 1979, come proponeva qualcun altro?

Anche questo, colleghi, è un esempio del modo a casaccio con il quale si prendono le decisioni; è un esempio della poca serietà con cui lo strumento del de-

creto-legge viene usato, perché non è la stessa cosa parlare del 1979 o del 1983, del 1983 o del 1981. Se le opere sono indifferibili ed urgenti, allora quelle opere di cui si chiede il rifinanziamento dovrebbero in teoria essere ormai già fatte, anche perché dovrebbero essere iniziate nel 1973. E non si capisce questo prolungamento nel tempo: non lo si capisce se non si tiene conto che anche qui — ricordo che poco fa parlavo di trucchi — vi è un trucco, poiché il protrarre nel tempo questa o altre norme particolari — e ve ne sono delle altre: vi illustrerò fra poco un esempio, a proposito della copertura finanziaria, che fa rizzare i capelli! — consente molto maggiore gioco negli appalti, consente mano lasca laddove si deve decidere questi 119 o questi 220 miliardi! Consente di portare avanti un certo modo di governare almeno per altri due anni o per altri quattro anni perché qualcuno — e qui qualcuno c'è — con i fornitori alla gola, con l'acqua alla gola del malgovernare, delle responsabilità mai trovate di questi *deficit*, che sono *deficit* di sgoverno, cerca di allontanare nel tempo il momento del *redde rationem*. Perché così, allontanandolo nel tempo, un po' più avanti ci sarà un modo per dire: sapete, qui bisogna chiudere ancora qualcosa; di qui al 1981 ci si verrà a dire: ci sono ancora dei provvedimenti urgenti da rifinanziare perché ormai i prezzi sono per la centomillesima volta lievitati: e vi ricordo che, secondo questo decreto-legge, i prezzi lieviteranno senza nessun parametro di controllo.

Allora vi si verrà a dire: se non otteniamo degli altri miliardi, facciamo un *radar*; e allora con quel *radar* passeranno le piazzole, passeranno i cementi delle piste, passeranno gli alloggi del personale militare, passerà continuamente la confusione, passerà in continuazione questa confusione dei bilanci dei Ministeri permanente, intollerabile, che non può più essere portata avanti in questo modo. Noi dovremo infatti perdere altro tempo in quest'aula, altre volte, perché purtroppo da questo modo iniziale di governare altre conseguenze discenderanno: e altre

conseguenze già ci aspettano per questo prossimo decreto-legge.

E allora, cari colleghi, vi dico: quando, quando avete voi intenzione di mettere fine a questo sistema? Noi l'intenzione l'abbiamo ora, e vi ripeto: questo non è un intervento ostruzionistico, è un intervento nel merito, è un richiamo, che vuole essere sostanziale, ad un modo diverso di governare; è una richiesta che viene dopo il 3 e il 4 giugno, quando un numero crescente di italiani ha detto di ritenere intollerabile questo modo di procedere e chiede — per lo meno io parlo, a questo punto, a nome della mia parte — che la mia parte politica si batta con tutti i mezzi che ha a disposizione, nel rispetto assoluto e totale del regolamento, ma anche con l'utilizzazione piena e totale del regolamento, affinché questo modo di governare — anzi, di governare —, questo modo che è emblematicamente rappresentato dai 27 decreti-legge che ci aspettano, venga — per una volta, almeno all'inizio della legislatura — bloccato, venga denunciato con ogni sistema come un modo che permette alla parte peggiore del paese, in tutte le sue manifestazioni, in tutte le sue istanze, di avere la meglio sulla parte migliore. Questo infatti è il modo che consente ed ha consentito — e voi lo sapete meglio di me, che lo ha consentito — attraverso il sistema degli appalti anche negli aeroporti (ma non soltanto in questo settore), attraverso tutto il losco, spaventoso e ladresco capitolo delle opere pubbliche, di rubare il denaro al cittadino italiano, di non dirgli mai dove questo denaro vada a finire, di non dargli dei servizi, delle opere pubbliche, così come questo cittadino ha diritto di avere in un paese civile, in un paese dove il Parlamento non abbia il compito di essere il *rubber stamp Parliament*, che stampiglia con un qualsiasi sistema che non bada al merito qualsiasi decreto portato dal Governo, bensì entri nel merito, imponga al Governo di scegliere un diverso modo di essere.

E, cari colleghi, vi ricordo cosa ha detto in questa sede, in apertura di discussione (in questo momento politico ita-

liano tale ricordo è molto importante) il collega Mellini: non a caso noi ci troviamo di fronte alla crisi di Governo più lunga nella storia della Repubblica. È una crisi consentita nel momento in cui il Parlamento consente al Governo di continuare ad intervenire nella vita pubblica sottraendosi al naturale controllo del Parlamento, attraverso i decreti-legge. Non opponendoci ad essi in generale, quando se ne fa abuso, e nel merito quando, come in questo caso, presentano magagne di costruzione che è possibile definire storiche, noi incoraggiamo coloro che non vogliono dare al paese un Governo efficiente e concreto a continuare in questo andazzo: incoraggiamo questa storia dei veti incrociati che, dal 30 gennaio, ormai si sta portando avanti con un paese che non ha la possibilità di confrontarsi e chiedere chi è il responsabile di questo sfascio!

Colleghi deputati, quando proponiamo nel merito, punto per punto, una seria critica effettiva, profonda, ragionata e documentata di questo decreto, ripeto ancora una volta che non intendiamo fare ostruzionismo (lo dico perché è spesso errata la diagnosi che se ne fa qui, e non fuori perché l'Italia capisce benissimo quel che facciamo), ma chiediamo di por fine da qui e da oggi e, se vogliamo, dall'esame di questo comma, ad un sistema che ha portato l'Italia alla situazione in cui si trova. Lo chiediamo perché crediamo nel Parlamento, nelle istituzioni e nel regolamento che questa istituzione si è data; crediamo primo dovere del Parlamento non permettere che un Governo che non ha maggioranza continui *de facto* a governare l'Italia ormai da oltre sei mesi attraverso strumenti, questi sì incostituzionali; questi sì non esaminati dovutamente nel merito!

A questo punto chiediamo l'abrogazione del terzo comma dell'articolo 2 e vedete che il segno globale di questo articolo che ho illustrato, di cui chiedo l'abrogazione, è appunto il segno globale di un modo di legiferare che ormai ha fatto il suo tempo e, per tanti anni, ha consentito agli squallidi figuri che attorniano l'eser-

cizio del volo civile in Italia in tutte le sue forme (dai palazzinari ai loro amici che non soltanto e non troppo lontano da qui imperversano), di caricare sul contribuente italiano una cifra di miliardi assolutamente incontrollata; ha permesso a degli inetti ministri dei trasporti e della difesa di non arrivare al coordinamento di un'attività che, per essere unica, non può essere più condotta così e rimanere una delle più importanti attività di una società civile; essa non può essere più condotta con questi sistemi di amministrazione che non già il governo umbertino (quello certamente non li avrebbe accettati, ritenendoli metodi assolutamente inefficienti), ma una qualsiasi amministrazione civile non potrebbe accettare!

Battetevi con noi contro questo decreto-legge per motivi — ripeto — non di ostruzionismo, ma concreti, quali ho cercato di illustrarvi nella loro esattezza! Battetevi con noi perché in questo modo i signori del Governo (e mi dispiace che sia qui a rappresentarli il cortese sottosegretario Degan, sul quale tuttavia devo puntare l'indice) faranno altrimenti ricorso sempre a questi metodi, se voi con la santa bacchetta del regolamento e dell'autorità parlamentare non batterete sulle loro dita con violenza ogni qualvolta essi allungano la mano verso il sacco dei miliardi del cittadino italiano.

È in questo quadro, allora, che noi vi chiediamo una cosa che sarebbe stata lecita e consentita al Governo di chiedere. Sarebbe stato lecito e consentito al Governo di chiedere, identificandoli esattamente, dei provvedimenti veramente inderogabili ed urgenti con preciso bilancio di spesa preventivo e consuntivo su cui chiedere l'approvazione del Parlamento. Lo strumento che ci viene invece chiesto di approvare, e cioè questo decreto-legge, è uno dei più squallidi esempi di perpetuazione di un modo di governare che ormai è diventato intollerabile. Io vi chiedo di cominciare a dire no a questo modo di governare, se non altro dicendo no a questo articolo 2 nel suo complesso, oppure, secondo quanto è stato detto in questi emendamenti, dicendo no a tutti

i commi di questo articolo 2. Signor Presidente, ho concluso l'illustrazione di questi quattro emendamenti. (*Applausi dei deputati del gruppo radicale*).

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

All'articolo 2-bis sopprimere le parole da: Agli enti o società, a: trattativa privata.

2-bis. 1 AJELLO, PINTO, PANNELLA, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, BOATO, BONINO EMMA, CICCIOMESSERE, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, MELEGA, MELLINI.

MELEGA. Chiedo di svolgerlo io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELEGA. Spero di non ripetermi troppo e tuttavia nell'illustrazione di alcuni di questi emendamenti anche se, ripeto, la *ratio* è diversa, può ovviamente capitare che alcuni di questi aspetti si sovrappongano. Se il Presidente me lo consente, leggo, in modo che ne siano al corrente i colleghi che cortesemente seguono la discussione in aula, la parte dell'articolo 2-bis che questo emendamento si propone di sopprimere: « Agli enti o società che hanno la gestione dei servizi sull'aeroporto sul quale le opere devono essere realizzate, l'appalto o la concessione di sola costruzione possono essere conferite a trattativa privata ».

Collegli deputati, consentitemi di richiamare la vostra attenzione su questo testo, spero che l'abbiate inteso bene. Si possono conferire a trattativa privata delle opere pubbliche alle società concessionarie che hanno la gestione dei servizi aeroportuali ?

Non so, colleghi deputati, se vi rendete conto che ci troviamo di fronte al tentativo di arrivare ad un sistema che, se anche supponiamo non ladresco in origine, inevitabilmente incoraggia il ladro in

quanto sottrae un certo numero di società dalla regola dell'appalto-concorso.

Quali sono queste società? Sono quelle che già hanno in gestione i servizi aeroportuali. Quindi, è sufficiente avere la gestione dei servizi di un aeroporto per godere di un trattamento di favore nell'attribuzione degli appalti. Ma qual è la *ratio* dell'argomentazione? Il Governo parla di efficienza.

Allora, colleghi deputati, voi che così frequentemente usate gli aeroporti, voi rappresentanti di cittadini italiani che altrettanto frequentemente utilizzano gli aeroporti, in coscienza, ritenete che le società che attualmente hanno in gestione i servizi degli aeroporti stessi, citiamo ancora una volta l'aeroporto di Fiumicino che certamente tutti voi conoscete, siano proprio quelle società esemplari cui fare il regalo della trattativa privata nell'appalto delle opere pubbliche ?

Appare a voi *prima facie* quando giungete all'aeroporto di Fiumicino che i servizi gestiti da queste società siano un modello di buona amministrazione? Ritenete giusto che una società che gestisce le *toilettes* di Fiumicino o il bar dell'aeroporto stesso così come viene gestito, si meriti di essere beneficata dal Governo ed essere sottratta ad un certo tipo di controllo nell'acquisizione di altre opere pubbliche? Ritenete voi che i cittadini italiani saranno soddisfatti quando sapranno che tra tutte quelle possibili sono state scelte le società che attualmente gestiscono i servizi aeroportuali per l'assegnazione di appalti a trattativa privata ?

TESSARI ALESSANDRO. Con decreto-legge !

MELEGA. Con decreto-legge giustamente aggiunge il collega Tessari, sottolineando ancora una volta questo sistema di governare.

Allora, cari colleghi, vogliamo continuare a chiuderci gli occhi, vogliamo continuare a non vedere l'intera *ratio* di questo modo di governare che serve a perpetuare questo sistema dannato, questo sistema sottratto ad ogni controllo, que-

sto sistema che continua ad autogenerare le proprie distorsioni, questo sistema che ci fa intravedere negli anni una quantità di aeroporti sempre più malgestiti (quali quelli che abbiamo sott'occhio). Vogliamo almeno dire che queste cose sono necessarie, che grida vendetta per il cittadino il sostenere che le società che gestiscono gli aeroporti sono tanto brave e meritano, in questo momento, di concorrere in forma preferenziale, a trattativa privata, alle spartizioni di miliardi disposte con questo decreto-legge?

Vedete allora, cari colleghi, che il problema è uno solo e si manifesta in ogni articolo del decreto-legge. Voi sapete benissimo — perché siete legislatori, perché in ognuna delle vostre Commissioni avete di fronte tale metodo di Governo — che questi incisi, queste norme, questi commi, queste righe, queste parole, questi aggettivi, non vengono inseriti a caso; queste frasi apparentemente incomprensibili, questi diplomi di benemerenzia mal guadagnati o non guadagnati affatto non vengono inseriti in un decreto-legge per distrazione. Non è che il legislatore — in questo caso il cortese sottosegretario Degan — sia uno sciocco, abbia cioè fatto passare per errore un comma in più, una frase in più, magari aggiunti pleonasticamente da un direttore generale; ognuna di queste frasi, ognuno di questi commi, cari colleghi, costituisce a mio avviso un crimine preterintenzionale, perché certamente suggerisce non indirettamente a chi domani andrà a spulciare con grande attenzione il provvedimento, andrà a leggere tra le righe (quelle righe che, ripetuto, non vengono messe a caso), il modo per far fuori altri miliardi, così come è successo in precedenza.

Ed ancora una volta mi rivolgo ai colleghi comunisti, ma non per prendermela con loro. Poiché in Commissione i colleghi della parte comunista hanno tenuto un atteggiamento diverso da quello della maggioranza, chiedo loro di volermi poi giustificare, in sede di dichiarazione di voto, avendo ascoltato le argomentazioni con cui ho tentato — magari non riuscendovi completamente — di documentare

quel che dicevo, la loro astensione, nel caso in cui vogliano ripetere il voto di qualche giorno fa in Commissione. Colleghi comunisti, qui i casi non sono tre (sì, no, astenuto), i casi sono due: o si ritiene che questo sia un metodo che prepara, e cioè un atto preparatorio alla truffaldineria, alla distruzione di risorse pubbliche, alla perpetuazione di un metodo di governare che tutti noi, e voi per primi, condannate, e allora dovete votare contro; oppure voi ritenete che questo sia un metodo proprio per arrivare a quei fini che insieme abbiamo condiviso in Commissione, e devo dire anche con la maggioranza, perché tutti insieme con la Commissione, in maggioranza, in opposizione, e in astensione per la parte comunista, abbiamo tutti convenuto. Anzi per la verità la parte comunista ha presentato un emendamento su cui poi ci siamo trovati tutti concordi, per chiedere che il problema degli aeroporti venga una volta per tutte, fatte salve quelle operazioni improrogabili ed urgenti, ben delimitate nel tempo e nella copertura finanziaria, affrontato organicamente, efficacemente, nel segno del buon governo in una sua unità. Allora voi mi dovete dire come potete continuare, astenendovi, a lasciare andare avanti questo decreto che è un modo per perpetuare almeno per altri tre anni un sistema di «sgovernare» gli aeroporti, che farà tirare un sospiro di sollievo al Governo e a coloro che stanno ponendo con questo decreto le «pecette» ad un precedente modo di «sgovernare», ma che rinvierà sicuramente nel tempo il piano globale degli aeroporti.

Colleghi comunisti, è venuto il momento, una volta per tutte in aula, di dire cosa volete, di dire chiaramente se voi volete che si vada avanti in questo modo, oppure se voi condividete, anche minimamente, le cose che vi ho detto. Se le cose che vi ho detto (almeno per una parte, per un emendamento, per un comma, per un articolo) vi hanno convinto, perché insistere sull'astensione? Non credete che sarebbe un segno, ed un vero segno anche politico, quello di intervenire su questo modo di legiferare per dire al

Governo e alla maggioranza, nel nome di principi che la stessa maggioranza in Commissione ha detto di condividere, che ormai è qui il momento, non si va più alle calende greche, non si rimanda più, e che se i signori del Governo intendono ancora rimandare la costituzione di questo benedetto Governo e di questa inesistente maggioranza, noi almeno su questi temi concreti, su questi fatti precisi, su queste puntuali osservazioni siamo decisi? Qualcuno lo sarà — mi auguro — a dire no, a dire basta, a dire che non se ne può più. Lo dico a voi, colleghi comunisti, non perché dispero di portare sulle posizioni che ho illustrato i colleghi della maggioranza, anzi, proprio perché sono una maggioranza mi auguro di portarli sulle mie posizioni, magari smentendo in aula, ripensando in aula (del resto è questa la funzione precisa dell'aula) anche in seguito alle considerazioni esposte, delle valutazioni fatte magari in Commissione.

Lo dico soprattutto a voi che avete assunto una posizione di astensione (premessi che naturalmente la posizione di astensione è quella più vicina alla mia, che è una posizione contraria, e quindi è naturale che io mi appelli agli astenuti tentando di convincerli a votare contro) perché diciate anche voi in questo modo, molto semplice, molto corretto, molto regolamentare, molto parlamentare, che è arrivata l'ora di finirla, che su queste cose non si tollera più l'*escamotage*, la finta esposizione, il nascondere la realtà che sta dietro le formulazioni ed i sottili « distinguo » che domani serviranno ai legali delle società concessionarie, ai legali dei palazzinari o di chicchessia per trovare il modo di impadronirsi ancora una volta del denaro pubblico, come tante volte è accaduto in passato, senza rendere ragione al popolo italiano di queste ladrerie, di questi furti, di queste disinformazioni, di questo caos, di questo continuo ricorrere ai fondi di Pantalone, ritenendo che Pantalone sia un idiota che continua a pagare e che non trova nessuno, nell'aula di Montecitorio, disposto a difenderne le ragioni.

