

180.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 13 NOVEMBRE 1973

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ZACCAGNINI

| INDICE  | PAG.  | PAG.   |
|---|-------|--|
| <b>Missioni</b> . . . . .   | 10501 |  |
| <b>Assegnazione di progetti di legge alle Commissioni in sede referente</b> . . . . .   | 10501 |  |
| <b>Disegni di legge:</b>  |       |  |
| <i>(Approvazione in Commissione)</i> . . . . .  | 10501 |  |
| <i>(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa)</i> . . . . .           | 10546 |  |
| <i>(Proposta di trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa)</i> . . . . . | 10547 |  |
| <i>(Trasmissione dal Senato)</i> . . . . .  | 10501 |  |
| <b>Disegno di legge (Discussione):</b>  |       |  |
| Provvidenze per l'industria cantieristica navale (1938) . . . . .                       | 10523 |  |
| PRESIDENTE . . . . .  | 10523 |  |
| ALESI . . . . .   | 10530 |  |
| BODRITO . . . . .   | 10533 |  |
| CERAVOLO . . . . .  | 10539 |  |
| LEZZI . . . . .   | 10527 |  |
| MAROCCO, <i>Relatore</i> . . . . .  | 10524 |  |
| PIERACCINI, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .                           | 10527 |  |
| <b>Proposte di legge:</b>   |       |  |
| <i>(Annunzio)</i> . . . . .   | 10501 |  |
| <i>(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa)</i> . . . . .           | 10546 |  |
| <i>(Trasmissione dal Senato)</i> . . . . .  | 10501 |  |
|   |       | <b>Proposta di legge (Seguito della discussione):</b>  |
|   |       | SPAGNOLI ed altri: Norme in favore dei lavoratori dipendenti il cui rapporto di lavoro sia stato risolto per motivi politici e sindacali (474) . . . . . |
|   |       | 10504  |
|   |       | PRESIDENTE . . . . .   |
|   |       | 10504  |
|   |       | DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale</i> . . . . .   |
|   |       | 10506  |
|   |       | DEL PENNINO . . . . .  |
|   |       | 10508, 10519, 10521  |
|   |       | LIGORI . . . . .   |
|   |       | 10520  |
|   |       | TASSI . . . . .  |
|   |       | 10509, 10516, 10517, 10518, 10520, 10521, 10523  |
|   |       | ZANIBELLI, <i>Presidente della Commissione</i> . . . . .   |
|   |       | 10504  |
|   |       | <b>Interrogazioni, interpellanze e mozione (Annunzio):</b>   |
|   |       | PRESIDENTE . . . . .   |
|   |       | 10547  |
|   |       | ACHILLI . . . . .  |
|   |       | 10547  |
|   |       | BALDASSARI . . . . .   |
|   |       | 10547  |
|   |       | MARZOTTO CAOTORTA . . . . .  |
|   |       | 10548  |
|   |       | <b>Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)</b> . . . . .   |
|   |       | 10504  |
|   |       | <b>Per un lutto del deputato Gava:</b>   |
|   |       | PRESIDENTE . . . . .   |
|   |       | 10504  |
|   |       | <b>Corte dei conti (Trasmissione di relazione)</b> . . . . .   |
|   |       | 10501  |
|   |       | <b>Ordine del giorno della seduta di domani</b> . . . . .  |
|   |       | 10548  |
|   |       | <b>Trasformazione e ritiro di documenti del sindacato ispettivo</b> . . . . .  |
|   |       | 10549  |

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 17.**

D'ALESSIO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta dell'8 novembre 1973.

(È approvato).

**Missioni.**

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento comunico che i deputati Mitterdorfer e Rizzi sono in missione per incarico del loro ufficio.

**Annunzio di proposte di legge.**

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

MARTINI MARIA ELETTA ed altri: « Tribunale per i minorenni e per la famiglia » (2492);

QUILLERI e MALAGODI: « Autorizzazione all'installazione di ripetitori per la ricezione e la trasmissione dei programmi trasmessi da stazioni televisive estere » (2494);

MARIOTTI ed altri: « Norme in materia di assistenza ai ciechi civili » (2495).

Saranno stampate e distribuite.

**Trasmissioni dal Senato.**

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

« Norme sul consorzio e sull'ammasso obbligatorio dell'essenza di bergamotto » (*già approvato dalla IX Commissione permanente del Senato, modificato dalla Camera e nuovamente modificato da quella IX Commissione permanente*) (1365-B);

Senatori GAROLI ed altri: « Modifica alla legge 20 febbraio 1958, n. 93, e successive modifiche, sulla assicurazione obbligatoria dei medici contro le malattie e le lesioni causate dall'azione dei raggi X e delle sostanze radioattive » (*Approvato da quella XI Commissione permanente*) (2493).

Saranno stampati e distribuiti.

**Trasmissione dalla Corte dei conti.**

PRESIDENTE. Informo la Camera che il presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la determinazione e la relativa relazione della Corte stessa sulla gestione finanziaria del Comitato olimpico nazionale italiano, per gli esercizi dal 1967 al 1971 (Doc. XV, n. 44/1967-1968-1969-1970-1971).

Il documento sarà stampato e distribuito.

**Approvazioni in Commissione.**

PRESIDENTE. Comunico che la XII Commissione (Industria), nella riunione dell'8 novembre 1973, in sede legislativa, ha approvato i seguenti disegni di legge:

« Localizzazione degli impianti per la produzione di energia elettrica » (1852), *con modificazioni*;

« Attuazione della direttiva del Consiglio delle Comunità europee 69/493/CEE sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al vetro cristallo » (*approvato dalla X Commissione del Senato*) (2448).

