CAMERA DEI DEPUTATI N. **2532**-A-*bis*

RELAZIONE DELLA X COMMISSIONE PERMANENTE

(TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

(RELATORI **BAGHINO** E **GALASSO**, *di minoranza*)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
(RUMOR)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELL'INTERNO
(TAVIANI)

COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(LAURICELLA)

COL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE
(PRETI)

E COL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE
(PIERACCINI)

alla Presidenza il 26 novembre 1973

—

Conversione in legge del decreto-legge 23 novembre 1973, n. 741, concernente sanzioni per la inosservanza di divieti di circolazione nei giorni festivi

Presentata alla Presidenza il 10 dicembre 1973

RELAZIONE DI MINORANZA

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il disegno di legge per la conversione in legge del decreto-legge 23 novembre 1973, n. 741, concernente sanzioni per la inosservanza di divieti di circolazione nei giorni festivi, riporta la società italiana alla cruda realtà e denuncia in modo inequivocabile la pesante responsabilità degli schieramenti politici che hanno dato vita ai governi succedutisi nel dopoguerra alla guida della nazione.

Le misure restrittive assunte dal Governo per fronteggiare la crisi energetica rilevano in modo drammatico la caduta verticale della società dei consumi caldeggiata e realizzata da tutte le forze politiche scaturite dalla tragica tempesta morale e politica del 1945.

Siamo, dunque, al momento della verità di una intera politica: quella del centro-sinistra in questa edizione, sotto il manto della opposizione diversa del partito comunista italiano. La mancanza di un piano petrolifero, con la grave conseguenza di vedere interrotta la produzione di parte di numerose aziende, l'incapacità dimostrata di bloccare la lievitazione dei prezzi, l'insufficienza di centrali elettriche, l'inadeguatezza delle strutture e dei mezzi pubblici, sono gli elementi di una realtà non nuova che si va facendo di giorno in giorno più preoccupante.

L'austerità è divenuta emergenza che la nazione – per colpa degli errori e della imprevidenza del Governo – non è preparata ad affrontare. L'aspetto più inquietante è senza alcun dubbio costituito dalla crisi energetica, che ha trovato il Governo del tutto impreparato benché fosse da tempo prevista – infatti, l'embargo arabo ne ha solo di poco anticipata la esplosione – tanto impreparato da dichiarare, appena alla ripresa dei combattimenti tra arabi e israeliani, che vi era assoluta carenza di petrolio, per smentire subito dopo e per poi prendere i drastici provvedimenti che hanno dato luogo anche al decreto-legge attualmente al nostro esame.

Il Governo non ha tenuto conto: che le petroliere impiegano 40 giorni per compiere il percorso tra il golfo Persico e – mediante il periplo dell'Africa – un porto italiano; che ogni compagnia petrolifera in Italia mantiene di massima una scorta di 75 giorni al fine di garantire la raffinazione e la distribuzione; che l'Italia ha una capacità di raffinazione che eccede di circa 70 milioni di tonnellate il fabbisogno nazionale e che, di conseguenza, i depositi rispetto ai consumi sono, in percentuale, ancora maggiori. Poteva, e doveva, il Governo riflettere, inoltre, sul fatto che l'eccedenza di cui abbiamo parlato è indispensabile all'Europa, e che le compagnie petrolifere devono ricorrere alle raffinerie italiane per rifornire altri Stati e che ciò poteva costituire un punto di forza per le intese politiche a livello multinazionale.

Nonostante ciò, siamo alla mancanza di carburante che ha già costretto un numero rilevante di industrie a rallentare, se non a sospendere la produzione, con l'avvio di migliaia di operai in cassa di integrazione; mentre altre si trovano con le scorte sull'orlo dell'esaurimento. La FIAT, a causa di queste difficoltà afferenti la produzione, già prevede il ricorso alla cassa di integrazione per circa 30.000 dipendenti. Il numero dei disoccupati in Italia sarà di certo ben presto superiore ai due milioni – senza considerare il parcheggio della cosiddetta disoccupazione intellettuale – se la situazione non muterà in via radicale nei tempi brevi. Non meno significative e preoccupanti si palesano le situazioni in cui versano gli enti locali e le aziende municipalizzate, ove si considerino i dati forniti dall'ANCI e dalla CISPEL.