Rileggo, a conclusione dell'illustrazione di questo mio emendamento la parte finale dell'articolo 2-bis che proponiamo di sopprimere: « Agli enti o società che hanno la gestione dei servizi sull'aeroporto sul quale le opere devono essere realizzate l'appalto o la concessione di sola costruzione possono essere conferite a trattativa privata ». Chiediamo, in sostanza, che si cominci da qui ad abolire la trattativa privata nel sistema degli appalti pubblici, poiché essa, essendo sottratta ai più elementari controlli di merito, consente, come ha effettivamente consentito in passato, le più manifeste ladrerie in questo campo.

PRESIDENTE. La Commissione ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 2-ter.

2-ter. 1.

Ritengo che questo emendamento potrà essere svolto dal relatore in sede di espressione del parere della Commissione sugli emendamenti presentati al disegno di legge.

MORAZZONI, *Relatore*. D'accordo, signor Presidente.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

All'articolo 3, sopprimere le parole da: La legge finanziaria a: variazioni di bilancio.

3. 1. AJELLO, PINTO, PANNELLA, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, BOATO, BONINO EMMA, CICCIOMESSERE, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, MELEGA, MELLINI.

Vorrei far rilevare che questo emendamento discende come conseguenza logica da quello già illustrato all'articolo 2, con il quale si propone di prorogare solo fino al 31 dicembre 1979, anziché fino al 31 dicembre 1981, i limiti di efficacia tempo-

rale delle norme relative agli interventi nel settore aeroportuale.

MELEGA. Non è la conseguenza logica.

PRESIDENTE. Mi sembra invece che lo sia, onorevole Melega: è evidente, infatti, che proponendo di modificare in quei termini l'ultimo comma dell'articolo 2, lei prevede conseguentemente che non vi siano stanziamenti di bilancio per gli anni 1980 e 1981.

In ogni caso, onorevole Melega, se lo ritiene, ha facoltà di illustrare l'emendamento Ajello 3. 1.

MELEGA. Se mi consente, signor Presidente (so di infliggerle, magari, una piccola penitenza)...

PRESIDENTE. Ho solo fatto un'osservazione che mi sembrava logica.

MELEGA. Se me lo consente, dicevo, intendo illustrare questo emendamento con motivazioni che sono diverse rispetto a quelle precedenti.

Leggo, per i colleghi, la parte dell'articolo 3 che propongo di cassare, premettendo che si parla di 119 miliardi di lire da iscriversi nei bilanci del Ministero dei trasporti e di quello della difesa. Questo, quando il decreto-legge proponeva di utilizzare 119 miliardi. Poiché, in sede di discussione in Commissione, i 119 miliardi sono stati portati a 200, si è ritenuto di aggiungere questa parte, della quale chiederò la soppressione per motivi completamente diversi rispetto a quelli per i quali avevo chiesto la soppressione di quel comma dell'articolo precedente.

Per questi 91 miliardi in più si è stati costretti a ricorrere ad una forma di copertura finanziaria diversa rispetto a quella usata per i 119 miliardi. Mentre la seconda, dal punto di vista finanziario, appare corretta, formalmente, anche se non nella sostanza — per i motivi che ho detto —, la prima non lo è.

Per i 91 miliardi in più, il comma del quale noi chiediamo la soppressione stabilisce che: « La legge finanziaria indi-

cherà le quote della residua spesa di 91 miliardi di lire destinati a gravare su ciascuno degli anni 1980 e 1981. Il ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio ». Cari colleghi: qui siamo di fronte alla più completa inosservanza delle norme contenute nella legge finanziaria. Mentre i 119 miliardi, giustamente, si attribuivano alla spesa di due Ministeri, questi 91 — dei quali non si specifica l'utilizzazione ed il modo ed i tempi della spesa — non trovano neanche la copertura finanziaria. Si dice soltanto che la legge finanziaria indicherà le quote della residua spesa. Si viene meno ad un dettato essenziale della legislazione: quello della indicazione della copertura di spesa. Abbiamo un decreto-legge che dice: « Della copertura di queste spese, si parlerà chissà quando » Siamo di fronte ad un ennesimo, elementare, venire meno nei confronti dei primi criteri di buon governo.

Vi ricordo — perché la cosa ha dell'incredibile — che questi 91 miliardi sono andati e venuti, in Commissione, in aula, senza che nessuno avesse mai detto perché prima venivano in meno e, poi, in più. Adesso non si dice neanche dove andarli a prendere, neanche come attribuirli.

Allora, se vogliamo continuare, ancora una volta, a fingere che questo modo di legiferare sia costituzionalmente corretto, rispettoso delle parti in causa, se vogliamo bearci di questa illusione, ritenendo che beandoci di questa illusione e delle altre che seguiranno — perché tutte le altre stanno arrivando, come tante cambiali in scadenza — noi potremo chiudere gli occhi sulla realtà del paese, ebbene vi dico che noi non siamo più disposti a chiudere gli occhi. Noi non siamo più disposti a tollerare questo noioso esame, punto per punto, che sto facendo di questo decreto-legge e delle sue magagne. L'analisi che sto compiendo su questo decreto deriva dal fatto che — come nelle proiezioni ortogonali — esso avrà delle ripercussioni nel paese che, a mio avviso, ingigantiranno il criterio perverso che, come ho detto, è all'origine di questo modo di legiferare.

Non è per fare dell'ostruzionismo — se l'avessimo voluto fare l'avremmo senz'altro fatto in altro modo — ma per esaminare una volta per tutte un decreto, per comprendere la *ratio* che sta dietro alle locuzioni, alle formule, che continuiamo a parlare su questo provvedimento. Questo è un tentativo per cercare di mettere sotto i vostri occhi e all'attenzione del paese il fatto che in questo particolare decreto — su cui, lo abbiamo accennato la volta scorsa, potevano anche sussistere delle motivazioni di urgenza — vi è il tentativo deliberato, scientifico, sistematicizzato, storicizzato, tradizionalizzato, di trasformare gli appalti in una greppia che il popolo non intende più tollerare. Questo sistema, attraverso degli intollerabili colpi di coda come un animale decrepito, cerca di portare avanti queste strane forme di legislazione.

Collegli deputati, questo decreto — che non indica i motivi per i quali richiede il finanziamento, che non dice quando questi fondi saranno impegnati, che non indica a chi saranno indirizzati questi denari — non fa alcuna menzione del modo in cui coprire questa spesa.

Collegli deputati, collegli comunisti, vogliamo prendere atto di questa realtà oppure continuiamo a baloccarci con i decreti, con le cose concrete che domani andranno a fissare le regole della convivenza della nostra società civile in ogni settore? Vogliamo continuare a dire: **passi** questo decreto sul trasporto aereo e domani ne passino altri contenenti altrettanti orrori, questo museo Grevin della legislazione, vengano avanti questi sciancati, questi orribili cortei di mendicanti da « Opera da tre soldi » che vengono avanti, pieni di piaghe; queste forme legislative intollerabili che nessun Parlamento ammette più se vuole essere degno del proprio nome; queste forme di decretazione che hanno portato alle condizioni in cui versa l'Italia? Dobbiamo continuare a chiudere gli occhi e andare avanti anche di fronte a questo decreto-legge che non ha neppure il pudore di coprire le proprie magagne, che si presenta in forma macroscopica, da cassare, da buttar via? Vo-

gliamo, collegli comunisti, incominciare a dire di no almeno a queste cose? E poi, magari, si va a negoziare con la democrazia cristiana un'altra legislatura!

GUALANDI. Vacci tu!

MELEGA. Ma almeno per questo primo disegno di legge concreto andate voi a dire agli elettori che cosa proponete. Non astenetevi, dite se proponete, se accettate che si stanziino 91 miliardi senza dire dove vanno a finire, senza controlli, senza che si indichi neanche la copertura finanziaria. Vogliamo continuare a trattare questi decreti come dei pezzi di carta, oppure vogliamo cominciare da oggi a trattarli come la struttura portante dello stare insieme, come qualcosa che non può essere un pilone senza tombino di ferro, perché a furia di piloni senza tombini di ferro l'intero sistema italiano sta andando a catafascio?

Allora, quando in occasione del primo disegno di legge che viene in esame in quest'aula, io vi propongo un modo diverso di controllare l'operato del Governo, un modo diverso di entrare nel merito, di andare a fondo nelle norme, di individuare quali sono le carenze, qual è, ripeto, la *ratio* perversa di questi decreti, io vi chiedo di prendere parte attiva, concreta, nel merito, vi chiedo di cominciare da qui, anche se si tratta di una piccola cosa. Ma poi non si tratta tanto di una piccola cosa, perché se cominciamo a dire che è una piccola cosa che si buttino 220 miliardi senza tutte le garanzie che si possono ottenere, allora andranno avanti tante altre « piccole cose »!

Ebbene, cari collegli, io vi dico: incominciamo da qui a guardare a queste leggi, a questi provvedimenti legislativi, a queste strutture dello stare insieme nella società civile, come a qualche cosa di vero, di concreto, di effettivo, su cui il controllo si deve esercitare oggi, e non domani, quando forse ci sarà un'altra maggioranza di Governo; oggi, quando si deve votare, perché tra poche ore si dovrà votare su questo. Si cominci da oggi a votare non più col paraocchi, o col tim-

bro «buono a tutto», ma dopo un esame concreto e serio di ciò che queste norme sottintendono.

Ho terminato l'illustrazione di questo emendamento.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma dell'articolo 4, sostituire le parole: annualmente, lo stato di avanzamento dei lavori, con le seguenti: entro il 31 gennaio 1980, una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori, con particolare riferimento alle cause determinanti dei ritardi e alle responsabilità relative, che hanno condotto alla revisione dei prezzi di cui all'articolo 1 del presente provvedimento di legge, nonché, semestralmente, lo stato di avanzamento dei lavori.

4. 1. AIELLO, PINTO, PANNELLA, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, BOATO, BONINO EMMA, CICCIOMESSERE, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, MELEGA, MELLINI.

MELEGA. Chiedo di svolgerlo io, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Melega, ella intende illustrare insieme con questo emendamento anche i subemendamenti 0.4.1.1. e 0.4.1.2?

MELEGA. Non mi è possibile, signor Presidente, tra l'altro anche perché non li ho presentati io, ma un altro collega, e non posso prendere la parola per lui.

PRESIDENTE. D'accordo: illustri allora soltanto l'emendamento 4. 1.

MELEGA. Intendo dare una piccola informazione che forse rallegrerà i colleghi: questo è l'ultimo emendamento che illustrerò; per lo meno cambierà la voce dell'illustratore! (*Commenti*). Era un gesto

di cortesia che facevo nei confronti dei colleghi!

Qual è il senso dell'aggiunta contenuta in questo emendamento? Il senso di questa aggiunta si basa sul fatto che, secondo il testo approvato in Commissione, lo stato di avanzamento dei lavori può dare un'immagine che non è in alcun modo automaticamente censurabile da parte della Commissione e del Parlamento. Vale a dire che, anche se questi lavori non avanzano, ci si viene a dire che i denari sono stati spesi, che cioè i lavori, come l'esercito di Franceschiello, non sono avanzati ma che forse ci verranno chiesti degli altri soldi. Che cosa propongo di inserire nel testo con questo emendamento? Che vengano riferite le cause determinanti dei ritardi e le responsabilità relative.

Noi, come è stato esposto ampiamente in questa mia ormai lunga illustrazione di emendamenti, ci troviamo di fronte ad una catena di finanziamenti e rifinanziamenti per revisione di prezzi su cui, come si è detto, il decreto-legge in questione e le leggi precedenti cui esso si ispira non adottano alcun sistema di controllo, né prevedono alcuna identificazione di responsabilità. Noi, colleghi deputati, non sappiamo oggi, e non abbiamo strumenti legislativi per poterlo sapere, perché i denari stanziati prima non siano bastati. Noi non sappiamo se non sono bastati perché qualcuno li ha persi, o perché qualcuno li ha gettati via, o perché qualcuno ha fatto male i suoi calcoli, o perché qualcuno li ha rubati: noi non sappiamo nulla. Ci si viene a chiedere di dare altri 210 miliardi, o 119 *ad libitum*, dicendo che c'è la revisione dei prezzi. Ma la revisione dei prezzi non è una calamità naturale, e in sede di appalti di opere pubbliche non può essere prevista attraverso determinati parametri ed inoltre programmata! E poi che revisione e di che prezzi?

Non siamo di fronte ad un unico tipo di lavori: siamo dinanzi ad una congerie di lavori: lavori edili, fognari, elettrici, relativi a *radar*, elettronici, relativi a case per abitazione civile, eccetera. Evidente-

mente, la revisione dei prezzi non si adatta in modo identico a tutti questi lavori. Ci sarà una differenziazione!

Questi denari, che ci vengono richiesti e che sono un po' dei trovatelli che vanno in giro per il nostro mondo, non possono in qualche modo essere controllati? Si ritiene che non si possa chiedere conto a qualcuno del perché non ha realizzato ciò per cui aveva ricevuto del denaro? È troppo chiedere che si indichino nella relazione le cause determinanti dei ritardi, per sapere se è stato un terremoto ad aprire le crepe nelle piste o se queste sono dovute alla scelta dei terreni o alla scelta dei cementi o alla loro confezione?

Ritenete sia giusto chiedere il perché ci sia ancora necessità di rifinanziare il radar di Punta Raisi, nonostante sia stato già finanziato con l'altra legge? Non ritenete forse che sia il caso di andare a grattare la vernice degli appalti dell'aeroporto di Palermo per vedere cosa sta succedendo? Molti di questi denari sono destinati proprio a quell'aeroporto.

Colleghi deputati, ritenete, per esempio, che sia giusto che nella destinazione di questi miliardi non sia previsto il prolungamento della pista dell'aeroporto di Reggio Calabria che, come ho già avuto occasione di ricordare, è l'unico ad una certa dimensione, in Europa, a prevedere l'approccio in curva, con un secondo di tempo per il pilota per passare dalla posizione di curva a quella di linea retta prima dell'atterraggio (con 64 operazioni manuali, quando queste non vengono compiute dal computer di bordo)?

Ci sono degli elementi di questo modo di legiferare anche in questo ultimo articolo, ed io ho cercato di combatterli con l'emendamento da me presentato.

Perché, colleghi, ci si risponde negativamente quando si chiede una relazione che indichi le responsabilità dei ritardi, uno strumento essenziale per poter perseguire, in nome del popolo italiano, di fronte alla magistratura, coloro i quali si siano colpevolmente resi responsabili di sprechi, di ritardi o — Dio non voglia! — di cose peggiori?

Anche questo emendamento si inserisce nel tentativo di migliorare questo provvedimento, che non abbiamo voluto osteggiare ostruzionisticamente, bensì portare nel merito al vostro esame, perché veramente prendiate coscienza, in occasione dell'esame di questo provvedimento — lo dico ai colleghi di prima nomina come me, dei grandi partiti di maggioranza e di opposizione, se così posso dire del partito comunista —, che vi è un modo anche qui per non essere più *peones*, c'è un modo anche qui per far capire che voi, che siete venuti per la prima volta in quest'aula, volete portare qualche novità nel modo di legiferare, novità che è consentita, pur appartenendo alle rispettive parti politiche, e — se me lo permettete — desiderata da tutti gli elettori, sia che abbiano eletto voi, sia che abbiano eletto noi. Ritengo, e credo che anche i colleghi di diversa parte politica me ne daranno atto, che tutti gli elettori italiani abbiano chiesto nelle recenti elezioni ai deputati eletti in qualsiasi lista di cambiare.

Ebbene, colleghi di prima nomina, penso che sia utile anche per gli altri che hanno passate legislature alle spalle intendere, ciascuno nel proprio partito, nei modi propri di ciascun partito e di ogni parte politica, che veramente è possibile, al di là delle normali e naturali contrapposizioni, portare in tutti i settori di quest'aula un modo diverso di essere parlamentari. Un modo che abbia il coraggio, magari, dell'impopolarità, non tanto verso l'esterno, ma verso i propri segretari, verso i propri colleghi, il coraggio dell'impopolarità del voto dissenziente, il coraggio dell'impopolarità del voto in base al quale, pur essendo d'accordo su tutto il resto, su qualche punto si è d'accordo con la propria controparte politica.

Credo che se noi, nel prosieguo di questa legislatura, faremo (e cioè la maggioranza dei deputati di tutte le parti politiche) questo tipo di ragionamento e lo applicheremo in buona fede e con lo scrupolo nell'attività parlamentare, veramente avremmo fatto cosa benemerita, perché sicuramente di fronte a certe magagne legi-

slative, che non possono essere smentite perché i risultati sono evidenti al paese e riconosciuti da tutti, potremmo trovare una concordia che porterà ad un modo diverso di legiferare, ad un modo diverso di essere, di intervenire per sanare i guasti che ci stanno di fronte e di cui, certamente, non tutti noi, e sicuramente non noi che siamo qui per la prima volta, siamo responsabili.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti subemendamenti all'emendamento Ajello 4. 1:

All'emendamento Ajello 4. 1, sostituire le parole: entro il 31 gennaio 1980, con le parole: entro il 31 dicembre 1979.

0. 4. 1. 1 CICCIOMESSERE, TESSARI ALESSANDRO.

All'emendamento Ajello 4. 1, sostituire la parola: semestralmente, con la parola: trimestralmente.

0. 4. 1. 2. CICCIOMESSERE, TESSARI ALESSANDRO.