**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:

*alla I Commissione (Affari costituzionali):*

VENTURINI: « Promozione alle funzioni superiori dei dipendenti dello Stato che abbiano ottenuto decorazione al valor militare per la partecipazione alla lotta di liberazione » (2444) (*con parere della V e della VII Commissione*);

*alla II Commissione (Interni):*

CIAFFI ed altri: « Istituzione dell'albo e ordinamento della professione di maestro di sci » (2315) (*con parere della I e della IV Commissione*);

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1973

TASSI ed altri: « Norme per la circolazione temporanea nelle zone vietate al traffico automobilistico » (2425) (con parere della I, della VIII e della X Commissione);

MAGGIONI ed altri: « Istituzione dell'ordine dell'albo degli investigatori privati e disciplina della loro attività » (2427) (con parere della IV Commissione);

RUSSO CARLO: « Costituzione in ente autonomo, con sede in Roma, della Accademia nazionale italiana del judo. Disciplina dell'insegnamento del judo, karatè, aikido, kendo, jujitsu » (2455);

alla III Commissione (Esteri):

« Ratifica ed esecuzione della convenzione per la creazione dell'Istituto internazionale per la gestione della tecnologia, con annesso statuto, firmato a Parigi il 6 ottobre 1971, e dell'accordo di sede concluso con l'istituto stesso in Roma il 19 febbraio 1972, integrato dallo scambio di note effettuato in Roma il 17 febbraio 1973 » (2413) (con parere della VIII e della XII Commissione);

« Ratifica ed esecuzione della convenzione tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria per il riconoscimento e l'esecuzione di decisioni giudiziarie in materia civile e commerciale, di transazioni giudiziarie e di atti notarili, conclusa a Roma il 16 novembre 1971 » (2415) (con parere della IV Commissione);

alla IV Commissione (Giustizia):

RICCIO PIETRO: « Modificazioni agli articoli 255 e 605 del codice di procedura penale » (396);

RICCIO PIETRO: « Modifica degli articoli 570, 571 e 572 del codice penale » (664);

ACCREMAN: « Istituzione della corte d'assise di Rimini » (1949);

« Modifica dell'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 1° ottobre 1947, n. 1075, concernente finanziamenti alle industrie » (2432) (con parere della V, della VI e della XII Commissione);

« Modifica dell'articolo 20 della legge 30 luglio 1959, n. 623, concernente nuovi incentivi a favore delle medie e piccole industrie e dell'artigianato » (2433) (con parere della V, della VI e della XII Commissione);

D'AREZZO e SPERANZA: « Disciplina delle operazioni di locazione finanziaria » (2438) (con parere della VI e della XII Commissione);

« Delegazione al Presidente della Repubblica per la concessione di amnistia in materia di reati finanziari » (2476) (con parere della V e della VI Commissione);

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

COMPAGNA: « Modificazione dell'articolo 2 della legge 16 maggio 1970, n. 281, concernente provvedimenti finanziari per l'attuazione delle regioni a statuto ordinario » (60) (con parere della I Commissione);

COCCO MARIA ed altri: « Estensione delle agevolazioni tributarie alle cooperative edilizie a contributo regionale » (502) (con parere della I e della IX Commissione);

ANTONIOZZI: « Avanzamento dei tenenti colonnelli a disposizione della Guardia di finanza » (2389) (con parere della I, della V e della VII Commissione);

IANNIELLO ed altri: « Norme a favore dei diurnisti di 2ª categoria dell'amministrazione finanziaria inquadrati ai sensi del terzo comma dell'articolo 25 della legge 28 ottobre 1970, n. 775 » (2435) (con parere della I e della V Commissione);

SBOARINA ed altri: « Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, concernenti il trattamento degli oggetti di vestiario in pelle agli effetti della imposta sul valore aggiunto » (2465) (con parere della V e della XII Commissione);

alla VII Commissione (Difesa):

PAVONE: « Estensione delle norme di cui all'articolo 16-*quater* della legge delega 18 ottobre 1970, n. 775, previste per gli ufficiali delle forze armate e corpi di polizia » (1610) (con parere della I e della V Commissione);

GARGANO: « Nuove norme sull'avanzamento degli ufficiali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica, iscritti nel ruolo d'onore » (2402) (con parere della I Commissione);

GARGANO: « Ruolo d'onore per gli ufficiali delle forze armate e relativo avanzamento » (2403) (con parere della I Commissione);

BIRINDELLI: « Avanzamento degli ufficiali delle categorie del congedo residenti all'estero » (2443) (con parere della I, e della III Commissione);

alla VIII Commissione (Istruzione):

TERRAROLI ed altri: « Istituzione dell'università degli studi di Brescia » (2395) (con parere della V Commissione);

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1973

SANTUZ: « Modificazione dell'articolo 14 del regio decreto-legge 20 giugno 1935, n. 1071, recante modifiche al testo unico delle leggi sull'istruzione superiore » (2422);

TASSI ed altri: « Obbligatorietà dell'insegnamento della educazione fisica nella scuola di istruzione primaria » (2426) (con parere della I e della V Commissione);

BOLOGNA: « Riscatto del servizio prestato nelle scuole con lingua di insegnamento italiana nei territori della Venezia Giulia passati sotto sovranità jugoslava con il trattato di pace e nella zona B del territorio di Trieste ai fini del trattamento di quiescenza e di previdenza » (2430) (con parere della I e della V Commissione);

*alla IX Commissione (Lavori pubblici):*

CUSUMANO: « Costruzione di un canale di gronda sul versante meridionale di monte Erice a difesa dell'abitato di Trapani » (515) (con parere della V Commissione);

ANSELMI TINA ed altri: « Integrazione dell'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1972, n. 1036, concernente norme per la riorganizzazione delle amministrazioni e degli enti pubblici operanti nel settore dell'edilizia residenziale pubblica » (2388);

BOZZELLI: « Modifica dell'articolo 226 del testo unico delle disposizioni sull'edilizia popolare ed economica approvato col regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165 » (2434) (con parere della IV Commissione);

*alla X Commissione (Trasporti):*

MAGGIONI e MIOTTI CARLI AMALIA: « Modificazione delle norme del codice della strada, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, riguardanti il conseguimento della patente di guida da parte di mutilati e minorati fisici » (725) (con parere della IX Commissione);

PICCINELLI e MARZOTTO CAOTORTA: « Norme integrative dell'articolo 15 della legge 14 luglio 1965, n. 963, sulla disciplina della pesca marittima » (2365) (con parere della V e della XIV Commissione);

MARZOTTO CAOTORTA ed altri: « Obbligatorietà del serbatoio di sicurezza antincendio per autoveicoli e motoscafi » (2373) (con parere della XII Commissione);