Il tutto in un quadro di scarsa tenuta, se non di paurosa caduta della lira sul mercato finanziario interno e internazionale.

In tale contesto sociale e politico il disegno di legge n. 2532, che arriva per il suo esame in aula dopo una incerta e dubbiosa navigazione nelle Commissioni trasporti e giustizia della Camera, non risponde alle pressanti aspettative della nazione e appare del tutto inadeguato alle esigenze dell'ora. Da un punto di vista particolare, il provvedimento in questione – a prescindere da ogni considerazione in ordine alla sua anomalia tecnica che, se da una parte ha determinato perplessità di natura costituzionale, con problemi anche di competenza sollevati dalla Commissione giustizia, dall'altra ha portato la Commissione trasporti, competente primaria in materia, a

decidere sulla misura di pene pecuniarie di carattere amministrativo relative ad un provvedimento neppure preso in esame – fallisce nella sua sperimentata applicazione l'obiettivo che si propone: cioè, la limitazione del consumo di carburante.

Anche se dobbiamo parlare soltanto di sanzioni pecuniarie, non possiamo tralasciare di manifestare le nostre grandi preoccupazioni per la conseguenza del divieto di circolazione, che ha poi dato luogo al decreto al nostro esame, e delle restrizioni nei consumi. Non parliamo tanto dell'incidenza negativa che avrà – come naturale conseguenza – nel settore dell'automobile: settore comprendente la fabbricazione dell'automobile, come le officine di riparazione, gli addetti ai lubrificanti, i dipendenti delle fabbriche di pneumatici, di accessori, nonché gli addetti ai settori indotti che scaturiscono, tra l'altro, dalla circolazione della macchina. È una incidenza del 25-30 per cento, con ripercussioni occupazionali gravi. Parliamo invece dell'incidenza negativa che già sta avendo nel campo del turismo. Limitiamoci al cosiddetto turismo itinerante, cioè a quello che potrebbe definirsi come turismo domenicale o di fine settimana. In questo settore il giro d'affari ammonta almeno a duemila miliardi che, con la proibizione di circolare in macchina, viene come minimo a dimezzarsi; sono mille miliardi – per limitarci a questo ristretto settore – che non circolano, che non vengono spesi, né investiti, né depositati: non circolano come affari, ecco tutto; mille miliardi in meno che si traducono in incassi minori per migliaia di negozi, di trattorie – quelle di campagna – di *autogrill*, di bar, eccetera; mille miliardi in meno che significano minori consumi, minori acquisti, minore necessità di personale.

Sta di fatto che i risultati della prima « domenica a piedi » degli italiani sono quanto mai scoraggianti se è vero – per ammissione concorde delle più qualificate fonti di informazione – che la riduzione imposta alla circolazione delle auto private non ha realizzato il risparmio preventivato, in quanto la forzata permanenza nelle case della quasi totalità delle persone non solo ha determinato un maggior consumo di carburante da parte delle centrali elettriche, ma ha creato gravi problemi alla tenuta e alla efficienza delle strutture degli impianti generatori di elettricità, nonché alla portata della distribuzione di energia. La mancanza di gasolio per l'approvvigionamento degli impianti di riscaldamento nelle case e nelle industrie, infatti, postula un maggior consumo di energia elettrica da parte degli utenti e uno spreco notevole di carburante per le centrali elettriche, ove si consideri che l'indice di trasformazione dell'energia elettrica in portata calorifera tocca livelli bassissimi.

D'altro canto, i limiti alla circolazione dei mezzi privati ha posto in luce la fallimentare politica governativa a favore del trasporto pubblico, che ha denunciato tutta la sua inidoneità a sodisfare le esigenze sociali provenienti dalla maggiore domanda: inidoneità che per altro aveva subìto recentemente un pesante colpo dall'aumento del prezzo del gasolio, richiesto dal Governo, in misura addirittura percentualmente superiore a quello praticato per la benzina.

Non dimentichiamo inoltre la grave incidenza nella crisi determinata dal sistema quanto mai ambiguo e misterioso del trasporto del greggio a mezzo di petroliere, di cui non si riesce a comprendere l'esatta destinazione, allo stesso modo della inverosimile mancanza di scorte da parte dell'apparato delle raffinerie italiane, pur celebrate tra le più grandi e capaci del mondo.