TESSARI ALESSANDRO. Li diamo per svolti, signor Presidente, e vorrei sapere se con questi subemendamenti abbiamo concluso l'illustrazione degli emendamenti e possiamo cominciare una discussione generale sull'articolo...

PRESIDENTE. No, onorevole Tessari. Adesso, semmai, si potrebbe parlare sul complesso degli emendamenti, ma non sull'articolo.

DE CATALDO. Gli si consenta di parlare, sperando che interpreti il pensiero di tutti noi!

PRESIDENTE. Onorevole De Cataldo, la prego.

Onorevole Tessari, se crede può prendere la parola sul complesso degli emendamenti.

TESSARI ALESSANDRO. Una considerazione di carattere generale sul « pac-

chetto » degli emendamenti: voglio dare per scontata la discussione sulle linee generali di questo provvedimento; quindi non voglio aggiungere considerazioni che sono già state svolte a lungo da altri colleghi.

Vi è però una considerazione molto esemplare e puntuale che mi preme fare, sulla quale vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi, ed è questa: sul decreto abbiamo avuto tutti modo in Commissione di manifestare forti riserve (o per lo meno altre forze politiche, oltre la nostra, hanno avuto modo di esprimersi), proprio perché non vi era materia d'urgenza. Voglio ricordare che lo stesso relatore, nell'illustrare all'Assemblea il provvedimento, si è premurato di esplicitare che veniva esclusa da questi finanziamenti una serie di opere in quanto non finalizzate al funzionamento degli aeroporti e a garantirne la sicurezza; e ciò proprio perché si diceva: si prescinde, tra le finalità cui è diretto l'impiego dello stanziamento, dalla costruzione di alloggi di servizio, visto che garantire questi ultimi, non è un problema da risolvere con decreto-legge in quanto essi non rivestono quel carattere di assoluta inderogabilità, eccetera.

Ora, visto che non faccio parte della Commissione industria, vorrei sapere come i colleghi delle altre parti politiche abbiano potuto accettare, non so se alla luce del sole o delle tenebre, lo stravolgimento completo del decreto ed il reinserimento proprio di quelle norme il cui stralcio il ministro dei trasporti, nel presentare il disegno di legge di conversione, si è premurato di esplicitare appunto nella relazione che accompagna il decreto-legge. Quindi, se già il ministro era consapevole che tutta la parte riguardante gli alloggi di servizio doveva essere esclusa dal decreto, come mai nel corso dell'esame in Commissione diventa improvvisamente materia di decreto questa questione che stravolge il significato, già abnorme, del decreto stesso?

Le considerazioni svolte dal collega Melega mi trovano perfettamente consenziente. Dissento soltanto da una considera-

zione che egli ha fatto e che, in un certo senso, mirava ad offrire un contributo alla discussione in quest'aula: che venisse messo in essere il massimo di garanzie per la sicurezza della navigazione aerea. La mia osservazione è questa: se c'è qualche aeroporto che, in attesa della conversione in legge di questo decreto, ha bisogno di procedere a determinati lavori che servono, appunto, a tutelare la sicurezza della navigazione aerea, e questo aeroporto non è stato chiuso in attesa del completamento di tali lavori, allora è criminoso l'atteggiamento del Governo, e il fatto che si possano effettuare voli in assenza di una strumentazione di sicurezza ci trova tutti particolarmente stupiti, poiché tutti, qui dentro, usufruiamo normalmente di questo mezzo di trasporto.

Invece sono convinto che quanto previsto in questo decreto non attenga minimamente ai servizi di sicurezza della navigazione aerea; e che tutto quanto viene qui elencato abbia attinenza alla normale amministrazione, al normale esercizio e anche all'ammodernamento, come è detto tra l'altro nella relazione governativa, degli arredi delle aerostazioni. E non credo che questo sia motivo per ricorrere alla decretazione d'urgenza.

Quindi il mio disappunto è totale. Questo decreto non dovrebbe essere convertito in legge: per la sua mancata conversione nessun aereo cadrebbe perché, se qualche servizio di sicurezza non fosse attrezzato di per sé già in assenza di questo decreto, sarebbe affare per il quale verrebbe chiamato a rispondere il ministro dei trasporti. Questa materia può dunque essere accantonata.

Dovrebbero rivedere la propria posizione coloro che hanno dichiarato in Commissione che si sarebbero astenuti dalla votazione finale sul provvedimento: proprio per lo stravolgimento avvenuti in Commissione, chi dissente sulle norme inserite nel provvedimento coerentemente dovrebbe esprimere anche un voto contrario.

MELLINI. Chiedo di parlare sul complesso degli emendamenti.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELLINI. Ripeto che mi ritengo particolarmente sprovveduto in materia contabile e di bilancio: quando mi accorgo che in un provvedimento non funziona qualcosa riguardo a tale materia, mi allarmo moltissimo perché deve esservi qualcosa di veramente grave, per essersene accorto addirittura uno come me!

Il primo emendamento che abbiamo presentato riguarda il ritorno alla cifra indicata nel decreto-legge, che mi sembra essere stato proposto molto opportunamente. Dall'esame degli altri punti per i quali esistono altri emendamenti presentati dal mio gruppo, risulta evidente che l'aumento disposto dalla Commissione risponde veramente ad una logica che richiama il gioco delle tre carte. Su questa brutta espressione sono dovuto tornare più volte, in occasione della discussione di questi disegni di legge, in questi giorni, in Commissione ed in Assemblea. Dobbiamo vedere come la somma, aumentata a 210 miliardi, per altro verso ritorna a 119 miliardi: il modo in cui ciò avviene, dimostra che vi è qualcosa di molto strano e grave.

Per opere raggruppate in due gruppi nel decreto-legge, per il rifinanziamento di opere già approvate per 109 miliardi, altri 10 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, vengono destinati alla fornitura di installazioni ed apparecchiature integrative per assistenza al volo. Passiamo alla diversa entità delle cifre in Commissione: il totale, da 119 miliardi, passa a 210; ma la cosa strana è che questo aumento non è proporzionale; allora, per la stessa identica attività prevista nel decreto-legge (cioè, per quello che vi è previsto per la somma di 109 miliardi) la spesa passa a 188 miliardi. Evidentemente, i calcoli erano stati fatti male ma nessuno ce ne ha spiegato il perché. Si tratta comunque delle stesse attività, mentre con un aumento di spesa che passa dai 10 miliardi del decreto-legge nel testo originario ai 22 miliardi del testo della Commissione, abbiamo non soltanto la correzione di tali errori (non si vede perché dovrebbero riguardare soltanto le spese previste dal secondo, e non an-

che quelle previste dal terzo comma dell'articolo 1), ma anche la previsione, insieme con la spesa che doveva essere destinata soltanto alle apparecchiature integrative per l'assistenza al volo ed il controllo del traffico aereo civile, con un raddoppio di spesa in entità all'incirca percentuale a quanto previsto nella prima parte, di prestazioni molto maggiori.

Infatti, oltre che per il controllo del traffico aereo civile nonché per la costruzione secondo le modalità previste dalla legge 18 agosto 1978, n. 497, si parla anche di alloggi per servizio, della sistemazione logistica del personale dell'aeronautica militare impiegato in tale attività e delle necessarie opere civili con eventuali espropriazioni. In questo c'è qualcosa che non funziona. Se da una parte si vuole il raddoppio per fare le stesse cose e, quindi, si dice che il Ministero con il decreto-legge ha sbagliato, perché doveva raddoppiare le somme per fare le stesse cose, dall'altra parte per fare le stesse cose, cioè le apparecchiature per la sicurezza del volo, si dice che occorre raddoppiare la cifra. Però in questo caso, a differenza che nell'altro, raddoppiando la cifra, non facciamo altro che raddoppiare e forse anche triplicare le opere alle quali la cifra deve essere destinata. Ripeto, in questo caso qualche cosa non funziona. E che qualcosa non funzioni noi lo vediamo anche nell'ultimo comma dell'articolo 3, che è veramente singolare; mi riferisco all'emendamento che riguarda la copertura finanziaria. I 119 miliardi ritornano tali e quali. Ma come ritornano? I 119 miliardi ritornano nella spesa prevista per il 1979. Ma come? Sono aumentate le opere da fare in quanto abbiamo visto che si parla anche di alloggi, tant'è vero che questo problema è stato aggiunto ed inserito nel testo del decreto-legge da convertire. Quindi abbiamo un aumento delle opere, un aumento dell'entità complessiva della somma da spendere, si prevede che debba essere spesa in tre anni ma i 119 miliardi restano tali, pur essendo aumentata la spesa complessiva. Si poteva dire che la spesa complessiva aumenta perché è divisa in più bilanci.

Ma essa non è divisa in più bilanci perché, evidentemente, fin da ora resta fermo che il complesso della spesa (compresi i 119 miliardi per quest'anno) deve servire anche per quelle altre opere, da aggiungere al terzo comma dell'articolo 1 del decreto-legge, che riguardano conseguentemente anche gli alloggi per il personale militare, le opere e gli espropri che si debbono cominciare a fare. Si dice che per quest'anno si devono cominciare a spendere i 119 miliardi, come previsto nel decreto-legge, però si è trovato il modo di far sballare anche questa previsione, perché si è inserito anche un aumento delle opere da comprendere nella spesa. Ma c'è anche un'altra osservazione da fare su cui si era già soffermato il collega Melega. Ma che significa questa storia, secondo la quale si sopperisce alla maggiore spesa dei 109 miliardi dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dei 10 miliardi dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa (il tutto dovrebbe riguardare quelle opere e, in ispecie, quelle che si riferiscono agli alloggi militari da farsi evidentemente subito) con il capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro? Per gli anni successivi non si fa riferimento ad uno specifico capitolo, ma si dice semplicemente che provvederà la legge finanziaria. Io ricordo che quando fu approvata la legge finanziaria, di fronte agli entusiasmi di molti colleghi e parlando con alcuni colleghi che se ne intendevano (e vorrei che ci fosse qualcuno di questi colleghi, come il collega La Loggia e altri che hanno tanto contribuito alla elaborazione della legge finanziaria e a tutte le conseguenze che ne sono state tratte, al dibattito che ne è seguito, alla esaltazione di questo nuovo strumento per la politica finanziaria del paese), dissi: « Non vorrei che, avendo predisposto questo strumento, di riduzione delle spese eccessive e quindi di controllo, nel momento in cui si determina una serie di attività e quindi la previsione generica della spesa, si finisse per confidare sulla legge finanziaria per il contenimento della spesa stessa ».

In questo caso si fa a meno della effettiva previsione della copertura, in quanto si confida sulla legge finanziaria che diventa molto più di quanto io avessi potuto prevedere; cioè uno strumento non per contenere la spesa pubblica ma addirittura per fare a meno della copertura finanziaria. Proprio perché queste considerazioni non provengono da un esperto in materia finanziaria, dovrebbero essere considerate in maniera più allarmante.

Per concludere vorrei fare alcune brevi considerazioni sull'emendamento che si riferisce allo stato di avanzamento dei lavori. Il decreto-legge prevedeva una cosa inesatta quando faceva riferimento ai programmi approvati dal CIPE che, secondo la legge sugli aeroporti, non approva nessun programma, ma fornisce soltanto dei pareri per i programmi formulati dal ministro.

Comunque, ad un certo punto ci si è accorti che il CIPE non doveva formulare nessun programma secondo la legge richiamata e che comunque programmi non se ne potevano fare in quanto c'era solo un problema di pagamento di fatture e non di revisione dei prezzi. Tra l'altro, è necessario prima procedere alla revisione dei prezzi per vedere qual è la somma residua da poter spendere in altri programmi. Inoltre, entro sei mesi nessuno sarebbe stato in grado di elaborare questi programmi e di presentarli entro il 31 gennaio 1980.

Ma qui addirittura si presenta al Parlamento lo stato di avanzamento dei lavori, quasi che il Parlamento stesso fosse diventato il genio civile. A cosa servirà un bel giorno sentire annunciare dal Presidente che è stato presentato al Parlamento lo stato di avanzamento dei lavori quando nessuno lo andrà a controllare, se non ad affogare il Parlamento in questa sua presunta centralità?

Siamo convinti che uno stato di avanzamento dei lavori possa avere un significato solo se accompagnato da un'indagine, da una relazione sulle responsabilità per il mancato avanzamento degli stessi, altrimenti questi documenti rimangono pure al genio civile. Tra l'altro, se un deputato vorrà avere delle informazioni più preci-

se, potrà ricorrere alla solita interrogazione parlamentare.

PRESIDENTE. Qual è il parere della Commissione sugli emendamenti presentati?

MORAZZONI, Relatore. La Commissione, nel raccomandare l'approvazione del suo emendamento 2-ter. 1, a maggioranza esprime parere contrario a tutti gli altri emendamenti e subemendamenti, soprattutto per un motivo, già più volte sottolineato dal sottoscritto sia in sede di relazione introduttiva sia in sede di replica. Si è infatti colta l'occasione della presentazione del decreto-legge n. 151 per inserire nel disegno di legge di conversione la volontà del Parlamento. Già nella scorsa legislatura l'altro ramo del Parlamento approvò un disegno di legge che, per poche ore, non fu definitivamente varato dalla Camera; in occasione della conversione in legge di questo decreto-legge i gruppi politici presenti nella X Commissione trasporti della Camera hanno ritenuto di far rivivere quel provvedimento.

Siamo quindi favorevoli al mantenimento della somma di 210 miliardi anche perché essi non sono destinati, come qui è stato detto a coprire gli oneri derivanti dall'inflazione e dai maggiori costi, bensì vanno tra l'altro a garantire la realizzazione di interventi indilazionabili, ed inderogabili specie nei due maggiori scali intercontinentali: Roma e Milano. Le opere che attengono alla sicurezza del volo, estremamente necessarie ed urgenti, non sono solo quelle relative al controllo, attraverso appositi strumenti, del traffico aereo, bensì anche quelle che comportano il prolungamento delle piste e l'ampliamento delle piazzole destinate al parcheggio degli aerei. La sicurezza del volo, infatti, non si realizza solo in cielo ma anche nel momento in cui l'aereo atterra.

Per questi motivi e per gli altri già illustrati in precedenza esprimo parere contrario agli emendamenti presentati dal gruppo radicale.

Nell'occasione desidero sottolineare un errore di stampa: nel secondo comma

dell'articolo 4 del decreto-legge, nel testo della Commissione, deve leggersi: « presenterà altresì, annualmente, una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori » e non: « presenterà altresì, annualmente, lo stato di avanzamento dei lavori » (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Prendo atto di questa sua precisazione, onorevole relatore. Di ciò sarà tenuto conto in sede di coordinamento formale del testo del disegno di legge.

Il Governo ?

DEGAN, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Gli emendamenti presentati e l'illustrazione che ne è stata fatta comportano la necessità — e ne chiedo scusa alla Camera — di alcune puntualizzazioni. Il tema degli aeroporti fu affrontato, come è stato già detto, con la legge n. 825 del 1973, con la quale lo Stato finanziò direttamente determinati interventi in 18 aeroporti italiani, mentre indirettamente finanziò le realizzazioni delle società di gestione aeroportuale. Nella primavera del 1978 il Governo presentò un disegno di legge per il rifinanziamento di queste opere, per la loro integrazione e quindi per pervenire sostanzialmente alla realizzazione di un « mini-piano », di un « mini-programma » che è stato poi in sede parlamentare, precisamente al Senato, ulteriormente integrato. In quella e poi nella sede successiva della X Commissione trasporti della Camera, furono definite in maniera sufficientemente precisa le opere che si sarebbero dovute finanziare con i 210 miliardi. Essendo intervenuto lo scioglimento anticipato delle Camere, il Governo procedette, al fine di evitare la chiusura dei cantieri soprattutto nei 18 aeroporti per i quali vi era il diretto intervento dello Stato, all'emanazione di un decreto-legge e per senso di prudente correttezza limitò questo decreto all'importo di 119 miliardi, e quindi alla copertura in essere nel bilancio di previsione approvato dal Parlamento per il 1979. Ma certamente il Governo ha ritenuto di aderire ad una richiesta venuta dalla Commissione e da

tutti i gruppi parlamentari che avevano collaborato alla formazione della legge nel corso della VII legislatura, nel ripristinare sostanzialmente le indicazioni emerse durante la VII legislatura.

Quindi si è parlato erroneamente di un « balletto » di miliardi: si è trattato della definizione di un piano complessivo, sia pure limitato nel tempo e nei mezzi, individuato nel corso della passata legislatura e che ha determinato la cifra di 210 miliardi, di una riduzione di opere previste (e conseguentemente dei finanziamenti nel decreto-legge), e di una ricostituzione della previsione iniziale nell'ambito della Commissione trasporti.

Si è anche detto che tutto questo avverrebbe al buio. In proposito, devo dire che in sede di Commissione trasporti chi vi parla ha avuto modo di leggere attentamente tutte le indicazioni che danno supporto alla previsione di spesa e perché restino agli atti, sia pure in maniera estremamente sintetica, desidero ripeterle in quest'aula.