BALLARIN ed altri: « Istituzione dell'ente autonomo del porto di Chioggia » (2392) (con parere della I, della VI e della XIII Commissione);

*alla XI Commissione (Agricoltura):*

CARADONNA e MARCHIO: « Modificazione dell'articolo 5 della legge 18 febbraio 1963, n. 301, concernente il riordinamento dei servizi e delle carriere del Corpo forestale dello Stato e dei ruoli organici delle carriere esecutive del Ministero dell'agricoltura e delle foreste » (2344) (con parere della V e della VII Commissione);

ANSELMI TINA ed altri: « Istituzione della riserva naturale del "Massiccio del Grappa" » (2423) (con parere della I, della II, della IV, della V e della VIII Commissione);

*alla XII Commissione (Industria):*

BORTOLANI ed altri: « Norme concernenti la regolamentazione della produzione e del commercio del formaggio parmigiano-reggiano grattugiato » (2339) (con parere della I, della IV, della XI e della XIV Commissione);

*alla XIII Commissione (Lavoro):*

PEZZATI ed altri: « Ordinamento della professione di consulente del lavoro » (2391) (con parere della IV Commissione);

CANESTRARI ed altri: « Ricostruzione della posizione pensionistica e relativo riscatto del servizio prestato dai dipendenti civili dei comandi NATO in Italia » (2410) (con parere della I e della II Commissione);

PICCINELLI ed altri: « Modificazione dell'articolo 6 della legge 2 aprile 1968, n. 424, e dell'articolo 60 della legge 29 aprile 1969, n. 264, in materia di cantieri di lavoro » (2424) (con parere della V Commissione);

VINEIS e GIOVANARDI: « Estensione dei diritti di cui all'articolo 35 della legge 29 ottobre 1971, n. 889, al periodo di lavoro prestato presso datori di lavoro non esercenti pubblici servizi di trasporto » (2445) (con parere della X Commissione);

*alle Commissioni riunite II (Interni) e IV (Giustizia):*

BADINI CONFALONIERI ed altri: « Disciplina giuridica della rappresentazione in pubblico delle opere teatrali e cinematografiche » (2390) (con parere della I, della V e della VIII Commissione).

**Annunzio  
di risposte scritte ad interrogazioni.**

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

Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

**Per un lutto del deputato Gava.**

**PRESIDENTE.** Informo la Camera che il deputato Gava è stato colpito da grave lutto: la perdita della madre.

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

**Seguito della discussione della proposta di legge Spagnoli ed altri: Norme in favore dei lavoratori dipendenti il cui rapporto di lavoro sia stato risolto per motivi politici e sindacali (474).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge Spagnoli ed altri: Norme in favore dei lavoratori dipendenti il cui rapporto di lavoro sia stato risolto per motivi politici e sindacali.

Come la Camera ricorda, nella seduta dell'8 novembre scorso è stata chiusa la discussione sulle linee generali.

Ha facoltà di replicare, in sostituzione del relatore onorevole Borra, il presidente della Commissione, onorevole Zanibelli.

**ZANIBELLI, Presidente della Commissione.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo innanzitutto che l'onorevole Borra, sempre così metodico e assiduo nel partecipare ai lavori parlamentari abbia dovuto far violenza al suo costume per non partecipare alla seduta odierna, ma poiché tale assenza è dettata da motivi di carattere familiare, non solo ritengo di poterlo giustificare, ma desidero anche rivolgergli l'augurio che possa essere rapidamente superata nel modo migliore la situazione che lo preoccupa.

Dall'assenza del relatore deriva una conseguenza, della quale desidero scusarmi con i colleghi: la mia replica sarà probabilmente insufficiente, inadeguata, poiché, avendo dovuto sostituire improvvisamente il relatore, ho potuto fissare soltanto le idee fondamentali. Prendendo atto del modo in cui si è

svolto il dibattito, e ringraziando i colleghi che ad esso hanno partecipato, devo rilevare in linea di principio che vi sono stati generali consensi da parte di ogni gruppo nei confronti dei principi ispiratori di questo provvedimento, che vuole soltanto rimediare ai danni derivati al singolo lavoratore dipendente per l'azione che lo stesso può avere svolto all'interno delle fabbriche prima dell'entrata in vigore dello statuto dei lavoratori, prima cioè che il lavoratore ottenesse quella tutela della sua posizione all'interno della fabbrica che deriva dal nuovo ordinamento legislativo. Il valore morale e politico di questo provvedimento è stato esplicitamente riconosciuto da tutti i colleghi che a nome dei vari gruppi sono intervenuti nella discussione sulle linee generali. Devo infatti rilevare che non è stata manifestata alcuna opposizione sulla sostanza del provvedimento.

Logicamente, però, proprio perché si è avuto su questo argomento un coro unanime di commenti positivi, si deve sentire il dovere di fare in modo che i principi di valore morale e politico contenuti in questa legge non provochino distorsioni in sede applicativa, tali da trasformare questa legge, in sé giusta e imparziale, in una norma atta a favorire disparità di trattamento e discriminazioni.

Proprio a tali discriminazioni hanno fatto riferimento alcuni colleghi. Io penso che la peggiore colpa che si possa addebitare ad un sistema democratico sia proprio quella di perpetuare e riprodurre, nel suo ordinamento legislativo, norme non obiettivamente certe e capaci di riproporre discriminazioni proprie di alcuni sistemi del passato.

È per questo motivo che non posso condividere le critiche che sono state rivolte al provvedimento in esame dall'onorevole Tassi, anche se posso cogliere il senso dei rilievi che egli ha mosso al legislatore, e che sarebbero validi se noi oggi legiferassimo ripristinando vecchie discriminazioni.

Dico con tutta serenità che se io fossi convinto che in questo provvedimento vi è un rigurgito di faziosità; che questo provvedimento consente discriminazioni a danno di qualcuno, non avrei alcuna difficoltà a proporre a questa Assemblea la reiezione. Sono però convinto che non sia questo lo spirito del provvedimento.