Non tralasciamo di osservare come la misura stessa delle sanzioni appaia inadeguata alla soluzione del problema che affligge il paese e accentui la mania persecutoria della maggioranza di centro-sinistra nei confronti dei cittadini.

Per queste ragioni, succintamente accennate, contrastiamo questo disegno di conversione in legge del decreto-legge 23 novembre 1973, n. 741, che sembra voler recuperare tanta più credibilità quanto più prospetta una astratta austerità, dimenticando di individuare modi più accorti e articolati di intervento – come il razionamento della benzina, il potenziamento concreto e immediato del trasporto pubblico, la intensificazione della ricerca per lo sfruttamento nucleare ai fini energetici – che non inducano traumi irreparabili in una struttura economica e produttiva, come quella italiana, già in stato di pesante crisi per effetto di una ultradecennale politica pregna di errori politici, di sballate previsioni economiche, di prevaricazioni mafiose, di esaltazione della società dei consumi, che oggi raccoglie la cenere della sua diserzione morale e spirituale.

Per questo combattiamo la conversione in legge di un provvedimento che vuole contrabbandare per inflessibile e austera rigorosità quel che altro non è che la sommatoria della fallimentare politica del centro-sinistra vecchio e nuovo, nella speranza di scaricare sugli italiani il peso delle responsabilità che sono

esclusive della classe dirigente politica al potere.

Per questo non condividiamo i lamenti di chi vorrebbe più centrali elettriche e per la loro mancata costruzione addossa ad altri le colpe, ma non ci spiega come mai a tutt'oggi non è stato ancora posto in opera neppure il primo mattone della nuova centrale elettrica che l'ACEA, l'azienda comunale per la elettricità di Roma, ha ordinato il 21 dicembre 1971 dopo una regolare gara internazionale autorizzata dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, con un decreto del 1968. Non c'erano, infatti, problemi ecologici da risolvere. La centrale era stata autorizzata. Eppure sono ormai passati inutilmente quasi due anni dall'aggiudicazione del contratto.

Ma, a parte ogni considerazione sugli errori dei passati governi, siamo contro il provvedimento in esame anche perché troppe segnalazioni ci sono già pervenute in merito alla situazione commerciale e turistica che è venuta a determinarsi nelle due ultime domeniche: particolarmente è preoccupante la situazione della Liguria, di quei centri che hanno sempre legata la propria esistenza ai piemontesi e ai lombardi, che nell'entroterra ligure e sulla riva del mare sogliono trascorrere i giorni festivi, dando vita ovviamente a consumi di ogni genere, all'animazione di alberghi che solitamente, ad eccezione del periodo estivo, stentano a trovare clientela, dando vita a quelle caratteristiche trattorie di campagna che sono disseminate in tutte le contrade, non soltanto liguri e che poggiano la loro attività sui turisti di passaggio, sui turisti cosidetti itineranti.

Ma, a parte tutto ciò, gli inconvenienti riguardano anche i servizi di prima necessità: infatti già si sono verificati molti casi di medici che, trovandosi fuori casa e chiamati d'urgenza per una visita a domicilio o per un intervento operatorio in ospedale, hanno dovuto attendere l'arrivo dell'automezzo dei carabinieri – i quali spesso con un solo automezzo devono svolgere molteplici servizi – per poter ottemperare alla chiamata urgente.

Dietro la pretesa austerità, dietro la maschera di una pseudo riconversione della società ad un nuovo modello di vita, vi è l'arrogante desiderio di soffocare le legittime istanze del popolo per la sua elevazione sociale contro la conservazione accanita del potere, da parte della maggioranza governativa, attraverso la germinazione di nuovi sbocchi politici nella formula del « compromesso storico ».

La battaglia del Movimento sociale italiano-destra nazionale avrà, dunque, lo scopo precipuo – nel combattere il provvedimento in esame – di sensibilizzare l'opinione pubblica sulla reale, drammatica situazione in cui versa la nazione per colpa della politica sociale ed economica di questo centro-sinistra, che tanto piace ai comunisti.

BAGHINO E GALASSO, *Relatori di minoranza.*