Per quanto attiene alla revisione dei prezzi, e quindi ad atti dovuti (e dispiace che l'onorevole Melega nell'illustrare un suo emendamento riguardo a questo argomento abbia quasi fatto apparire che la revisione dei prezzi sia un marchingegno che di volta in volta viene applicato ed inventato per favorire chissà chi), desidero rilevare che la revisione dei prezzi avviene secondo termini previsti da leggi generali dello Stato che non riguardano solo le opere del Ministero dei trasporti o degli aeroporti, ma la generalità delle opere pubbliche ed è atto dovuto. A questo fine la cifra che ragionevolmente si può prevedere essere necessaria è di 75 miliardi. Ripeto: ragionevolmente necessaria, poiché ormai lo stato di avanzamento dei lavori, relativamente a questi 18 aeroporti, è tale da consentire delle ragionevoli previsioni. Per quanto riguarda infatti il primo lotto (Italia settentrionale), l'avanzamento dei lavori si aggira ormai sull'80-85 per cento; nel secondo lotto (Italia centrale) supera il 50 per cento; per quanto riguarda l'Italia meridionale si aggira sul 70-80 per cento;

per la Sicilia e le isole di Lampedusa e Pantelleria sull'80 per cento; per la Sardegna sfiora e talvolta supera il 95 per cento.

Le ulteriori disponibilità finanziarie, fino alla copertura dell'originario stanziamento di 119 miliardi, sarebbero state certamente destinate ad alcune opere di completamento; quelle concernenti la concorrenza dello stanziamento di 210 miliardi attengono sostanzialmente per circa 50-54 miliardi ad opere da realizzarsi negli aeroporti con traffico superiore ai 100 mila passeggeri, mentre per la restante parte di competenza del bilancio del Ministero dei trasporti attengono ad opere da realizzarsi negli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, a Roma, e in quelli di Milano, nonché a quegli interventi che fanno carico direttamente al suddetto Ministero per quanto riguarda l'arredamento delle opere in vista del loro completamento e della necessaria funzionalità. Per quanto concerne lo stanziamento di competenza del Ministero della difesa occorre precisare che si tratta di opere che attengono in maniera ancor più specifica alla sicurezza dei voli. Del resto, moltissime tra le opere qui indicate attengono, direttamente o indirettamente, alla sicurezza dei voli, perché sono di supporto ad interventi per il controllo del volo ovvero sono dirette a migliorare l'agibilità degli aeroporti e quindi ad accrescerne la sicurezza.

È per queste ragioni, essenzialmente, che mi associo al parere espresso dal relatore, dichiarando la mia contrarietà a tutti gli emendamenti e subemendamenti presentati dal gruppo radicale, o perché non attengono in maniera precisa agli obiettivi che vengono perseguiti con il decreto-legge in esame, o perché vorrebbero imporre dei vincoli che appaiono contraddittori con le stesse urgenti necessità di completamento di opere quali quelle previste da questo provvedimento: se venissero accolti alcuni degli emendamenti oggi discussi, infatti, tali opere non potrebbero essere realizzate nei tempi previsti, che invece vorremmo poter rispettare.

L'unico emendamento sul quale, a nome del Governo, esprimo parere favore-

vole è quello formulato dalla Commissione, soppressivo dell'articolo 2-ter. Mi associo infine alla richiesta avanzata dal relatore, in relazione alla necessaria correzione da apportare al testo del secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge formulato dalla Commissione — sull'argomento si è soffermato anche l'onorevole Mellini —, essendo evidente che il Governo è tenuto a presentare al Parlamento non già lo stato di avanzamento dei lavori, che è un documento tecnico-contabile, bensì una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori stessi.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda quest'ultima precisazione, ribadisco che sarà provveduto in sede di coordinamento.

Passiamo ora alla votazione degli emendamenti. Avverto che il gruppo radicale ha ritirato la richiesta di votazione a scrutinio segreto che aveva avanzato per tutti gli emendamenti in esame. Procederemo quindi alla votazione per alzata di mano.

Pongo in votazione l'emendamento Ajello 1. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Ajello 1. 2, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Ajello 1. 3, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Ajello 1. 4, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione il subemendamento Aglietta Maria Adelaide 0. 1. 5. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione il subemendamento Aglietta Maria Adelaide 0. 1. 5. 2, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione il subemendamento Aglietta Maria Adelaide 0. 1. 5. 3, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Ajello 1. 5, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Ajello 2. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Ajello 2. 2, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Ajello 2. 3, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Ajello 2. 4, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Ajello 2-bis. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento della Commissione 2-ter. 1, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Ajello 3. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione il subemendamento CiccioMessere 0. 4. 1. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione il subemendamento CiccioMessere 0. 4. 1. 2, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Ajello 4. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(È respinto).

Chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento formale del testo approvato.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Passiamo agli ordini del giorno presentati, che sono del seguente tenore:

« La Camera,

in sede di discussione del disegno di legge per la conversione del decreto-legge n. 151,

invita il Governo

a considerare prioritariamente le spese destinate a garantire la realizzazione delle opere necessarie alla sicurezza negli aeroporti, quali — in particolare — il prolungamento e l'adeguamento delle piste e gli impianti e le installazioni di radioassistenza.

9/91/1 « LIGATO, MONTELEONE, QUATTRONE, FIORI GIOVANNINO, BERNARDI, QUIETI ».

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 LUGLIO 1979

« La Camera,

rilevato che tra gli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile e di cui al decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, in Commissione trasporti riunita in sede referente per la conversione in legge il Ministro dei trasporti ha indicato quello relativo al prolungamento della pista di volo dell'aeroporto di Capodichino (Napoli);

considerato che tale opera riveste notevole urgenza ed importanza sia ai fini della sicurezza del volo sia della migliore funzionalità dello scalo aereo in questione, avuto riguardo alla circostanza che verrebbe migliorato l'angolo di discesa e, con la rimozione di alcuni ostacoli in finale, potrebbero far scalo a Capodichino aeromobili di notevoli dimensioni, con benefico impulso al livello del traffico passeggeri e positivo influsso alla economia turistica di tutta l'area metropolitana;

invita il Governo

a sottolinearne l'urgenza e farla realizzare prioritariamente nell'ambito degli interventi da attuare negli aeroporti civili.

9/91/2 « PARLATO, BAGHINO, ABBATANGELO ».

« La Camera,

considerata l'esigenza essenziale di qualificare e razionalizzare la rete aeroportuale italiana, concentrando gli investimenti e gli impegni su di un numero delimitato di aeroporti di interesse nazionale e internazionale, e garantendo ad essi i più elevati *standards* di efficienza e di sicurezza;

ribadita la scelta di Roma-Fiumicino e di Milano-Malpensa quali aeroporti intercontinentali, dotati pertanto di tutti i mezzi e di tutte le condizioni per espletare questa funzione, secondo le indicazioni che sono contenute a questo riguardo nella bozza di piano triennale;

ritiene necessario che misure efficaci di ordine finanziario e organizzative siano prese per potenziare gli aeroporti di in-

teresse nazionale, e tra questi in particolare l'aeroporto di Palermo, i cui *standards* di sicurezza devono essere portati al massimo livello;

invita il Governo

a ispirare rigorosamente la sua azione a questi criteri.

9/91/3

« BAGHINO, PARLATO ».

Ricordo agli onorevoli colleghi che in periodo di crisi di Governo quest'ultimo non può essere impegnato a pieno titolo da ordini del giorno. Conformemente alla prassi, chiedo pertanto al Governo se accetta gli ordini del giorno presentati come raccomandazione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo accetta come raccomandazione tutti gli ordini del giorno presentati.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del disegno di legge. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Baghino. Ne ha facoltà.

BAGHINO. Ribadiamo il nostro dissenso sul fatto che si debba procedere per « decretomania » al rifinanziamento di opere in atto per aumento dei costi. Noi abbiamo confermato la nostra insoddisfazione nei riguardi del provvedimento, partecipando però attivamente alla revisione dell'intero testo.

Abbiamo votato contro tutti gli emendamenti, poiché ci sono apparsi schiettamente peggiorativi o troppo generici, e comunque non attinenti allo scopo unico del provvedimento.

Poiché, pur non riconoscendo la validità della revisione dei costi, noi riteniamo sia indispensabile provvedere con urgenza ai lavori che migliorano lo stato attuale di molti aeroporti; poiché sono stati accettati due nostri ordini del giorno che riguardano Capodichino, la Malpensa e Fiumicino; poiché abbiamo avuto l'impegno che alcuni aeroporti, specialmente nel Mezzogiorno, riceveranno par-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 LUGLIO 1979

ticolare attenzione da parte del Governo; poiché è stato approvato l'articolo 4-ter, che costituisce un emendamento con il quale si impegna il ministro dei trasporti a presentare entro il 31 dicembre 1979 le linee e le proposte per la riorganizzazione della direzione generale dell'aviazione civile ed il piano generale degli aeroporti, noi ci asterremo dal voto su questo provvedimento.

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

MELEGA. Il nostro voto sul provvedimento è « no ».

PRESIDENTE. Il disegno di legge, che consta di un articolo unico, sarà subito votato a scrutinio segreto.

**Votazione segreta
di un disegno di legge.**

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione segreta finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge n. 91, oggi esaminato.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, concernente rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile » (91):

Presenti	350
Votanti	199
Astenuti	151
Maggioranza	100
Voti favorevoli	178
Voti contrari	21

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate Fabrizio
 Abete Giancarlo
 Accame Falco
 Aglietta Maria Adelaide
 Ajello Aldo
 Alberini Guido
 Aliverti Gianfranco
 Amabile Giovanni
 Amalfitano Domenico
 Andò Salvatore
 Andreoni Giovanni
 Andreotti Giulio
 Anselmi Tina
 Armato Baldassare
 Armella Angelo
 Artese Vitale
 Astone Giuseppe
 Augello Giacomo Sebastiano
 Azzaro Giuseppe
 Balestracci Nello
 Balzamo Vincenzo
 Balzardi Piero Angelo
 Bambi Moreno
 Bandiera Pasquale
 Bassanini Franco
 Bassetti Piero
 Bassi Aldo
 Belussi Ernesta
 Bernardi Guido
 Bianco Gerardo
 Biondi Alfredo
 Bisagno Tommaso
 Boato Marco
 Bodrato Guido
 Bonalumi Gilberto
 Bonferroni Franco
 Bonino Emma
 Borruso Andrea
 Bortolani Franco
 Bosco Manfredi
 Botta Giuseppe
 Bressani Piergiorgio
 Brocca Beniamino
 Bruni Francesco
 Bubbico Mauro
 Caiati Italo Giulio
 Canepa Antonio Enrico
 Cappelli Lorenzo

Capria Nicola	Garzia Raffaele
Carelli Rodolfo	Gaspari Remo
Casalinuovo Mario Bruzio	Gava Antonio
Casati Francesco	Gitti Tarcisio
Casini Carlo	Gottardo Natale
Castellucci Albertino	Gui Luigi
Cattanei Francesco	Gunnella Aristide
Cavaliere Stefano	Kessler Bruno
Cavigliasso Paola	Labriola Silvano
Cerioni Gianni	Laforgia Antonio
Ciccardini Bartolomeo	Lagorio Lelio
Cicchitto Fabrizio	La Penna Girolamo
Cicciomessere Roberto	Lattanzio Vito
Cirino Pomicino Paolo	Lenoci Claudio
Citterio Ezio	Lettieri Nicola
Colucci Francesco	Ligato Lodovico
Conte Carmelo	Lobianco Arcangelo
Corà Renato	Lucchesi Giuseppe
Corder Marino	Lussignoli Francesco
Cossiga Francesco	Magnani Noya Maria
Cristofori Adolfo Nino	Malvestio Piergiovanni
Crivellini Marcello	Manfredi Manfredo
Cuminetti Sergio	Marabini Virginiangelo
Dal Castello Mario	Maroli Fiorenzo
Darida Clelio	Marzotto Caotorta Antonio
De Cinque Germano	Mastella Mario Clemente
de Cosmo Vincenzo	Matarrese Antonio
Degan Costante	Matta Giovanni
Dell'Andro Renato	Mazzola Francesco
Del Rio Giovanni	Melega Gianluigi
De Poi Alfredo	Mellini Mauro
Drago Antonino	Meneghetti Gioacchino Giovanni
Erminero Enzo	Menziani Enrico
Evangelisti Franco	Merolli Carlo
Falconio Antonio	Mora Giampaolo
Faraguti Luciano	Morazzoni Gaetano
Ferrari Silvestro	Orsini Bruno
Fioret Mario	Padula Pietro
Fiori Giovannino	Patria Renzo
Fiori Publio	Pellizzari Gianmario
Fontana Giovanni Angelo	Picano Angelo
Fortuna Loris	Picchioni Rolando
Foschi Franco	Piccinelli Enea
Foti Luigi	Pinto Domenico
Fracanzani Carlo	Pisoni Ferruccio
Fusaro Leandro	Portatadino Costante
Gaiti Giovanni	Pucci Ernesto
Galli Luigi Michele	Pumilia Calogero
Galli Maria Luisa	Quattrone Francesco Vincenzo
Galloni Giovanni	Quieti Giuseppe
Garavaglia Maria Pia	Radi Luciano
Gargano Mario	Raffaelli Mario

Riz Roland
Rodotà Stefano
Rognoni Virginio
Rossi Alberto
Rubbi Emilio
Rubino Raffaello
Russo Ferdinando
Russo Vincenzo
Sabbatini Gianfranco
Salvi Franco
Sanese Nicola
Sangalli Carlo
Scaiola Alessandro
Scalfaro Oscar Luigi
Scalia Vito
Sciascia Leonardo
Scotti Vincenzo
Sedati Giacomo
Segni Mario
Silvestri Giuliano
Sinesio Giuseppe
Sobrero Francesco Secondo
Stegagnini Bruno
Sullo Fiorentino
Tamburini Rolando
Tancredi Antonio
Tassone Mario
Teodori Massimo
Tesini Aristide
Tesini Giancarlo
Tessari Alessandro
Tiraboschi Angelo
Tocco Giuseppe
Tombesi Giorgio
Vecchiarelli Bruno
Vernola Nicola
Vietti Anna Maria
Vincenzi Bruno
Zamberletti Giuseppe
Zambon Bruno
Zanforlin Antonio
Zarro Giovanni
Zolla Michele
Zoppi Pietro
Zoso Giuliano
Zuech Giuseppe
Zurlo Giuseppe

Si sono astenuti:

Adamo Nicola
Alborghetti Guido

Alici Francesco Onorato
Allegra Paolo
Amarante Giuseppe
Ambrogio Franco Pompeo
Amici Cesare
Antoni Varese
Arnone Mario
Baghino Francesco Giulio
Baldassari Roberto
Baracetti Arnaldo
Barbarossa Voza Maria Immacolata
Belardi Merlo Eriase
Bellocchio Antonio
Bernardini Vinicio
Bernini Bruno
Bertani Fogli Eletta
Bettini Giovanni
Bianchi Beretta Romana
Binelli Gian Carlo
Bocchi Fausto
Bonetti Mattinzoli Piera
Bosi Maramotti Giovanna
Bottarelli Pier Giorgio
Branciforti Rosanna
Brini Federico
Broccoli Paolo Pietro
Brusca Antonino
Buttazoni Tonellato Paola
Calaminici Armando
Calonaci Vasco
Cantelmi Giancarlo
Canullo Leo
Carandini Guido
Carlone Andreucci Maria Teresa
Carrà Giuseppe
Caruso Antonio
Casalino Giorgio
Castelli Migali Anna Maria
Cecchi Alberto
Cerquetti Enea
Cerrina Feroni Gian Luca
Chiovini Cecilia
Cocco Maria
Codrignani Giancarla
Colomba Giulio
Colonna Flavio
Cominato Lucia
Conchiglia Calasso Cristina
Conte Antonio
Corradi Nadia
Cravedi Mario
Curcio Rocco

Da Prato Francesco
De Caro Paolo
De Gregorio Michele
Di Giulio Fernando
Dulbecco Francesco
Esposito Attilio
Fabbri Orlando
Facchini Adolfo
Faenzi Ivo
Ferri Franco
Fracchia Bruno
Francese Angela
Furia Giovanni
Gambolato Pietro
Gatti Natalino
Giovagnoli Sposetti Angela
Giura Longo Raffaele
Gradi Giuliano
Graduata Michele
Granati Caruso Maria Teresa
Grassucci Lelio
Gualandi Enrico
Guarra Antonio
Ianni Guido
Ichino Pietro
Lanfranchi Cordioli Valentina
Loda Francesco
Lodi Faustini Fustini Adriana
Lodolini Francesca
Macciotta Giorgio
Macis Francesco
Manfredi Giuseppe
Manfredini Viller
Mannuzzu Salvatore
Margheri Andrea
Marraffini Alfredo
Masiello Vitilio
Miceli Vito
Migliorini Giovanni
Monteleone Saverio
Moschini Renzo
Motetta Giovanni
Nespolo Carla Federica
Olivi Mauro
Onorato Pierluigi
Ottaviano Francesco
Pagliai Morena Amabile
Palopoli Fulvio
Parlato Antonio
Pasquini Alessio
Pastore Aldo
Pecchia Tornati Maria Augusta

Perantuono Tommaso
Pernice Giuseppe
Pierino Giuseppe
Pirolo Pietro
Pochetti Mario
Politano Franco
Proietti Franco
Pugno Emilio
Quercioli Elio
Rallo Girolamo
Ramella Carlo
Rauti Giuseppe
Ricci Raimondo
Rosolen Angela Maria
Rossino Giovanni
Salvato Ersilia
Sanguineti Edoardo
Sarri Trabujo Milena
Satanassi Angelo
Scaramucci Guaitini Alba
Servello Francesco
Sicolo Tommaso
Sospiri Nino
Spagnoli Ugo
Spataro Agostino
Staiti di Cuddia delle Chiuse Tomaso
Tagliabue Gianfranco
Tesi Sergio
Tessari Giangiacomo
Toni Francesco
Torri Giovanni
Tozzetti Aldo
Trebbi Aloardi Ivanne
Tremaglia Pierantonio Mirko
Trombadori Antonello
Vagli Maura
Valensise Raffaele
Vetere Ugo
Vignola Giuseppe
Violante Luciano
Virgili Biagio
Zanfagna Marcello
Zanini Paolo
Zavagnin Antonio
Zoppetti Francesco

Sono in missione:

Corti Bruno
Dal Maso Giuseppe Antonio
Sanza Angelo Maria
Spinelli Altiero

**Annunzio di interrogazioni
e di interpellanze.**

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni e interpellanze. Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

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

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

Martedì 24 luglio 1979, alle 16,30.

1. — Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 155, concernente misure finanziarie straordinarie per il potenziamento e l'ammodernamento tecnologico dei servizi per la tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica (92);

— *Relatore*: Mastella.

2. — Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 160, recante norme di attuazione dei regolamenti comunitari relativi al regime di aiuto al consumo dell'olio di oliva (96);

— *Relatore*: Urso Salvatore.

3. — Discussione dei disegni di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 156, concernente proroga della durata in carica delle Commissioni regionali e provinciali per l'artigianato (93);

— *Relatore*: Cuojati;

Conversione in legge del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 157, concernente nuovi apporti di capitale sociale della Società per le gestioni e partecipazioni industriali - GEPI, società per azioni (94);

— *Relatore*: Aliverti;

Conversione in legge del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 158, concernente concessione al Comitato nazionale per la energia nucleare di un contributo statale di lire 140 miliardi per l'anno finanziario 1979 e di un contributo straordinario di lire 23.750 milioni nel triennio 1977-1979 (95);

— *Relatore*: Moro.

La seduta termina alle 21,55.

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico di mercoledì 20 giugno 1979, a pagina 27, prima colonna, ventiseiesima riga, i presentatori della proposta di legge n. 107 sono i deputati Mellini ed altri e non i deputati Pannella ed altri.

Sempre nel resoconto stenografico di mercoledì 20 giugno 1979, a pagina 33, seconda colonna, dopo la trentasettesima riga, vanno aggiunte le seguenti parole:

Il Presidente del Consiglio d'Europa ha trasmesso i testi di documenti approvati da quel Consesso nelle sedute dell'8, 9, 10 e 11 maggio 1979:

una raccomandazione con risoluzione su:

« Dichiarazione sulla polizia » (doc. XII, n. 65);

una risoluzione su:

« Ruolo dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa nella prospettiva delle elezioni dirette al Parlamento europeo » (doc. XII, n. 66);

due raccomandazioni su:

« Ruolo del Consiglio d'Europa nell'approfondimento della cooperazione tra i paesi del nord e del sud dell'Europa » (doc. XII, n. 67);

« Il cinema e lo Stato » (doc. XII, n. 68).

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 LUGLIO 1979

Nel resoconto stenografico di giovedì 28 giugno 1979, a pagina 129, prima colonna, dalla quarantaduesima alla quarantaseiesima riga deve leggersi:

« FRACANZANI ed altri: " Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla strage di via Fani, sul sequestro e l'assassinio del deputato Aldo Moro e sul terrorismo in Italia " (200) » e non: « FRACANZANI ed altri: " Inchiesta parlamentare sul caso Moro e sugli avvenimenti terroristici diretti al sovvertimento delle istituzioni avvenuti nel nostro paese dal 1969 " (200) ».

Sempre nel resoconto stenografico di giovedì 28 giugno 1979, a pagina 130, seconda colonna, undicesima riga, i presentatori della proposta di legge n. 224 sono: « BALZAMO ed altri », e non: « CRAXI ed altri », come erroneamente stampato.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI

Avv. DARIO CASSANELLO

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. MANLIO ROSSI

INTERROGAZIONI E INTERPELLANZE
ANNUNZIATE

INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE

BAMBI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali sono le reali motivazioni che hanno impedito fino ad oggi la realizzazione del « Laboratorio nazionale irriguo » a Pisa come indicato dalla legge 1° luglio 1977, n. 433, articolo 9 e dall'articolo 3, lettera C, della legge 27 dicembre 1977, n. 984.

Poiché in Italia non esiste un Laboratorio specializzato per il settore della ricerca, sperimentazione e collaudo dei materiali per la irrigazione ed è necessario ricorrere ad un unico Istituto specializzato in Europa esistente in territorio francese (Tolone - Marsiglia), si chiede di conoscere quali sono le ragioni per le quali nel nostro Paese non si è provveduto a realizzare questa indispensabile struttura.

Tenuto conto degli impegni derivanti dall'ordinamento legislativo e dall'impegno finanziario dello Stato per il settore della irrigazione per una articolata politica di sviluppo dei sistemi di utilizzazione delle acque a sostegno della rilanciata attività produttiva della nostra agricoltura, si domanda se il Governo abbia accertato se esistono responsabilità e quale natura esse presentano dal momento che non è stato dato corso all'attuazione del progetto così come disposto dalla citata legge n. 403 del 1° luglio 1977.

L'interrogante chiede inoltre di stabilire quali siano le eventuali responsabilità ed il ruolo svolto dalla Università di Pisa, dalla Amministrazione comunale di Pisa e dalla Regione Toscana. (5-00076)

SPINI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere le prospettive all'interno delle quali viene a collo-

carsi l'attività dello zuccherificio di Cecina (Livorno) (della Sermide S.p.A.) e dei coltivatori di barbabietola da zucchero interessati alla continuazione dell'attività.

L'interrogante ricorda la posizione assunta dal Consiglio regionale toscano in data 9 gennaio 1979, in cui si invitava alla presentazione del piano bieticolo-saccarifero nazionale tenendo in considerazione le potenzialità produttive del territorio toscano nel quadro della valorizzazione delle aree centro-meridionali ed in cui si chiedeva di effettuare in sede comunitaria gli interventi necessari per l'elevazione del contingente per lo stabilimento di Cecina.

L'interrogante rileva altresì come si sia svolto pochi giorni or sono un incontro su questi problemi indetto a Cecina dalle organizzazioni sindacali e bieticole, in cui è stato posto l'accento sulla necessità di dare prospettive certe all'economia bieticolo-saccarifera di tutta la zona in vista della prossima semina delle barbabietole. (5-00077)

BELLOCCHIO E SANDOMENICO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se è a conoscenza del grave stato di disagio di migliaia di cittadini di Napoli e della Campania i quali avendo già assolto nel 1976 al pagamento della imposta *una tantum* sulle autovetture, sono costretti a recarsi presso gli uffici per dimostrare di aver già adempiuto al loro dovere di contribuenti;

per sapere quali iniziative s'intendano adottare per eliminare danni e disagio ai contribuenti in regola, e prima fra tutte quella di una verifica d'ufficio per i contribuenti che non abbiano ancora aderito al pagamento dell'imposta. (5-00078)

MACCIOTTA, COCCO MARIA E MACIS. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere se sia a conoscenza della gravissima deliberazione con la quale la maggioranza di centro destra del Comune di Cagliari ha deliberato la lottizzazione di una parte del colle San Michele

di recente sdemanializzato dalla amministrazione militare.

In particolare gli interroganti intendono conoscere quali iniziative il ministro intenda assumere al fine di impedire che la speculazione edilizia possa rapidamente intaccare e distruggere un patrimonio artistico della città ed eliminare un potenziale polmone verde al centro dei popolari quartieri di Cagliari.

Gli interroganti chiedono infine di conoscere se il ministro non ritenga opportuno affrontare il problema della salvaguardia complessiva del patrimonio culturale e naturale della città di Cagliari ivi compreso quello attualmente ancora soggetto a regime di servitù o di demanio militare. (5-00079)

MACCIOTTA, COCCO MARIA E MACIS.
Al Ministro della pubblica istruzione. — Per sapere se sia a conoscenza della reazione suscitata tra i genitori, gli insegnanti, i bambini della scuola elementare di via Meilogu a Cagliari il sequestro dei quaderni contenenti una indagine sul problema del terrorismo.

In particolare gli interroganti chiedono di sapere:

a) chi abbia disposto il sequestro degli elaborati e con quali motivazioni;

b) se risponda a verità che l'iniziativa dipenda da ingiustificate pressioni di autorità esterne alla scuola;

c) chi abbia disposto la restituzione dei quaderni senza fornire ai docenti ed ai genitori alcuna spiegazione;

d) se risulti al ministro che gli interessati hanno rifiutato il ritiro dei quaderni in quanto non accompagnato da una chiara assunzione di responsabilità delle autorità scolastiche. (5-00080)

MACCIOTTA, BERLINGUER GIOVANNI, MANNUZZU E PANI. — *Ai Ministri della sanità e della marina mercantile.* — Per sapere se siano a conoscenza del grave incidente che ha determinato l'incendio e l'affondamento della motonave da carico *Kleorchos*, battente bandiera greca, tra le

isole di Tavolara e Molarà nei pressi della costa sarda di Olbia.

In particolare gli interroganti intendono conoscere:

a) quali misure siano state assunte per delimitare l'incendio e scongiurare l'affondamento della nave o in ogni caso per garantire che esso avvenisse in fondali tali da garantire contro i pericoli di inquinamento;

b) quali controlli siano stati effettuati o siano per essere effettuati al fine di accertare la reale natura dei carichi e le quantità residue di prodotti inquinanti;

c) quali iniziative si intendano assumere per evitare che un vasto tratto della costa sarda particolarmente interessato al flusso turistico sia inquinato con incalcolabili danni per l'economia della zona;

d) quali comunicazioni intendano fornire alle popolazioni per evitare il diffondersi di timori conseguenti ai comunicati reticenti sin qui emanati dalle competenti autorità. (5-00081)

AMARANTE. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere per quale motivo ancora non si è provveduto all'apertura dell'agenzia postale in località S. Antonio del comune di Sala Consilina nonostante il suddetto comune abbia adempiuto tutti gli impegni ad esso richiesti compreso il pagamento dei canoni di fitto a decorrere fin dal gennaio 1979, e nonostante l'esito positivo del sopralluogo tecnico-ispettivo disposto dall'Amministrazione delle poste. (5-00082)

BARACETTI, COLOMBA, MIGLIORINI E CUFFARO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

- considerato che i lavoratori delle ferrovie dei settori movimento e commerciali della stazione di Udine sono da tempo in agitazione e nella scorsa settimana sono dovuti ricorrere a quattro giorni di sciopero contro l'indifferenza dell'amministrazione alla insostenibile carenza degli organici ed all'azione sindacale;

avendo presente che su un organico di 372 agenti ne mancano circa 50, mentre vi sono ancora 5.332 giornate di ferie da godere per l'anno 1978 e 9.600 per il 1979; che il personale per poter usufruire del periodo delle ferie è costretto ad operare a squadre ridotte; che per coprire la mancanza di personale di macchina si tolgono operai dall'officina i quali vengono rapidamente abilitati e spediti sui treni come aiuto-macchinisti mentre

in officina non si fanno riparazioni perché manca la manodopera -

quali provvedimenti ha assunto od intende assumere perché, nel quadro di interventi risolutivi in altri importanti centri ferroviari del paese, sia superata la lamentata grave situazione della stazione di Udine che rimane uno dei nodi di grande interesse della rete ferroviaria nazionale. (5-00083)

* * *

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 LUGLIO 1979

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

SOSPURI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che come è noto la Libera Università degli studi « G. D'Annunzio » sta vivendo in questi giorni i momenti più drammatici della sua vita. La crisi in cui da anni si dibatte la « D'Annunzio » — soprattutto per mancanza di fondi — si è ulteriormente aggravata da oltre due mesi a questa parte a causa delle « irrevocabili » dimissioni rassegnate dal rettore, professore Cavallo, in data 2 aprile e confermate in data 26 maggio 1979 — se non ritenga opportuno prendere immediatamente atto delle dimissioni del professore Cavallo, al fine di consentire — per lo meno — la rapida definizione della crisi di vertice alla « D'Annunzio » attraverso la elezione di un nuovo rettore. (4-00326)

ROBALDO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere — premesso che le aziende di trasporto stanno attraversando un momento difficile anche per le conseguenze della crisi energetica, che gli impianti delle suddette aziende di trasporto, con particolare riguardo per quelle che esercitano trasporti eccezionali, sono utilizzate soltanto per un terzo rispetto alla potenzialità — se rispondono al vero le voci, sempre più insistenti, circa la determinazione dell'ENEL di voler potenziare i propri autoparchi di Firenze e Venezia senza tener conto:

dell'alto costo delle attrezzature;
del fatto che simili strutture resterebbero per lunghi periodi inutilizzate, dato che il trasporto non costituisce attività istituzionale dell'ente, e, quindi, non è neppure possibile noleggiare a terzi;
delle nuove spese da affrontare per personale specializzato da assumere;
del danno grave e, in certi casi irreparabile, che si arrecherebbe alle nume-

rose aziende private di trasporto che attraversano un periodo di evidente lenta crisi.

L'interrogante chiede inoltre di conoscere quali misure si intendono prendere per scoraggiare l'eventuale predetta iniziativa, tanto inutile quanto dannosa.

(4-00327)

PARLATO E BAGHINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

se sia a conoscenza della iniziativa adottata nella Germania federale che, dal prossimo novembre, ha disposto la applicazione di una tariffa di atterraggio ridotta per gli aerei « silenziosi », cioè quelli che non superino i limiti fissati dall'allegato 16 della Convenzione internazionale sull'Aviazione civile;

se gli aeromobili in dotazione alle linee aeree di bandiera (Alitalia-ATI) si pongano al disotto od al disopra di tali limiti acustici;

se non ritenga di applicare anche in Italia le opportune incentivazioni al minor inquinamento acustico, di particolare pericolosità per l'equilibrio psico-fisico, anche mercé l'attuazione di iniziative analoghe a quelle adottate in Germania od altre opportune misure che gli interroganti chiedono di voler rendere note. (4-00328)

PARLATO E RAUTI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere:

quali iniziative il Governo intende assumere in ordine agli interventi di urgenza per salvare dallo sfaldamento la rupe argillosa su cui poggia il borgo medioevale di Civita di Bagnoregio, uno dei più caratteristici e suggestivi centri storici del Lazio;

avuto riguardo alla circostanza che la Regione Lazio ha già stanziato un miliardo di lire per quanto di sua competenza ma che tale somma è del tutto insufficiente a scongiurare definitivamente il disastro imminente, se non ritenga di dover stanziare quanto necessario al totale recupero del fenomeno di erosione che,

peraltro, si è aggravato anche per la insufficienza ed i ritardi degli interventi sin qui avutisi discontinuamente e frammentariamente. (4-00329)

PARLATO, STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE E VALENSISE. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato, dell'agricoltura e foreste e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere:

se condividano, e vogliano al riguardo attuare, le prospettive operative indicate dal CNR che ha recentemente valutato come « possibile e conveniente » la produzione di 2, 3 milioni di tonnellate all'anno di etanolo (alcool etilico) con un risparmio del 12 per cento di consumo di greggio ed una economia di un milione e mezzo di tonnellate di petrolio;

se ritengano che tale « energia verde », da realizzarsi con l'investimento relativamente limitato di 2.000 miliardi e che creerebbe 27.000 nuovi posti di lavoro in agricoltura, estendendo la produzione della barbabietola, possa essere attuata, ed in quali tempi ed a quali condizioni;

se ritengano che sulla strada della « energia verde » possa collocarsi il contributo allo sviluppo delle fonti alternative energetiche e per quale grado e possibilità concreta;

se ritengano che tutte le fonti potenziali di energia che sostanzialmente si collocano produttivamente sul territorio nazionale non abbiano una loro validità suppletiva per il fatto che diminuiscono la dipendenza dall'estero, così riequilibrando anche la bilancia energetica sotto l'aspetto monetario. (4-00330)

VIRGILI. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere — premesso che in questi giorni il Comitato direttivo del « Festival internazionale film della montagna e dell'esplorazione città di Trento », presieduto dal senatore dottor Giovanni Spagnolli, ha dovuto interrompere l'esame del programma per la XXVIII edi-

zione del 1980 per gravi difficoltà di ordine finanziario;

considerato l'alto valore culturale del « Festival », la sua funzione di incontro e confronto di espressioni ed attività umane tanto diverse, l'interesse destato sul piano mondiale nel campo dello spettacolo, del cinema, della cultura, delle arti esaltando i valori della montagna, dello sport, della vita;

richiamata la pesante situazione finanziaria nella quale si dibatte il Comitato del Festival — per la maggiore incidenza dei costi rispetto alle entrate pubbliche degli incassi e della pubblicità e ai modesti contributi degli Enti liquidati, tra l'altro, con ritardi tali da obbligare al ricorso del credito con l'esborso di pesanti interessi per un organismo come il « Festival » — e il pericolo che tale realtà possa mettere in discussione la continuità della manifestazione culturale nella città di Trento —:

se non ritiene di dover considerare la necessità di un sensibile aumento del contributo finanziario annuale disposto dal Ministero in conto del « Festival della Montagna »;

se non crede di dover intervenire urgentemente, fin da quest'anno, con una quota finanziaria corrispondente e al carattere complessivo del Festival e alla sua continuità espressiva. (4-00331)

MASSARI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere, considerato il notevole divario tra il numero di lavoratori emigrati aventi diritto al voto per l'elezione dei rappresentanti dell'Italia al Parlamento europeo, il numero degli ammessi al voto ed il numero dei votanti e che tale divario non può essere imputato unicamente alla macchinosità della legge elettorale o all'anticipata fine della VII legislatura ed alla conseguente tornata elettorale; considerato altresì che un rilevante numero di lavoratori emigrati — pur avendo tempestivamente chiesto a norma di legge di poter esprimere il proprio voto all'estero — non ha potuto esercitare un diritto tutelato per altro dalla Costi-

tuzione, fatto questo che riveste notevole gravità perché denota e denuncia insufficienze, carenze e colpevoli ritardi da parte dell'amministrazione pubblica, quali iniziative abbia preso o intenda prendere, sia in sede comunitaria che in sede nazionale, al fine di ovviare, per l'avvenire, a tale situazione. (4-00332)

SUSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere:

se sia vero che l'ESA (Ente di sviluppo agricolo abruzzese), quando era già in corso la discussione sulla legge, poi a breve termine approvata, per la regionalizzazione dell'ente, ha provveduto a nominare con delibera presidenziale, anziché dell'Organo collegiale, due consulenti nelle persone di Achille Chiappetti (professore universitario) e Divo Saraceno (magistrato della Corte dei conti), malgrado gli stessi fossero consulenti del Consiglio regionale.

se sia vero che la Corte dei conti, su segnalazione del proprio delegato regionale, ha ritenuto illegittima la delibera di nomina dei consulenti adottata dal Presidente dell'ESA e che, ciò nonostante, i consulenti hanno continuato ad esercitare la loro attività sia presso il Consiglio regionale che presso l'ESA, anche in palese incompatibilità di funzioni, posto che l'ESA è ente controllato dalla Regione, secondo quanto previsto proprio dalla legge di regionalizzazione dell'Ente.