Nel momento in cui escludiamo qualunque discriminazione, non possiamo però non tener conto di una fondamentale discriminante. Non possiamo, infatti, non riferirci in primo luogo alla Costituzione repubblicana, la quale manifestamente condanna alcuni sistemi ed alcuni

regimi, valorizzandone invece altri. È questa, come ho detto, una discriminante (e non una discriminazione) che noi non possiamo non rispettare. Compiremmo un atto assurdo e contrario alla Costituzione se paragonassimo un sistema ed un metodo precedenti con quello introdotto dalla Costituzione stessa, mediante i suoi fondamentali principi ispirativi. È questo il motivo per cui fissiamo la data di entrata in vigore della Costituzione.

Capisco come siano doverose alcune conciliazioni, come sia necessario che si guardi a quanto avvenuto in passato con senso di distensione. Ma non possiamo travolgere l'ordinamento fondamentale che è a base della nostra Repubblica.

Ecco perché non ritengo di poter accettare le considerazioni svolte, con molto garbo e con molta intelligenza, dall'onorevole Tassi. Non possiamo continuare all'infinito a riaprire il discorso su un certo passato, non possiamo continuare sempre a guardarci indietro senza fissare alcun limite. E questo limite noi lo fissiamo, per motivi politici e anche morali, alla data di inizio dell'ordinamento in cui oggi viviamo. Alcune situazioni determinatesi prima dell'entrata in vigore della Costituzione traggono origine da una norma di carattere generale che, sotto certi punti di vista, potrebbe giustificare — anche per chi è legato a questa scelta costituzionale — l'adozione di provvedimenti di questo tipo anche a favore di soggetti che sono incorsi nel passato in circostanze e fatti variamente definibili. Ma è fuori dubbio che un siffatto modo di procedere creerebbe molte difficoltà dal punto di vista della sistematica legislativa.

Le preoccupazioni espresse dal collega Tassi, con una interpretazione, a parere mio, forzata se non opportunistica, potrebbero riferirsi ad alcune motivazioni indicate dall'onorevole Del Pennino. Debbo per altro dire che l'onorevole Del Pennino nel suo intervento ha espresso alcune perplessità non sui pericoli, reali o eventuali, di discriminazione, ma su quelli derivanti da una eventuale inesatta interpretazione della norma, cioè da una interpretazione abusiva della norma stessa: dubbio che il legislatore ha il dovere di dissipare. Dobbiamo evitare il moltiplicarsi di siffatti abusi facendo apparire martiri ed eroi coloro che attendono da una certa norma dei benefici dal punto di vista della propria tutela previdenziale. Noi dobbiamo agire senza faziosità rispetto ad alcuno, ma dobbiamo al tempo stesso fare in modo che questa norma legislativa non apra delle crepe nel nostro sistema assicurativo, fornendo la possibilità di far go-

dere benefici dal punto di vista della tutela assicurativa. Non possiamo dimenticare, infatti, che abbiamo assistito purtroppo al moltiplicarsi del numero dei cosiddetti partigiani dopo la guerra e sarebbe veramente grave che nella ipotesi in esame attribuiamo il merito di venire considerati degli eroi a quanti sono stati licenziati per fatti che non hanno niente a che fare con la discriminazione politica, o sindacale, consentendo loro di ricostruire una posizione assicurativa.

Ritengo che questa sia sostanzialmente anche la volontà dei proponenti la legge. In questo paese di giuristi, in cui molti sono capaci di distorcere il senso delle comuni norme esistenti, credo che si renda opportuna la nostra vigile attenzione in questo campo e quindi nella stesura di questo provvedimento. Non ho difficoltà a dire che anche questo provvedimento, così come può essere uno strumento per rendere giustizia a quelle persone che sono state colpite a causa dell'azione sociale e sindacale svolta, può diventare un modo per scoraggiare i giusti, per dare forza agli imbroglioni, per castigare i corretti, ove noi fornissimo una normativa tale da aprire un varco a distorte interpretazioni del pensiero dei proponenti.

Ecco perché ritengo di poter essere favorevole ad alcune sollecitazioni avanzate nel corso del dibattito, anche se a me pare che il testo così formulato rappresenti una base solida e certa, che merita soltanto un perfezionamento formale. Le modifiche proposte dal Governo sono, a mio parere, meritevoli di approvazione e rendono, potremmo dire, ancora più necessaria la vigilanza sulla futura applicazione del provvedimento in esame. Infatti, se l'onere fosse stato posto e fosse rimasto a carico di tutta la collettività, avremmo ugualmente avuto il dovere di vigilare per una corretta e non distorta applicazione della legge; ma poiché l'onere è posto a carico di una gestione alimentata da contributi gravanti sulla produzione, e cioè sui datori di lavoro e sui lavoratori dell'industria, ancora più intensa deve essere la nostra vigilanza, perché non sulla totalità dei cittadini, ma solo su una parte di essi noi addossiamo l'onere finanziario necessario a porre rimedio alla situazione determinatasi a seguito di ingiusti licenziamenti.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, in questo momento non sono in grado di esprimere definitivamente il parere del « Comitato dei nove » sugli emendamenti presentati. Per altro, poiché questa mattina abbiamo lavorato con assiduità attorno al loro testo, ri-

tengo di poter proporre, anche con il consenso degli altri membri del « Comitato dei nove », che si passi ora alla illustrazione di tali emendamenti che, come forse chiarirà qualche collega che li ha presentati, potranno anche essere sottoposti a quelle modifiche tecniche o anche formali di cui si è ravvisata l'opportunità a seguito dello scambio di opinioni avvenuto nell'ambito del « Comitato dei nove ». Nello stesso tempo, avverto però che il Comitato stesso si riserva, d'accordo con il Governo e con alcuni colleghi presentatori di emendamenti, di presentare, nella prossima seduta, il testo definitivo da sottoporre all'approvazione dell'Assemblea.

Tuttavia, pur non esponendo in questo momento un parere sugli emendamenti presentati e soprattutto non pronunciandomi ora in ordine al problema della copertura finanziaria (a questo proposito ricordo ancora che l'onere finanziario viene trasferito a carico della gestione per le pensioni di invalidità e vecchiaia della previdenza sociale e degli altri istituti presso i quali il soggetto era iscritto), ritengo di poter esprimere, a nome del relatore con il quale mi sono consultato, ed anche a nome del « Comitato dei nove », un parere in linea di massima favorevole. Ovviamente vi è qualche dissenso, da parte di alcuni colleghi, su aspetti particolari, ma a nome del relatore ritengo di poter raccomandare alla Camera l'approvazione di questo provvedimento. In conclusione, mi limiterò per il momento ad esprimere, come già detto, un parere in linea di massima favorevole, raccomandando l'approvazione di un provvedimento basato su principi che hanno ottenuto, nell'ambito della Commissione, la maggioranza dei consensi. (*Applausi al centro*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di replicare l'onorevole sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale.

**DE' COCCI, Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero, nel mio brevissimo intervento, ringraziare innanzitutto il presidente della Commissione lavoro, onorevole Zanibelli, che ha ora parlato in sostituzione del relatore, e il relatore Borra per la loro fatica. Ringrazio vivamente anche tutti coloro che sono intervenuti nel dibattito. In particolare, dopo la discussione sulle linee generali, che si è svolta sulla proposta di legge, non posso che confermare quanto ha dichiarato in merito, nella seduta di giovedì scorso, il ministro Bertoldi.

La proposta di legge Spagnoli, come è emerso dal dibattito, si propone di rendere possibile, con un provvedimento di giustizia, la ricostruzione della posizione assicurativa e previdenziale dei lavoratori dipendenti da privati datori di lavoro, il cui rapporto di lavoro sia stato risolto in un determinato periodo mediante licenziamento senza motivazione o con motivazione fittizia o mediante dimissioni coatte (quest'ultimo aspetto è da esaminare con particolare attenzione). Naturalmente dovremo preoccuparci di evitare in ogni caso degli abusi. Il periodo di tempo contemplato dal nostro disegno di legge è compreso fra il 2 giugno 1946 (forse meglio sarebbe stato fissare come *dies a quo* il 1° gennaio 1948, data di entrata in vigore della Costituzione) e l'11 giugno 1970, data di entrata in vigore della legge 20 maggio 1970, n. 300, meglio nota come statuto dei diritti dei lavoratori (tale data è preferibile a quella del 15 luglio 1966, n. 604, data di entrata in vigore della legge sui licenziamenti individuali).

Naturalmente con l'entrata in vigore dello statuto dei lavoratori si è garantita la tutela dei lavoratori contro i licenziamenti arbitrari e discriminatori per motivi ideologici, religiosi o per attività sindacali. Il periodo contemplato è quello in cui, soprattutto quantitativamente, si sono verificati fenomeni del genere.

L'esigenza di pervenire al perfezionamento della proposta di legge emerge, appunto, dal confronto tra la situazione obiettiva di tutela nella quale attualmente si trovano i prestatori di lavoro subordinato, dopo la conquista dello statuto dei diritti dei lavoratori, e la situazione di carenza assoluta di ogni strumento idoneo a garantire la libertà e la dignità dei lavoratori nei luoghi di lavoro anteriormente alla entrata in vigore dello statuto stesso.

Poiché lo statuto dei lavoratori non ha fatto altro che dare concreta attuazione ai principi di libertà e di socialità, che sono a fondamento della Costituzione repubblicana, non è certamente ammissibile che i lavoratori, che nel passato hanno subito licenziamenti da qualificarsi illegittimi ed arbitrari, continuino ad esserne pregiudicati anche dopo l'entrata in vigore delle nuove norme.

Naturalmente, come avviene per ogni riparazione, la proposta in esame, una volta tradotta in legge, solo parzialmente potrà eliminare gli effetti pregiudizievoli concretamente verificatisi. Non è tecnicamente possibile tradurre in legge l'obbligo alle riassunzioni: dobbiamo quindi limitarci a stabilire

una riparazione, quale è appunto prevista nel testo di legge mediante la ricostruzione del solo rapporto assicurativo previdenziale, e ciò al fine di attribuire, nei limiti del possibile ai lavoratori interessati trattamenti pensionistici di livello analogo a quello che avrebbero conseguito qualora il rapporto di lavoro, a suo tempo risolto, fosse continuato per tutta la sua naturale durata.

Non è il caso di sottacere la complessità dei procedimenti tecnici ed amministrativi da adottare per il raggiungimento di questo obiettivo. Sotto questo aspetto, va dato atto alla Commissione lavoro dei difficili problemi che ha dovuto risolvere; e, in questo senso, bisogna riconoscere che la proposta di legge, così come è stata modificata dalla Commissione, soprattutto attraverso il lavoro del Comitato ristretto, è stata notevolmente perfezionata, e potrà in tal modo consentire di raggiungere in modo migliore i fini che essa si propone.

Tuttavia il nuovo testo — come è stato riconosciuto pressoché unanimemente da tutti coloro che sono intervenuti nel dibattito — ha bisogno di ulteriori ritocchi di natura prevalentemente tecnica, ai quali la Camera potrà provvedere accogliendo, in particolare, gli emendamenti presentati dal Governo.

Il Governo è pertanto favorevole all'approvazione della proposta di legge. Ciò risulta anche dal testo degli emendamenti presentati, i quali del resto potranno essere ulteriormente perfezionati, come mi pare che stia avvenendo, in collaborazione con il « Comitato dei nove ». In questo quadro, la partecipazione solidale della mutualità, agli effetti dell'assunzione degli oneri di carattere finanziario che l'approvazione della proposta di legge, a seguito degli emendamenti governativi, comporta, renderà possibile la conclusione sollecitata dell'iter parlamentare della stessa proposta di legge, cosa questa che potrà consentire di porre rimedio, sia pure in modo parziale, ai danni subiti dai lavoratori dipendenti in seguito a discriminazioni di cui sono stati vittime. (*Applausi al centro*).

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli, nel testo della Commissione.

Si dia lettura dell'articolo 1.

**D'ALESSIO, Segretario,** legge:

Per i lavoratori dipendenti di aziende, il cui rapporto privato di lavoro è stato risolto, individualmente o collettivamente, tra il 2 giugno 1946 e l'11 giugno 1970 per motivi che, indipendentemente dalle forme e

motivazioni addotte, siano in tutto o in parte da ricondursi a ragioni di credo politico o fede religiosa, all'appartenenza ad un sindacato o alla partecipazione ad attività sindacali, è ammessa a tutti gli effetti di legge la ricostruzione del rapporto assicurativo obbligatorio per l'invalidità e la vecchiaia di cui erano titolari alla data della risoluzione del rapporto di lavoro, per il periodo intercorrente tra tale data e quella in cui conseguano o abbiano conseguito i requisiti di età e di contribuzione per il diritto alla pensione di vecchiaia.