In caso affermativo l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti si intendono adottare o sollecitare agli Organi competenti (Regione Abruzzo, Commissione di Controllo, Corte dei conti) perché siano ripristinati la legalità e l'ordine nell'amministrazione dell'ESA. (4-00333)

SUSI. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per sapere se è a conoscenza:

a) che il Consiglio di amministrazione dell'Ente ospedaliero SS. Filippo e Nicola di Avezzano ha adottato la delibe-

razione n. 305 del 6 settembre 1978 per esprimere il parere di competenza sugli impianti e fornire di cucina, lavanderia, sterilizzazione, depurazione e radiologia per l'importo complessivo di lire un miliardo e 600 milioni;

b) che detta deliberazione è stata inviata al Consiglio di Amministrazione della CASMEZ in data 19 ottobre 1978 in conformità a quanto stabilito con circolare della stessa CASMEZ n. 4117 del 13 febbraio 1978;

c) che alla CASMEZ è riservato il parere definitivo sull'esito delle gare per le opere da essa finanziate in virtù della predetta circolare n. 4117 del 13 febbraio 1978 e delle norme riportate nei capitolati d'appalto delle gare medesime;

d) che fino ad oggi il Consiglio di amministrazione della CASMEZ ancora non esprime il parere definitivo con gravissime conseguenze nell'ultimazione dei lavori del nuovo complesso ospedaliero, infatti l'impresa aggiudicataria delle opere murarie minaccia la chiusura del cantiere e il licenziamento degli operai;

e) che, nonostante i ripetuti solleciti rivolti alla CASMEZ, il Consiglio di amministrazione dell'Ente ospedaliero ancora non può inviare la predetta deliberazione n. 305 all'Organo di controllo per l'esame di legittimità e per mettere in condizione il Presidente dell'Ente ospedaliero di adottare i conseguenti provvedimenti;

per sapere, infine, quali provvedimenti il Ministro intende adottare perché tale parere sia espresso con urgenza dal Consiglio di amministrazione della CASMEZ e non da qualche funzionario o da qualche Servizio della CASMEZ medesima, come finora è avvenuto con atti di dubbia competenza. (4-00334)

MANCINI GIACOMO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non ritenga opportuno sottoporre a rigorosa verifica il comportamento degli organi tecnici del Ministero in relazione alle norme della legge 5 novembre 1971, n. 1086

che fissa le norme per la disciplina delle opere di conglomerato cementizio armato, normale e precompresso e a struttura metallica. Da parte degli uffici tecnici del Ministero non sono osservati i termini indicati dalla legge per l'emanazione biennale delle norme tecniche. Soltanto i primi due decreti ministeriali hanno rispettato i termini. Mentre sono trascorsi oltre tre anni senza che sia stato emanato il decreto previsto per il quarto biennio;

per sapere se è informato che da parte degli uffici del Ministero sono state apportate deroghe in violazione della legge che consente soltanto la possibilità di modifiche, all'atto dell'emanazione del decreto ministeriale, per le norme di carattere tecnico. Gravi e ingiustificate sono le modifiche relative ai controlli sulla produzione di acciai e alle responsabilità del direttore dei lavori e dei costruttori;

per sapere quali interventi intende operare per riportare ordine e rigorosa osservanza della legge che regola questioni di grande importanza. (4-00335)

BALZARDI, CAVIGLIASSO PAOLA E BROCCA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se è a conoscenza delle gravi difficoltà incontrate nei trasporti a mezzo autotreni e autoarticolati a causa della scarsa reperibilità dei cronotachigrafi previsti dalla legge 13 novembre 1978, n. 727, e se non ritenga necessario disporre deroghe nella applicazione della suddetta legge.

Si chiede inoltre quali provvedimenti intenda adottare affinché sia eliminata la carenza di offerta di cronotachigrafi.

(4-00336)

ADAMO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per sapere quali e quanti finanziamenti pubblici, in conto capitale ed in conto interessi, ha ricevuto la SNC «Pupetta» industria conserviera di Montoro Inferiore in provincia di Avellino;

quali promesse di ulteriori finanziamenti può vantare oggi la detta industria e quale il saldo rispetto alle somme ottenute per mutui a rimborso. In particolare si chiede di conoscere il rapporto finanziario con l'IMI e l'ISVEIMER.

In proposito va detto che la suddetta industria non ha mai fatto conoscere gli impegni, occupazionali e di produzione, disposta ad assumere in virtù dei finanziamenti ricevuti. Risulta invece che alcuni dei titolari dell'azienda hanno promosso ricorso alla delibera di attuazione dello strumento urbanistico comunale per ottenere il cambio di destinazione, da industriale produttiva a residenziale di completamento, della zona nella quale sorge lo stabilimento, con manifesta intenzione di pervenire ad una « riconversione civile » degli immobili, terreni e fabbricati, attualmente destinati all'industria. Va pure detto che nei confronti della società è stata pronunciata, da parte del Tribunale di Avellino, sentenza di esecuzione immobiliare.

Per sapere quali impegni di destinazione, degli impianti finanziati, in ordine di tempo, sono stati assunti e quali garanzie sono state richieste ed ottenute dagli istituti di credito pubblico, preposti ad assicurare interventi strettamente legati allo sviluppo produttivo delle aziende meridionali, in ordine all'ampliamento degli impianti e ad una maggiore offerta di lavoro della industria irpina. (4-00337)

ADAMO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se è a conoscenza dell'azione teppistica compiuta contro la sezione del partito comunista italiano di Calitri in provincia di Avellino, nella notte tra il 9 e il 10 giugno 1979.

Forti i danni arrecati alle suppellettili ed alla raccolta di testi e giornali; vivo lo sdegno e vibrata la protesta da parte dei cittadini democratici del popoloso centro irpino.

Per conoscere quali iniziative sono state adottate per scoprire ed individuare gli attentatori ed a quali risultati concreti

si è giunti per assicurare alla giustizia i responsabili dell'atto vandalico. (4-00338)

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

con ordinanza del 3 novembre 1977 Prot. n. 36515/BIO Sez. 1°, il Provveditore agli studi di Lecce indisse il Concorso per merito distinto per soli titoli per il passaggio anticipato degli insegnanti elementari dalla 3^a alla 4^a classe di stipendio per complessivi n. 522 posti suddivisi relativamente agli anni 1970-1975;

in data 14 luglio 1978 approvò e rese esecutive le graduatorie di merito e dei vincitori del concorso e inviò successivamente i decreti di nomina dei vincitori;

nel mese di febbraio 1979 ai 522 vincitori venne aggiornato lo stipendio e nel mese di marzo dal Provveditore furono emessi a favore di alcuni vincitori mandati di pagamento per le somme arretrate;

all'improvviso il Provveditore si accorse, che il lavoro fatto dal novembre 1977 al marzo 1979 era tutto sbagliato in quanto i posti da mettere a concorso non erano 522 ma molti meno;

venne sospesa immediatamente ogni operazione di pagamento e ad alcuni insegnanti venne chiesta la restituzione di quanto avevano già riscosso, mentre per gli altri vincitori del concorso furono e sono costretti a sopportare un ulteriore ritardo per riscuotere quanto gli è dovuto;

se vuole accertare come effettivamente sia potuto succedere presso il Provveditore agli studi di Lecce quanto sopra esposto e quali iniziative intenda prendere per normalizzare una situazione abnorme che indispettisce e lede gli interessi di alcune centinaia di insegnanti.

(4-00339)

CASALINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se è a conoscenza

del vivo malcontento esistente fra i ferrovieri ex militari a causa della mancata tempestiva attuazione:

a) della legge 28 ottobre 1970, n. 775, relativa agli articoli 26 e 27 con specifico riferimento che dal 1° gennaio 1970 il conteggio interessa le amministrazioni dello Stato e dal 1° gennaio 1971 interessa le aziende autonome dello Stato;

b) del foglio disposizioni compartimentale n. 89 del 4 agosto 1972 e della circolare n. 174;

c) della decisione della Corte dei conti a sezioni riunite n. 71/B del 31 gennaio 1977;

d) dell'articolo 18 del testo integrale del contratto 1976-1979;

quali sono i motivi che hanno impedito finora l'attuazione delle suddette disposizioni in favore dei ferrovieri ex militari e quali iniziative intenda prendere per fare accogliere dall'Azienda autonoma ferrovie dello Stato le giuste istanze dei ferrovieri che hanno prestato servizio militare. (4-00340)

BOTTA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quando sarà aperta al traffico la circonvallazione di Crescentino in provincia di Vercelli, lungo la strada statale n. 31-bis.

Risulta che da tempo si deve provvedere allo spostamento di un palo della luce e nel contempo realizzare un sovrappasso.

Per il predetto sovrappasso non risulta che finora siano state avanzate proposte per la sua realizzazione tali quindi da provocare la non utilizzazione di una variante che è particolarmente attesa per evitare il pericoloso transito nell'abitato di Crescentino. (4-00341)

BOTTA. — *Al Governo.* — Per sapere — premesso che il decreto ministeriale 21 novembre 1957 pubblicato su *Gazzetta Ufficiale* n. 11 del 15 gennaio 1958 e successive nonché il decreto ministeriale 15 febbraio 1966 articolo 9/12 impongono

che il petrolio lampante adulterato per uso riscaldamento domestico dev'essere confezionato in appositi recipienti di contenimento non superiori a chilogrammi 50 cadauno, e che questi recipienti devono essere dotati di prescritte capsule di sigillo e di caratteristiche autorizzate; premesso che il consumatore nel detenere più imballi pieni, può avere dissigillato solo un recipiente, si rende necessaria una verifica della funzionalità e dell'economia che tali leggi conferiscono;

atteso che il petrolio lampante adulterato per uso riscaldamento non è prodotto che commercialmente si presta a miscele fraudolente, atteso che è prodotto consumato per riscaldamento mediante stufe a petrolio da una vasta categoria di gente di limitata possibilità economica e comunque è prodotto impiegato in impianti decentralizzati; visto che così obbligato dalla legge i costi di attrezzatura di imballi (contenitori di plastica da litri 20 e 50 cadauno), di riempimento, di sigillo, di trasporto in più riprese di distribuzione producono un costo finale di ben lire 33 al litro corrispondente al 25 per cento del valore del prodotto;

visto che per il riscaldamento domestico è pure impiegato il gasolio per riscaldamento la cui distribuzione non è vincolata a confezionamento né è vincolato il suo stoccaggio presso il consumatore, per rendere equità di trattamento verso le categorie più disagiate — se non ritiene necessario ed urgente liberalizzare il confezionamento, trasporto e stoccaggio del petrolio lampante adulterato per uso domestico nelle modalità già vigenti per il gasolio per riscaldamento domestico. (4-00342)

SERVELLO E SANTAGATI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere — premesso che le leggi n. 539 del 1950 e n. 474 del 1978 hanno previsto per talune categorie di pensionati l'esonero dell'imposta sulle persone fisiche — i motivi che impediscono alla Pubblica Amministrazione di estendere tale beneficio alle cate-

gorie similari e in particolare alla benemerita categoria degli invalidi per causa di servizio anche in considerazione del fatto che l'articolo 34 del decreto del Presidente della Repubblica n. 601 del 1973 sanzionatorio di tale discriminazione appare palesemente in contrasto con l'articolo 3 della Costituzione Repubblicana sull'uguaglianza dei cittadini dinanzi alla legge. (4-00343)

CAVALIERE. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se e come intenda intervenire perché siano superate le difficoltà frapposte dall'ENEL di Foggia per la fornitura di energia elettrica sufficiente a far lavorare a pieno ritmo il nuovo stabilimento realizzato in agro di Poggio Imperiale (Foggia) dall'Adriatica Conserve S.p.a. Sant'Egidio Montallino SA, per la lavorazione del pomodoro.

Si fa presente che il solo ritardo archerebbe grave danno all'occupazione e all'economia della zona, perché la lavorazione dovrebbe avere inizio il 1° agosto 1979. (4-00344)

GIOVAGNOLI SPOSETTI ANGELA. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere: se risponde a verità la notizia che il Ministero dell'industria, direzione generale del Dipartimento minerario, starebbe per concedere alla società SIRMEI di Campagnano (Roma) l'autorizzazione a compiere scavi minerari, per la ricerca di caolinite, nella Valle di Vico, scavi che dovrebbero interessare una superficie di 450 ettari nel territorio dei comuni di Caprarola e di Canepina sventrando una montagna prospiciente il lago di Vico, distruggendo centinaia di ettari di bosco di alto fusto e recando danni irreversibili all'ambiente;

in caso affermativo, viste anche le opposizioni sollevate da parte dei comuni del comprensorio della Comunità montana dei Cimini, delle associazioni sindacali, culturali ed ecologiche che già nel 1976

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 LUGLIO 1979

bloccarono l'iniziativa, se i Ministri non ritengano di negare la suddetta concessione che arrecherebbe danni gravissimi all'ambiente naturale ed alle attività economiche (agricoltura e turismo) della zona.
(4-00345)

GRASSUCCI, OTTAVIANO E AMICI. — *Ai Ministri dei beni culturali e ambientali e di grazia e giustizia.* — Per sapere - premesso che la fortezza di Nettuno - costruita sotto Alessandro VI su progetto di Giuliano Da Sangallo - è stata gravemente manomessa dall'attuale proprietario con la distruzione dell'originaria pavimentazione, la modifica dell'assetto interno, il ristabilimento a cemento della facciata esterna, la eliminazione di alcuni affreschi ed altri simili opere dissennate; ricordato che tale costruzione era sottoposta a vincolo e demandata alla tutela della Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici del Lazio -

quali iniziative intendono adottare per acquisire al pubblico il suddetto castello per utilizzarlo, contrariamente a quanto previsto dal proprietario, come museo e centro culturale della cittadina tirrenica.

Gli interroganti chiedono inoltre di sapere:

1) cosa intendono fare per imporre al proprietario - signor Roberto Hoggiog - la rimessa in pristino, per quanto ormai possibile, del castello del Sangallo;

2) quali denunce, anche alla magistratura, sono state fatte dagli organismi competenti contro i responsabili di questa manomissione gravissima e speculativa e contro coloro che istituzionalmente potevano ma non hanno impedito che essa venisse realizzata;

3) quali iniziative hanno in animo di prendere per recuperare il patrimonio storico artistico presente nel museo del Castello, accumulato nel 1928 ed oggi praticamente scomparso;

4) se non intendono promuovere un incontro tra la Regione Lazio, la provincia di Roma, il comune di Nettuno e la So-

rintendenza per i beni ambientali e architettonici del Lazio allo scopo di studiare e concordare le iniziative necessarie.
(4-00346)

BAMBI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, del tesoro e della difesa.* — Per conoscere se corrisponda all'esattezza che nell'emendato decreto-legge, già predisposto, col quale si determina la concessione di miglioramenti economici al personale delle forze armate, non sarebbe prevista anche la rivalutazione delle pensioni.

Questa norma già contenuta nella legge n. 804 del 1973, si legge: «L'esclusione dalla rivalutazione delle pensioni del personale in quiescenza anteriormente alla data suddetta, contrasta con quanto previsto dall'articolo 2 della legge 5 agosto 1978, n. 505, riguardante il personale delle FF.PP. ».

Nel caso la situazione fosse quella rappresentata l'interrogante chiede quali interventi possono essere attuati per evitare la sperequazione che colpisce personale a parità di qualifica creando stato di grave disagio nella categoria. (4-00347)

AMARANTE. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che presso lo ufficio postale di Vietri sul Mare molti pensionati dopo aver atteso il proprio turno si vedono negata la erogazione del rateo della pensione ed invitati a ritornare in altro giorno in quanto i fondi liquidi posti a disposizione dell'ufficio non risultano sufficienti; per sapere quali provvedimenti si intendono adottare per una adeguata dotazione di fondi al suddetto ufficio e per evitare inutili attese, disagi e sacrifici a vecchi pensionati. (4-00348)

AMARANTE. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che presso la sede territoriale INAM di Cava dei Tirreni, che comprende

anche il comune di Vietri sul Mare, molti lavoratori a causa del rapido esaurirsi delle « prenotazioni », non riescono ad ottenere le visite mediche e le altre prestazioni richieste e sono costretti a rinunciare od a rinviarle anche di mesi; per sapere se tale situazione è dovuta all'esiguità del personale medico, paramedico od amministrativo od a quale altra causa; per sapere quali provvedimenti si intendono adottare per superare una situazione che comporta notevoli disagi a numerosi assistiti. (4-00349)

ALBERINI E BALZAMO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se è informato che, recentemente, oltre cento cittadini dei comuni di Ome, Polaveno e Brione, in provincia di Brescia, hanno chiesto la ristrutturazione e la sistemazione della strada classificata « militare di uso civile » che congiunge la frazione di S. Giovanni di Polaveno ad Ome.