La ricostruzione del rapporto assicurativo avviene mediante il versamento a totale carico dello Stato dei contributi assicurativi calcolati secondo le aliquote vigenti nei diversi periodi cui si riferisce la regolarizzazione e sulla base di retribuzioni mensili che tengano conto della qualifica rivestita o delle mansioni svolte dal lavoratore nel decennio precedente la cessazione del rapporto di lavoro che risultino a lui più favorevoli sotto il profilo retributivo, delle variazioni intervenute per effetto di contratti od accordi collettivi nazionali ed aziendali; e della normale progressione giuridica ed economica di carriera negli anni successivi al licenziamento.

Qualora il periodo per il quale è ammessa la ricostruzione del rapporto assicurativo risulti parzialmente o totalmente coperto da contribuzione effettiva, obbligatoria o figurativa, tale contribuzione viene detratta fino a totale concorrenza dell'ammontare dei contributi dovuti dallo Stato per i periodi corrispondenti.

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente emendamento:

*Sostituire il primo comma con il seguente:*

Per i lavoratori dipendenti con rapporto di lavoro privato, licenziati tra il 1° gennaio 1948 e il 7 agosto 1966 per motivi che, indipendentemente dalle forme di motivazione addotte, siano da ricondursi esclusivamente a ragioni di credo politico o fede religiosa, all'appartenenza a un sindacato o alla partecipazione ad attività sindacali, è ammessa a tutti gli effetti di legge la ricostruzione del rapporto assicurativo obbligatorio per l'invalidità e la vecchiaia, di cui erano titolari alla data di risoluzione del rapporto di lavoro, per il periodo intercorrente tra tale data e quella in cui conseguano o abbiano conseguito i requisiti di età per il diritto alla pensione di vecchiaia.

**1. 15. Del Pennino, Biasini, Battaglia, Ascari Raccagni, Bandiera, Bogi, D'Aniello, Gunnella, La Malfa Giorgio, Mammi.**

L'onorevole Del Pennino ha facoltà di svolgerlo.

DEL PENNINO. L'emendamento 1. 15 è incentrato su quattro diversi punti. Il primo si riferisce ai termini *a quo* e *ad quem* di applicazione delle norme del provvedimento in esame. Il *dies a quo* che noi fissiamo è il 1° gennaio 1948; il *dies ad quem* è il 7 agosto 1966. Il 1° gennaio 1948 è la data dell'entrata in vigore della Costituzione, cioè, come è stato già sottolineato da parte dell'onorevole Zanibelli, la data in cui furono introdotti nell'ordinamento giuridico italiano i principi generali cui la presente proposta di legge si ispira. La data del 7 agosto 1966 è quella dell'entrata in vigore della legge n. 604 relativa ai licenziamenti individuali, cioè delle norme che davano una prima applicazione a quei principi, stabilendo concrete sanzioni, per i casi in cui essi fossero violati.

Ricordiamo che l'articolo 4 della legge n. 604 stabilisce espressamente che il licenziamento determinato da ragioni di credo politico o religioso, dall'appartenenza a sindacati o dalla partecipazione ad attività sindacali, è nullo indipendentemente dalle motivazioni addotte. Il successivo articolo 8 della medesima legge reca le sanzioni nel caso in cui si accerti la nullità, ai sensi del precedente articolo 4, di un licenziamento, stabilendo per il datore di lavoro l'obbligo della riassunzione del prestatore di lavoro o, in mancanza, del risarcimento dei danni, cui si provvede con un'indennità che va da un minimo di cinque ad un massimo di dodici mensilità dell'ultima retribuzione percepita, avuto riguardo alle dimensioni dell'impresa, all'anzianità del prestatore ed al comportamento delle parti.

Il successivo statuto dei lavoratori, la legge n. 300 del 1970, ha determinato sanzioni più gravi e rilevanti per i datori di lavoro che avessero violato il disposto dell'articolo 4 della legge n. 604. Ma il significato della legge al nostro esame è quello di coprire un periodo in cui i principi costituzionali non hanno trovato applicazione per la mancanza di una norma di legge precisa munita di sanzione, come è stata quella del 15 luglio 1966, n. 604. Ecco perché, a nostro avviso, i termini di decorrenza del provvedimento debbono essere individuati dall'entrata in vigore della Costituzione e dall'entrata in vigore della legge relativa ai licenziamenti individuali.

Il secondo punto trattato dal nostro emendamento si riferisce al nesso causale che deve intercorrere tra l'impegno politico e sindacale del lavoratore e il licenziamento. Il testo

della Commissione prevede che si ha diritto alla ricostruzione della posizione contributiva quando il licenziamento è avvenuto per motivi che, in tutto o in parte, siano da ricondursi « a ragioni di credo politico o fede religiosa, all'appartenenza ad un sindacato o alla partecipazione ad attività sindacali ». Ebbene, noi riteniamo che, se mantenessimo questa formulazione così generica e così ampia (alludo alla frase: « in tutto o in parte »), potremmo far ricadere sotto il dettato di questa legge tutti i casi di licenziamento intervenuti in questi anni. Chiediamo, quindi, con il nostro emendamento, che si stabilisca che possono fruire del diritto, sancito da questo provvedimento, alla ricostruzione a carico dello Stato della posizione assicurativa, soltanto i lavoratori il cui licenziamento si debba imputare esclusivamente a ragioni di carattere politico o di fede religiosa.

Il terzo punto trattato dal nostro emendamento è relativo al periodo per il quale deve essere ricostruita la posizione assicurativa. Il testo del Comitato ristretto afferma che il periodo deve essere quello intercorrente fra la data del licenziamento e quella in cui i lavoratori « conseguano o abbiano conseguito i requisiti di età e di contribuzione per il diritto alla pensione di vecchiaia ». Se mantenessimo questa formulazione potrebbe verificarsi che per il lavoratore che abbia conseguito il requisito di età e non sia invece in possesso di quello di anzianità di contribuzione per avere diritto alla pensione di vecchiaia, si ricostruisca la posizione assicurativa sino al raggiungimento di quest'ultima. Si creerebbe quindi, una situazione particolare (e ci preoccupa il fatto che questa ipotesi sia prevista esplicitamente in un emendamento presentato dal Governo), per cui stabiliremmo con questo provvedimento non la riparazione di un danno, ma un ulteriore vantaggio rispetto agli altri lavoratori, mettendo a carico dello Stato anche i contributi per raggiungere il requisito minimo di contribuzione per il conseguimento della pensione.

In questo modo precostituiremmo davvero una posizione di privilegio, piuttosto che reintegrare nei loro giusti diritti taluni lavoratori. Per questo proponiamo nel nostro emendamento che il periodo per il quale si ricostruisce la posizione assicurativa deve essere quello intercorrente fra la data del licenziamento e quello in cui i lavoratori conseguano o abbiano conseguito i requisiti di età per il diritto alla pensione di vecchiaia.

L'ultimo punto di cui proponiamo la modifica si riferisce alla natura dell'atto che a suo

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1973

tempo causò la risoluzione del rapporto di lavoro di coloro che, in base al presente provvedimento, avranno diritto alla ricostruzione della posizione assicurativa. Col nostro emendamento 1. 15, al quale è strettamente connesso l'emendamento 7. 3, si intende stabilire che tale diritto compete esclusivamente ai lavoratori licenziati e non anche a coloro che presentarono dimissioni volontarie.

**PRESIDENTE.** Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Al primo comma sopprimere le parole:* di aziende.

1. 1. **De Marzio, Tremaglia, Cassano, Borromeo D'Adda, de Vidovich, Tassi.**

*Al primo comma sopprimere la parola:* privato.

1. 2. **De Marzio, Tremaglia, Borromeo D'Adda, Cassano, de Vidovich, Tassi.**

*Al primo comma sostituire la data:* 2 giugno 1946, *con la seguente:* 10 giugno 1940.

1. 3. **De Marzio, Borromeo D'Adda, Cassano, de Vidovich, Tremaglia, Tassi.**

*Al primo comma sostituire la data:* 2 giugno 1946, *con la seguente:* 25 luglio 1943.

1. 4. **Cassano, De Marzio, de Vidovich, Tremaglia, Borromeo D'Adda, Tassi.**

*Al primo comma sostituire la data:* 2 giugno 1946, *con la seguente:* 25 aprile 1945.

1. 5. **de Vidovich, De Marzio, Cassano, Borromeo D'Adda, Tremaglia, Tassi.**

*Al primo comma sostituire la data:* 2 giugno 1946, *con la seguente:* 1° maggio 1945.

1. 6. **Tremaglia, De Marzio, de Vidovich, Cassano, Borromeo D'Adda, Tassi.**

*Al primo comma sopprimere le parole:* tra il 2 giugno 1946 e l'11 giugno 1970.

1. 16. **De Marzio, Tassi, Cassano, Borromeo D'Adda, de Vidovich, Tremaglia.**

*Al primo comma sostituire le parole:* di cui erano titolari, *con le seguenti:* di cui fossero stati titolari o aventi diritto.

1. 7. **De Marzio, de Vidovich, Cassano, Tremaglia, Borromeo D'Adda, Tassi.**

*Al primo comma sostituire le parole:* o abbiano conseguito, *con le seguenti:* abbiano o avrebbero conseguito.

1. 8. **De Marzio, Borromeo D'Adda, Cassano, de Vidovich, Tremaglia, Tassi.**

*Al secondo comma dopo le parole:* delle mansioni, *aggiungere la parola:* effettivamente.

1. 9. **De Marzio, Borromeo D'Adda, Cassano, de Vidovich, Tremaglia, Tassi.**

*Al secondo comma aggiungere, in fine, le parole:* sino alla data del maturato o maturando diritto alla pensione.

1. 10. **De Marzio, Borromeo D'Adda, Cassano, Tremaglia, de Vidovich, Tassi.**

*Al terzo comma aggiungere, in fine, le parole:* previa restituzione delle quote di contribuzione pagate dal lavoratore.

1. 11. **De Marzio, Cassano, Borromeo D'Adda, de Vidovich, Tremaglia, Tassi.**

**TASSI.** Chiedo di svolgere io questi emendamenti.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**TASSI.** Per quanto riguarda l'emendamento 1. 1, credo che non vi siano difficoltà di interpretazione. Dal nostro punto di vista il provvedimento in esame darebbe al Parlamento italiano un'ottima occasione per dimostrare che i principi di libertà ed eguaglianza, che sono i cardini della nostra carta costituzionale, non sono soltanto vuote parole, ma rappresentano invece effettivamente la base da cui si diparte la nostra attività di legislatori.

Sotto questo profilo posso concordare con l'affermazione del presidente Zanibelli secondo cui il provvedimento ha incontrato consensi generali sui suoi principi ispiratori. Non posso però consentire che si gabelli per consenso della nostra parte politica al testo attuale del provvedimento il fatto che noi accettiamo i suoi principi fondamentali. Il presidente Zanibelli ha affermato che la peggiore colpa in democrazia è la perpetuazione di discriminazioni, e questo provvedimento consacra proprio la perpetuazione di discriminazioni. Il fatto che si sia limitata nel tempo, non tanto come termine *ad quem*, quanto e soprattutto come termine *a quo*, la validità di questa legge, quasi che tutto fosse giustifi-