Detta strada, lunga non più di 5 chilometri, attende da anni di essere asfaltata e i viticoltori e i contadini delle zone interessate lamentano che il traffico divenga sempre più problematico e pericoloso, come denunciato più volte dai comuni interessati, da enti, associazioni e cittadini;

e per conoscere quali provvedimenti intenda assumere il Genio militare, più volte sollecitato, per porre rimedio in modo stabile alla mancata sistemazione del fondo di detta strada, usata quotidianamente da molti lavoratori dipendenti, artigiani e commercianti. (4-00350)

AMARANTE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che il decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 419, prevede, all'articolo 9, la istituzione nei capoluoghi regionali di « Istituti regionali di ricerca, sperimentazione e aggiornamento educativi » e, all'articolo 11, la nomina, con decreto ministeriale, per detti istituti, di un consiglio direttivo di esperti —: 1) se nella città di Napoli, capoluogo di

regione e sede di ufficio scolastico regionale, sia stato istituito, e in quale data, l'istituto previsto dall'articolo 9 del citato decreto n. 419; 2) se sia stato emesso, e in quale data, il decreto ministeriale di nomina del consiglio direttivo; 3) in quale data è stato rivolto invito, rispettivamente, ai consigli scolastici provinciali delle province della Campania ed alla Regione Campania ad eleggere i propri rappresentanti in seno al suddetto consiglio direttivo, e in quale data gli stessi vi hanno provveduto. (4-00351)

AMARANTE. — *Ai Ministri delle poste e telecomunicazioni e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se sono a conoscenza del malcontento esistente tra i numerosi pensionati della frazione « Faiano » del comune di Pontecagnano-Faiano i quali, da alcuni mesi, per riscuotere la pensione, sono costretti a recarsi presso l'ufficio postale, notevolmente distante, di Pontecagnano; per sapere per quale motivo i mandati di pagamento per i pensionati di Faiano non vengono più inviati all'ufficio postale di Faiano ma a Pontecagnano; per sapere, infine, se non ritenga di far comunque ripristinare l'erogazione delle pensioni in favore dei pensionati di Faiano presso il locale ufficio postale evitando il profondo disagio ed il giusto malcontento di tanti pensionati. (4-00352)

FRANCHI, MICELI E LO PORTO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della difesa.* — Per sapere se sia a loro conoscenza che al Battaglione logistico « Mantova » con sede a Udine non è stata concessa alcuna decorazione per il mirabile servizio prestato con encomiabile tempestività (dalle ore 23 del 6 maggio 1976 un ufficiale, due sottufficiali e 64 militari di truppa erano giù a Maiano a prestare i necessari soccorsi) in occasione del tragico terremoto che tre anni or sono colpì il Friuli e concretati nella guida di autoambulanze, nello

scavo e nella rimozione delle macerie troppo spesso con mezzi inadeguati, nel trasporto dell'acqua e dei viveri, degli attendamenti, delle coperte e dei vestiari, per giorni e giorni ininterrottamente senza sosta per il riposo e per il sonno con attività anche presso l'ospedale di Gervasutta, e successivamente alla riparazione e manutenzione dei mezzi militari impiegati nei soccorsi; e per conoscere se non si ritenga di dover provvedere ora.

Gli interroganti, a tale proposito, fanno sapere che i singoli hanno avuto un diploma di riconoscenza, ma che altri reparti hanno avuto anche un riconoscimento che è stato negato al citato battaglione. (4-00353)

AMARANTE. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere per quale motivo — nonostante le richieste avanzate — non sia stato finora istituito nel comune di Angri, in provincia di Salerno, un secondo ufficio postale, tenuto conto del numero degli abitanti e della conformazione edilizia di questo importante centro del salernitano; per sapere quanto tempo occorrerà per la costruzione *ex novo* di un secondo edificio postale in detto comune; per sapere, infine, se, in attesa della detta costruzione, non ritenga di procedere comunque alla istituzione, anche con sede provvisoria, del richiesto secondo ufficio postale nel comune di Angri. (4-00354)

AMARANTE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso: *a)* che fin dal 1962 il comune di Sala Consilina ha richiesto la istituzione di un distaccamento dei Vigili del fuoco e che tale richiesta è stata ancora una volta ripresentata dall'Amministrazione comunale in data 20 gennaio 1979; *b)* che sia nel comune di Sala Consilina sia nella più ampia zona del Vallo di Diano si sono spesso verificate in questi anni situazioni che hanno ampiamente dimostrato la validità della richiesta avanzata; *c)* che lo stesso Mini-

stero aveva espresso, già nel 1962, parere favorevole alla istituzione del richiesto distaccamento; *d)* che il comune di Sala Consilina con la delibera di Giunta del 20 gennaio 1979 ha dichiarato di volersi far carico di tutti gli oneri ad esso spettanti per la richiesta istituzione del Distaccamento — se non ritenga di istituire il Distaccamento dei Vigili del fuoco nel comune di Sala Consilina a servizio dell'intero Vallo di Diano; per sapere, inoltre, entro quale periodo si ritiene di poter provvedere alla istituzione del suddetto distaccamento. (4-00355)

AMARANTE. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che l'agenzia di Angri, in provincia di Salerno, dell'Automobile Club d'Italia, a partire dal 1° gennaio 1979 non esegue più le operazioni di rinnovo dei bolli di circolazione e limita, invece, la propria attività alla sola raccolta delle iscrizioni all'ACI e alla stipula di contratti di assicurazione; per sapere se non ritenga di invitare i responsabili dell'ACI a far ripristinare presso la suddetta agenzia le operazioni di rinnovo dei bolli di circolazione nonché ad eseguire tutte le altre operazioni e gli altri servizi che l'ACI stesso svolge nelle altre due sedi.

Risulta che rappresentanti ACI avrebbero invitato alcuni utenti a provvedere alle operazioni di rinnovo dei bolli di circolazione presso altre agenzie della zona. Tale posizione è giustamente ritenuta inaccettabile dai soci sia perché il comune di Angri conta oltre 24.000 abitanti, sia perché essendo l'ACI abilitato allo svolgimento di funzioni pubbliche, si ritiene che dette funzioni debbano essere assolve anche nella suddetta agenzia. (4-00356)

AMARANTE. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che in molte e vaste zone delle province di Salerno, Avellino e Benevento sono venute alla luce rilevanti scoperte archeologiche — se non ritenga di

provvedere ad una assegnazione straordinaria di fondi in favore della Sovrintendenza archeologica delle suddette province ai fini della creazione di parchi archeologici capaci di stimolare un più largo interesse verso un patrimonio culturale di così vasta portata e di incrementare notevolmente il flusso turistico, anche estero, verso le suddette zone. (4-00357)

AMARANTE. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere quali risultati sono stati conseguiti a seguito della emanazione del decreto ministeriale 25 agosto 1972 di istituzione della zona di tutela biologica tra la baia del Sambuco e la punta dell'Ogliastro in Santa Maria di Castellabate; per sapere, inoltre, quali iniziative sono state attuate, anche in concorso con la Regione Campania, per la effettiva creazione del parco marino di Castellabate. (4-00358)

AMALFITANO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della*

sanità e di grazia e giustizia. — Per sapere:

se sono informati circa il sempre più diffuso e organizzato racket per la vendita del sangue che avviene presso gli ospedali e le case di cura con particolare gravità nel Sud ed in specie nella Puglia, come spesso denunciato dalla stampa e puntualmente ribadito da un servizio-inchiesta da *La Gazzetta del Mezzogiorno* del 19, 20, 22, 23 luglio 1979;

quali iniziative concrete si intendano prendere per far fronte ad un'indubbia carenza organizzativa e legislativa, che certamente esige organicità e completezza;

per sensibilizzare ad una maggiore opera pedagogica per una seria educazione civica e sanitaria;

per richiamare l'attenzione delle autorità competenti, perché certe attente e responsabili iniziative giudiziarie (vedi il recente provvedimento del Pretore di Nardò - Lecce), pur nella carenza di una specifica legislazione, non rimangano né isolate ed episodiche, né tanto meno incomplete. (4-00359)

* * *

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

BAMBI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali interventi decidere per scongiurare i gravi danni della Cerchia delle Storiche Mura di Lucca conseguenziali alle piogge abbondantemente cadute nel corso dell'inverno.

In particolare quali finanziamenti straordinari possono prevedersi per ripristinare il largo tratto di parapetto che ha ceduto sul lato nord della Cortina.

Con l'occasione si richiama l'attenzione del Ministro sulla situazione generale all'importante Centro storico di Lucca che rischia di scadere con la perdita di eccezionali testimonianze artistiche ed urbanistiche dei vari periodi di questa Città Stato.

L'argomento è stato anche oggetto di proposta di legge n. 2070 presentata l'8 marzo 1978 dall'interrogante unitamente ad altri parlamentari della circoscrizione.

(3-00180)

AMODEO, BUCCICO E CALDORO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere — anche sulla base delle insufficienti comunicazioni rese ieri 18 luglio 1979 alla X Commissione della Camera — le responsabilità precise e le cause che hanno provocato il grave disastro ferroviario alla Circumvesuviana di Napoli.

Gli interroganti sottolineano come da tempo organizzazioni sindacali e amministrazioni locali hanno proposto provvedimenti adeguati per il potenziamento degli apparati di sicurezza degli impianti fissi e del materiale rotabile della ferrovia ed una più razionale utilizzazione del personale. In definitiva chiedono urgenti risposte anche in merito alle conclusioni delle Commissioni d'inchiesta che valgano ad impedire il protrarsi dei tentativi strumentali di scaricare colpe e responsabilità sui conducenti dei convogli e sui lavoratori.

(3-00181)

TASSONE. — *Al Governo.* — Per conoscere quale fondamento ha la notizia giornalistica, apparsa in questi giorni sulla stampa nazionale, secondo la quale, dopo le perquisizioni operate dalle forze dell'ordine nell'Università di Arcavacata, sarebbero emersi documenti di una certa gravità attinenti al disegno terroristico in atto nel nostro paese.

L'interrogante chiede altresì, di sapere se corrispondono al vero notizie, riportate dalle stesse fonti giornalistiche, secondo le quali dalle suddette perquisizioni sarebbero emersi dati che documenterebbero collegamenti tra gli attentati avvenuti nel nostro paese con un ipotetico disegno eversivo internazionale.

L'interrogante chiede di sapere ancora, se il Governo non ritenga opportuno ed urgente di dare al Parlamento risposte dettagliate e chiare su tali argomenti, onde evitare l'intrecciarsi di pericolose strumentalizzazioni che determinerebbero confusione e disorientamento nell'opinione pubblica non solo calabrese. (3-00182)

MILANI, CAFIERO E MAGRI. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere se risponde al vero quanto è stato affermato da alcuni organi di stampa, circa l'esistenza nei magazzini della polizia di Padova, di ingenti quantitativi di munizioni da guerra che non risultano di proprietà dello Stato. Nel caso che la notizia sia confermata, gli interroganti chiedono di conoscere chi autorizzò la costituzione di tali depositi, per quali motivi e se le autorità centrali del Ministero dell'interno ne fossero a conoscenza; e se altri depositi del genere non siano stati costituiti in altre città. Aggiungono che l'esistenza di depositi incontrollati di munizioni nella città di Padova, centro delle trame eversive, non può non destare vivo allarme, in quanto già in passato munizioni di pertinenza della pubblica sicurezza sono state reperite dalla autorità giudiziaria in covi di terroristi, ad esempio nell'accampamento paramilitare di Pian del Rascino, ove fu ucciso in un conflitto a fuoco il terrorista Degli Esposti.

Per conoscere inoltre quali provvedimenti cautelativi e conservativi si vorranno adottare, in attesa di precisi accertamenti sulla provenienza di dette munizioni e sulla responsabilità del loro occultamento e in attesa che l'autorità giudiziaria competente intervenga, per evitare la dispersione e la sottrazione di indizi e prove di reati, che purtroppo si è dovuta lamentare in altre circostanze in cui sono venute in discussione l'armamento ed il munizionamento dei reparti di polizia, come quelle relative al processo per l'omicidio dello studente Franceschi o come quelle in occasione del tentativo di *golpe* ad opera di Valerio Borghese.

(3-00183)

PAZZAGLIA, BAGHINO E PARLATO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quale atteggiamento intenda assumere di fronte alla giusta anche se tardiva presa di posizione della Regione sarda in ordine all'aumento delle tariffe della Tirrenia per il trasporto merci e delle tariffe aeree per la Sardegna.

Gli interroganti fanno presente che il trasporto da e per la Sardegna di merci e di passeggeri è già tanto oneroso che non è tollerabile nessun aggravio.

(3-00184)

CARMENO, GUALANDI E RAFFAELLI EDMONDO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* — Per conoscere i motivi per i quali, nonostante reiterate richieste, non hanno ricevuto i rappresentanti del movimento per il sindacato unitario di polizia, portatore di istanze maggioritarie, responsabili e costruttive nel Corpo, mentre hanno ostentato l'incontro con un sedicente « sindacato autonomo » sicuramente minoritario e quanto meno ambiguo negli obbiettivi che persegue.

(3-00185)

CARMENO, GUALANDI, RAFFAELLI EDMONDO, ANGELINI, BOTTARI ANGE-
LA MARIA, CASALINO, DE SIMONE, DI

CORATO, FAENZI, GRADUATA, PECCHIA TORNATI MARIA AUGUSTA E SCARAMUCCI GUAITINI ALBA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere i motivi:

della sua precipitazione a convocare alla vigilia delle elezioni politiche del 3-4 giugno, in modo anomalo, la commissione per la promozione al grado di tenente generale del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza;

della esclusione, da parte della commissione, dalla nomina alla suddetta carica del maggior generale Vincenzo Felsani Comandante dell'Accademia degli ufficiali della pubblica sicurezza, già valutato per la promozione negli anni 1976-1977-1978, dichiarato idoneo e tra i primi in graduatoria;

della sua fretta a rimuovere lo stesso dal Comando dell'Accademia per collocarlo « a disposizione » in attesa di pensionamento.

Gli interroganti desiderano conoscere in particolare quanto abbia inciso nella fretta e nella scelta, l'impegno del maggior generale Felsani per la riforma ed il rinnovamento della polizia. (3-00186)

ACHILLI, FERRARI MARTE E LOMBARDI. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere se risponda al vero quanto è stato affermato da alcuni organi di stampa, circa la esistenza nei magazzini della polizia di Padova, di ingenti quantitativi di munizioni da guerra che non risultano di proprietà dello Stato. Nel caso che la notizia sia confermata, chiedono di conoscere chi autorizzò la costituzione di tali depositi, per quali motivi e se le autorità centrali del Ministero dell'interno ne fossero a conoscenza; e se altri depositi del genere non siano stati costituiti in altre città. Aggiungono che l'esistenza di depositi incontrollati di munizioni nella città di Padova, centro della eversione nera e rossa non può non destare vivo allarme, in quanto già in passato munizioni di pertinenza della pubblica sicurezza sono state reperite dalla autorità giudiziaria in covi di terroristi, ad esempio nell'accampamen-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 LUGLIO 1979

to paramilitare di Pian del Rascino, ove fu ucciso in un conflitto a fuoco il terrorista Degli Esposti.

Interrogano inoltre il ministro della giustizia per conoscere quali provvedimenti cautelativi e conservativi vorrà adottare, in attesa di precisi accertamenti sulla provenienza di dette munizioni e sulla responsabilità del loro occultamento, l'autorità giudiziaria competente per evitare la dispersione o la sottrazione di indizi e prove di reati, che purtroppo si è dovuta lamentare in altre circostanze in cui sono venute in discussione l'armamento ed il munizionamento dei reparti di polizia, come quelle relative al processo per l'omicidio dello studente Franceschi o come in occasione del tentativo di *golpe* ad opera di Valerio Borghese. (3-00187)

MILANI, CATALANO, MAGRI E CASTELLINA LUCIANA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici.* — Per sapere —:

premesso che la Camera dei deputati ed il Senato hanno approvato la legge 8 agosto 1977, n. 546 (apparsa sulla *Gazzetta Ufficiale* del 22 agosto del 1977, n. 277) concernente « Ricostruzione delle zone della regione Friuli-Venezia Giulia e della regione Veneto colpite dal terremoto nel 1976 », in cui si stabilisce nell'articolo 1 che per la rinascita dei comuni la Regione provvede a definire con proprie leggi i piani annuali comprensoriali, alla cui attuazione provvederanno gli stessi comuni, consorzi e comunità, tranne per quello che interessa i piani annuali regionali. Si ricorda anche che alla lettera a) della suddetta legge si stabilisce che la Regione definisce con proprie leggi « le norme per la delega di funzione e l'attribuzione di mezzi finanziari agli Enti locali, alle Comunità montane, ai Consorzi di comuni per gli interventi ai fini del risanamento e della ricostruzione nonché per l'attuazione dei piani comprensoriali di sviluppo »;

a) se siano a conoscenza che la Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia ha

approvato nella seduta del 24 maggio '79 la legge regionale n. 35 concernente « Norme modificative ed integrative delle leggi regionali 20 giugno 1977, n. 30 e 23 dicembre 1977, n. 63 e successive modificazioni ed integrazioni, concernenti le riparazioni e la ricostruzione nelle zone colpite dagli eventi tellurici del 1976 e di altre leggi regionali d'intervento » in cui, tra l'altro, all'articolo 28 si afferma che « nel caso di delega al Comune ai sensi dell'articolo 42, ottavo comma, della legge regionale 23 dicembre 1977, n. 63, e successive modificazioni ed integrazioni alla progettazione ed esecuzione delle opere di ricostruzione provvederà la Segreteria generale straordinaria, sentite le Amministrazioni comunali interessate. Per la realizzazione degli interventi di cui al precedente comma la Segreteria generale straordinaria è autorizzata ad operare secondo quanto disposto dall'articolo 35 della suindicata legge regionale o a ricorrere all'istituto della concessione »;

b) se non ritengano che il contenuto di questo articolo della legge regionale contraddica, creando fra l'altro un evidente conflitto di competenze, quanto stabilito invece dalla legge n. 546 dell'8 agosto 1977 in materia di decisione dei comuni rispetto all'opera generale di ricostruzione e se non ritengano che centralizzare l'attività di ricostruzione negli organismi regionali finisca per lasciare spazio a speculazioni o a piani di ricostruzione che poco tengono conto delle esigenze reali dei Comuni interessati;

c) se siano a conoscenza che con telegramma « urgente a mano » il Capo di gabinetto del Commissariato presente nella regione Friuli-Venezia Giulia, in data 29 giugno 1979, non si opponeva all'ulteriore corso di urgenza della legge regionale sopraindicata;

d) come pensano di dover intervenire per definire il giusto ruolo, nell'azione di ricostruzione, dei Comuni terremotati, senza il quale l'opera di risanamento rischia di subire nuovi rinvii o di essere esposta a manovre speculative di gruppi privati o di interessi di gruppi regionali. (3-00188)

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

premessi, che fino al 30 marzo 1978, malgrado tentativi ripetutisi nel giro di oltre venti anni (1957-1977) i farmaci ed i relativi processi di fabbricazione non sono stati resi brevettabili in Italia, che alla data suddetta la Corte costituzionale ha dichiarato incostituzionale l'articolo 14 che vietava appunto la brevettabilità dei farmaci, modificando da un giorno all'altro radicalmente la situazione per l'industria italiana;

se il Governo intende intervenire nella situazione molto pericolosa venutasi a creare per l'industria nazionale in seguito alla mancanza di una normativa transitoria susseguente alla sentenza della Corte costituzionale e quindi al riconoscimento della brevettabilità in Italia dei farmaci e dei relativi processi di fabbricazione e

se, in vista della nuova normativa che entrerà ben presto in vigore nel nostro paese nel campo della proprietà industriale, il Governo non ritiene opportuno riesaminare il disegno di legge a suo tempo presentato dal Ministro dell'industria per regolamentare la brevettazione dei farmaci e concomitantemente stabilire le norme transitorie anzidette, onde alleggerire e facilitare l'iter di questa legge ormai diventata indispensabile. (3-00189)

BIONDI, BOZZI, COSTA E STERPA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che negli ultimi tempi i terroristi politici e l'«anonima omicida» hanno intensificato la loro azione criminosa, culminata con la barbara uccisione di uomini dell'ordine e della legge che avevano ricoperto o ricoprivano posizioni di primo piano negli organismi di loro appartenenza; che la costituzione di una maggioranza parlamentare e di un governo stabile, idonei ad approvare e portare avanti essenziali e adeguati programmi di difesa dello Stato, sembrano ancora troppo lontani rispetto alle neces-

sità impellenti del momento — se e quali iniziative siano state prese per rafforzare, anche con i soli mezzi a disposizione, i servizi preposti alla tutela dell'ordine pubblico, soprattutto allo scopo di rendere maggiormente efficace l'azione di prevenzione. (3-00190)

BOZZI, ALTISSIMO E BASLINI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — premesso che si presenta ogni giorno più consistente la carenza di carburante, gasolio e benzina, nei punti di distribuzione; che siffatta situazione, nonostante l'ottimismo manifestato recentemente dal Governo, rischia di peggiorare a breve termine e di colpire duramente, tra l'altro, il turismo che nel momento presente è in pieno sviluppo nel nostro paese e rappresenta uno dei pochi settori traenti — quali sono i motivi del deterioramento della situazione e se e quali iniziative s'intendano prendere per farvi fronte. (3-00191)

BIONDI — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere, di fronte a tutta una serie di scioperi aziendali accompagnati da manifesti e cartelli contenenti espressioni ingiuriose contro il Direttore generale della Cassa di Risparmio di Ascoli Piceno colpevole, ad opinione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali, di avere determinato il provvedimento disciplinare di sospensione dal servizio di un dipendente della Cassa di Risparmio di Napoli — rappresentante sindacale — imputato di peculato, e contro il quale pende procedimento penale presso la Procura della Repubblica di Ascoli, quali giudizi esprima e quali collegate iniziative intenda assumere di fronte a tale arbitrario comportamento che lede non solo i diritti umani e civili del Direttore Generale, fatto bersaglio di accuse strumentali quanto la stessa funzione e natura del diritto di sciopero così come previsto e configurato dalla Costituzione della Repubblica. (3-00192)

AMBROGIO E MONTELEONE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso:

che è prossima la scadenza del vincolo sui terreni espropriati per la costruzione del quinto centro siderurgico e delle relative infrastrutture a Gioia Tauro;

che, in virtù di questa scadenza, i proprietari possono tornare in possesso, a prezzi molto bassi, dei terreni per il cui esproprio lo Stato ha speso decine di miliardi;

che non è stata ancora precisata la finalizzazione delle opere portuali, in fase di costruzione, per cui sono stati impegnati circa duecento miliardi;

— quali iniziative intende prendere per affrontare la suddetta scadenza, evitando la restituzione dei terreni e decidendo definitivamente la realizzazione degli investimenti industriali previsti. (3-00193)

NAPOLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per sapere — in relazione all'ordine del giorno votato dal Consiglio regionale della Calabria e alla denuncia espressa dalle organizzazioni sindacali;

tenuto conto che a metà agosto scadono i termini di legge oltre i quali i vecchi proprietari possono rientrare in possesso dei terreni destinati al polo industriale di Gioia Tauro;

rilevato che tale possibilità è offerta dalla non utilizzazione dei terreni stessi per l'insediamento delle previste industrie; — se non ritenga necessario intervenire immediatamente con un atto legislativo straordinario, mediante un decreto-legge, al fine di prorogare i termini per l'utilizzo a fini industriali dei terreni espropriati e se contemporaneamente non debba chiedere alla Finsider e alle altre società interessate (Italsiel ed altre) i programmi di realizzazione degli impianti annunciati dal Governo il 31 ottobre scorso (laminatoio, componenti elettronici, aziende metalmeccaniche, eccetera) ai quali occorre aggiun-

gere l'impianto di immediata realizzazione previsto dalla SADEA; e se non debba impegnare tali società nell'avvio delle pratiche relative all'acquisizione delle aree destinate agli impianti previsti. (3-00194)

BRANCIFORTI ROSANNA, BIANCHI BERETTA ROMANA, BARBAROSSA VOZA MARIA IMMACOLATA, CORRADI NADIA, SALVATO ERSILIA, NESPOLO CARLA FEDERICA, CASTELLI MIGALI ANNA MARIA E FRANCESE ANGELA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se sono a conoscenza:

che in parecchi giornali di tiratura nazionale e locale si continuano a formulare i testi delle offerte di lavoro discriminando per sesso;

che si tenta di mascherare tale discriminazione (che di fatto resta!) inserendo un trafiletto pubblicato in apertura dell'elenco delle offerte di lavoro in cui si afferma che tutte le inserzioni debbono intendersi riferite ad entrambi i sessi, ai sensi della legge n. 903;

per sapere altresì quali provvedimenti si intendono assumere;

perché lo spirito della legge sia interpretato secondo i contenuti di giustizia e di uguaglianza che essa ha e che hanno ispirato chi nel Paese e nelle istituzioni si è battuto per il suo varo;

perché abbia termine in breve tempo questa prassi tesa ad aggirare in modo « furbesco » un diritto a cui le donne non intendono rinunciare sancito da una legge dello Stato. (3-00195)

BUCCICO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere — premesso che in alcuni centri di raccolta della Campania vengono distrutti centinaia e centinaia di quintali di frutta, soprattutto pesche, per cui lo Stato paga dalle 180 alle 270 al chilogrammo;

che il Ministero aveva, invece, comunicato alle associazioni ortofrutticole « il divieto assoluto di ritirare il prodotto precisando che non verrà loro pagata nes-

suna compensazione finanziaria » anche in riferimento all'intervento della CEE a favore degli operatori del settore che, solo per il 1978, è stata già di 260 miliardi; che la Regione Campania ha disatteso gli orientamenti del Ministero dell'agricoltura anche per la minaccia dei produttori di effettuare manifestazioni di protesta;

quale è la reale situazione della produzione, commercializzazione e trasformazione di questo prodotto in Campania, in riferimento al notevole non previsto incremento del raccolto delle pesche e della non adeguata utilizzazione da parte delle industrie di trasformazione, fatti questi che mettono in evidenza l'esigenza di una nuova politica agro-industriale specialmente in Campania dove, invece, è tuttora in atto un sostanziale depauperamento di questo settore;

se non ritenga opportuno e urgente convocare una riunione presso il Ministero dell'agricoltura con i rappresentanti delle associazioni dei produttori, della Regione Campania e delle industrie del settore;

se ritenga, infine, di riferire sulla congruità degli eventuali controlli da effettuare nei citati centri di raccolta, anche per evitare il ripetersi di episodi di corruzione, come si verificarono 2 anni fa in analoghe circostanze.

L'interrogante motiva l'urgenza con la esigenza di rispondere ai quesiti posti dalla stampa e soprattutto dai consumatori, anche in riferimento al fatto che lo Stato paga una forte cifra per distruggere un prodotto che nei mercati al consumo viene venduto a circa 1.000 lire al chilogrammo, con uno sperpero ingiustificato del

pubblico danaro e la mancata utilizzazione di un prezioso alimento. (3-00196)

DE POI, MARZOTTO CAOTORTA E CARTA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato, del bilancio e programmazione economica e del tesoro.* — Per conoscere — sulla situazione degli stabilimenti della SNIA Viscosa, in presenza della grave situazione degli stabilimenti della SNIA Viscosa di Rieti, Pavia, Napoli e Villa Cidro e della tensione sociale esistente tra i lavoratori del settore di fronte alla annunciata prospettiva della Cassa integrazione in zone ove gli stabilimenti SNIA hanno una grande rilevanza sul piano occupazionale —

quali iniziative si siano prese per la approvazione del piano triennale di ristrutturazione industriale 1979-81 presentato dal gruppo SNIA per usufruire dei benefici della legge 675 per la ristrutturazione industriale;

se la SNIA abbia presentato il piano di ristrutturazione finanziaria presso gli istituti bancari in base alla legge n. 787 per la costituzione del consorzio bancario per il risanamento e se tale piano è stato preso in esame dagli istituti bancari medesimi;

se inoltre esiste conformità fra il piano SNIA e l'accordo comunitario per il settore delle fibre;

se infine il gruppo SNIA abbia presentato i singoli progetti per stabilimento al fine di usufruire dei benefici previsti dalla predetta legge n. 675. (3-00197)

INTERPELLANZE

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per sapere come intendono far fronte alla situazione di estrema confusione creatasi — per la mancanza di tempestive iniziative e per la contraddittorietà di certi atteggiamenti pubblici — nell'approvvigionamento al Paese dei prodotti petroliferi.

« Siamo, infatti, un Paese turistico in piena stagione estiva con le autostrade e con vaste zone non adeguatamente fornite di carburanti, abbiamo grosse difficoltà negli approvvigionamenti per l'agricoltura e la pesca, per gli automezzi pesanti che trasportano derrate alimentari e merci, ecc. La stessa industria non ha scorte e certezze adeguate, mentre quella turistica in vasti comprensori (come quello emiliano-romagnolo), vivacchia alla giornata. Non è stato, infine, ancora sfiorato il problema del gasolio per il riscaldamento delle abitazioni nella prossima stagione autunnale ed invernale, ciò che sta preoccupando milioni di famiglie italiane.

« Infine, vi sono compagnie petrolifere che hanno ridotto notevolmente le loro forniture sul mercato nazionale senza dati certi sulle prospettive, le quali potrebbero anche diventare ancora più negative delle attuali.

« L'interpellante ritiene che la situazione non possa restare allo sbando nei termini attuali, senza un minimo di certezza e di programmazione, col rischio che tutto questo porti al caos, all'exasperazione ed al fermo di comparti fondamentali per la vita del Paese. Col rischio, anche, che si aprano le porte alle speculazioni esterne ed interne più sfrenate, con conseguenze inimmaginabili sulla vita sociale e civile dell'intera comunità nazionale.

(2-00036)

« SERVADEI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro del tesoro, per sapere — premesso che il bilancio della RAI-TV per il 1978 presenta difformità nei conti economici rispetto all'avanzo dichiarato in sede fiscale motivo per il quale non è dato di sapere se la nuova gestione chiude i propri conti in pareggio, in attivo ovvero in *deficit*;

considerato che gli stessi gruppi politici che gestiscono l'azienda radiotelevisiva appaiono divisi nella valutazione dei risultati conseguiti dalla RAI-TV tanto da esprimere giudizi non certo lusinghieri sulla qualità dei programmi, sulla quantità delle spese e sulla sua rispondenza alle esigenze di una moderna azienda di informazione;

considerato altresì che talune poste del bilancio non appaiono giustificate dal reale valore patrimoniale delle cose cui si riferiscono;

rilevato infine che attraverso la SIPRA e la liquidità a quest'ultima garantita dalla RAI-TV si è costituita una sorta di catena di solidarietà per finanziare testate di quotidiani e riviste oltretutto a prescindere dalla loro reale diffusione — se risulta a verità che:

1) il reddito denunciato dalla RAI-TV (18 miliardi) è superiore al reddito dichiarato nel bilancio (circa 1 miliardo);

2) il bilancio non sia stato predisposto e approvato dagli Organi istituzionalmente preposti (IRI, Consiglio di Amministrazione RAI-TV) ma dal direttore generale Berté sentito un ispettore dell'IRI;

3) la RAI-TV consente alla SIPRA di lucrare interessi su un proprio credito iscritto in bilancio sottraendo così al controllo di merito e di legittimità l'uso di diversi miliardi;

4) la passività della RAI-TV — che non è dato di ricavare dal conto economico e da quello patrimoniale — venga ventilata in funzione della richiesta di aumento dei canoni di utenza;

5) non siano stati effettuati investimenti patrimoniali per conservare liquidità nelle banche e fruire di interessi an-

ziché di ricavi dalla vendita e dal noleggio delle opere prodotte.

« Tutto ciò premesso, gli interpellanti chiedono infine il motivo per il quale in presenza di rilievi quali quelli rappresentati non si sia provveduto a richiedere alla Società concessionaria la certificazione del bilancio della RAI-TV da cui trarre obiettivi motivi di valutazione in ordine ai rilievi stessi ed alle relative responsabilità.

(2-00037) « SERVELLO, BAGHINO, ZANFAGNA ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Governo per sapere — premesso che nella seduta del 17 aprile 1978, il Governo, a mezzo del Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali, rispondendo ad interpellanza degli stessi deputati interpellanti, comunicava che era in corso di definizione presso il Ministero dell'industria il piano siderurgico nazionale, che avrebbe dovuto essere presentato nei mesi successivi alla Comunità europea per una decisione sulla sua coerenza con la politica comunitaria nel settore siderurgico; che, nella stessa occasione, il Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali comunicava l'impegno del Governo a rassegnare al Parlamento entro e non oltre il termine di quattro mesi gli interventi allo studio per la zona di Gioia Tauro e le iniziative "in comparti eventualmente diversi" dal comparto siderurgico, neces-

sarie per garantire in quell'area l'attuazione dell'impegno occupazionale assunto;

premessi, inoltre, che il termine di quattro mesi al quale il Governo si era impegnato è scaduto senza che sull'argomento del V Centro siderurgico di Gioia Tauro fossero fornite le comunicazioni annunciate — se e quali iniziative intenda assumere in coerenza con gli impegni comunicati al Parlamento ed in relazione alla grave situazione dell'area di Gioia Tauro, improvvidamente devastata nelle colture agrumarie sacrificate per dare luogo all'insediamento del centro siderurgico, nonché in considerazione della ventilata riduzione delle infrastrutture portuali alle quali sembra stia dando luogo la Cassa per interventi straordinari per il Mezzogiorno con riflessi immediati sulla occupazione;

per conoscere altresì se, a distanza di tanti anni dagli impegni di realizzazione, il Governo non ritenga doveroso ed urgente assumere un atteggiamento definitivo sulla questione del V Centro siderurgico di Gioia Tauro, ponendo fine ad una situazione intollerabile che pregiudica lo sviluppo della zona, della provincia di Reggio e dell'intera Calabria, suscitando lo sdegno allarme delle popolazioni stanche di attendere in una condizione occupazionale e socio-economica gravissima mentre sembra, addirittura, che il decorso del tempo stia per privare di efficacia i decreti di esproprio dei terreni destinati all'insediamento del V Centro.

(2-00038)

« VALENSISE, TRIPODI ».

*Stampa effettuata negli Stabilimenti
Litografici Carlo Colombo S. p. A.
in Roma, Via Uffici del Vicario, 15*