cato dal fatto che il 1° gennaio 1948 è entrata formalmente in vigore la nostra Costituzione, costituisce un gravissimo errore in termini giuridici, legislativi e costituzionali. La Costituzione è entrata materialmente in vigore il 1° gennaio 1948, ma una carta costituzionale non dispiega la sua efficacia soltanto per il futuro, bensì ha, anche e soprattutto, una importantissima efficacia retroattiva. La Carta costituzionale è il limite nei confronti dei privati che lo Stato pone in qualche modo a se stesso per garantire i diritti dei cittadini. E allora, o la Carta costituzionale, intervenendo nell'ordinamento giuridico, abroga tutta la materia legiferata fino a quel momento ed inizia *ex novo* l'ordinamento civile della nazione, oppure deve servire da filtro per controllare tutte le posizioni legislative e giuridiche che si siano verificate precedentemente, e quindi le leggi e le situazioni precedenti alla sua entrata in vigore. Altrimenti, la Costituzione non ha quella validità e quel valore che deve possedere per costituire la norma base di uno Stato. Ecco perché noi non apprezziamo le sottigliezze lessicali cui si è abbandonato l'onorevole Zanibelli, nel tentativo di differenziare la discriminazione dalla discriminante. Non ci interessa che chiamate discriminazione, o che definite discriminante il grave fatto cui mi riferisco; a noi importa che i lavoratori cui mi riferisco oggi viventi, abbiano avuto interrotto il rapporto di lavoro per motivi politici e non abbiano la possibilità di avere neppure quella forma riparatoria rappresentata dalla ricostituzione della situazione contributiva ai fini dell'ottenimento della pensione.

A conforto di tale mia teoria, che qui lummeggiata l'8 novembre ultimo scorso ha trovato in questa aula orecchie così sorde, ho ricevuto scritti da associazioni interessate al problema, che mi hanno appunto confermato nella mia tesi e nel mio pensiero. La prima lettera, datata 9 novembre 1973, e intestata « Unione lavoratori esonerati perseguitati politici antifascisti », è diretta a chi parla ed al presidente del suo gruppo, onorevole De Marzio.

« Onorevole — si dice nella lettera — questa Unione ha appreso con sgomento che anche la proposta di legge n. 474/72, in corso di discussione in aula alla Camera dei deputati, giusta l'ordine del giorno dell'8 corrente mese, esclude i lavoratori antifascisti, che furono i primi esonerati, licenziati e comunque estromessi dal fascismo, fin dal lontano 1923, e a favore dei quali sono state presentate nel tempo proposte di legge mai giunte

a conclusione ». La lettera prosegue ricordando due petizioni, un ordine del giorno, e formulando un invito, anzi una viva preghiera, affinché il MSI-destra nazionale eviti una discriminazione « tra noi stessi antifascisti », come gli interessati scrivono.

Si legge, poi, nella petizione presentata alla Camera, il 9 novembre 1973, dallo stesso presidente dell'ULEPPA, e allegata alla lettera in precedenza citata, quanto segue: « Io sottoscritto cittadino italiano Delpin Giovanni fu Ferdinando e fu Ortensia Millanovich, nato a Cervignano del Friuli il 30 aprile 1896 e residente a Roma via Boccioni 5, valendomi dell'articolo 50 della Costituzione presente, quale presidente dell'Unione lavoratori esonerati perseguitati politici nel lavoro antifascisti (ULEPPA) la seguente petizione alla Camera dei deputati:

Presso codesta Camera dei deputati (ove già sono giacenti altre varie proposte e petizioni popolari in materia), è attualmente in discussione in aula per l'esame ed il voto, come risulta dall'ordine del giorno di giovedì 8 novembre 1973, la proposta di legge n. 474 del 13 luglio 1972 concernente " Norme in favore dei lavoratori dipendenti il cui rapporto di lavoro sia stato risolto per motivi politici e sindacali tra il 1° gennaio 1948 e l'11 giugno 1970 ".

Purtroppo fra i tanti che risultano esclusi dai benefici di detto provvedimento figurano anche il personale di ruolo e non di ruolo (in tutto 30 unità, di cui tre beneficiari diretti, quasi ottantenni) della ex-cassa distrettuale per ammalati di Gorizia, assorbita dall'Istituto nazionale assicurazione malattia.

Detta cassa distrettuale ammalati di Gorizia — come del resto tutte le altre consorelle delle nuove province — ebbe vita ed esercitava l'assicurazione obbligatoria contro le malattie dei lavoratori dal 1888 in forza di una legge ex-a.u. (BLI n. 33) e che l'Italia ereditò in virtù della annessione della Venezia Giulia e Trentino. Con la emanazione del regio decreto-legge 24 novembre 1925, n. 2146: " Estensione alle nuove province delle leggi di assicurazione sociale ", detta cassa distrettuale a norma dell'articolo 7 aveva assunto la denominazione di " Cassa circondariale di malattia " per cui si dichiarava che le vecchie casse distrettuali per ammalati avevano cessato di esistere e da questa premessa si traeva la conseguenza che tutto il personale delle vecchie istituzioni doveva essere dimesso per soppressione di ufficio.

E difatti se il ragioniere Dante Conforto, primo commissario governativo dal gennaio

1923 al 1925 (subentrato al disciolto legittimo consiglio di amministrazione) non si attentò di rovesciare subito tutto l'organico degli impiegati, la ragione si è che il fascismo andò cauto nei primi anni finché al Parlamento poté esistere una opposizione. Certo è che il licenziamento del dottore Ermanno De Carli (noto esponente comunista locale) — segretario della Cassa in pianta stabile — e di ben diciassette dipendenti non di ruolo (avventizi) e la conseguente immissione di due noti squadristi locali (Deferrì Giuseppe e Locardi Eugenio) segnò il principio della fascistizzazione dell'ente. Il segretario dottor De Carli fu licenziato a seguito di modifica arbitrariamente operata dal Conforto della prammatica di servizio, previa soppressione del posto di segretario.

Poco importa se quest'opera fu condotta gradatamente e se il fascismo fece grazia a pochi impiegati di ordine che nella organizzazione dell'ente non erano di grande rilievo. Si può anche ammettere che il commissario Conforto fu elemento relativamente moderato. Ma la sua moderazione non garbava agli esponenti del fascismo locale, ragion per cui poco tempo dopo l'assassinio di Giacomo Matteotti, quando il fascismo, gettata la maschera, si manifestò nella sua vera essenza, al Conforto furono imposte le dimissioni (agosto 1925).

Alla moderazione del Conforto seguì l'intransigenza dell'avvocato Mario Sturani, secondo commissario governativo della cassa dal settembre 1925. Primo atto di costui fu quello di immettere in servizio ben sette appartenenti alle squadre di azione e di elevare alla carica di vice-direttore lo squadrista De Ferri (immesso dal Conforto), esautorando così i vecchi impiegati fra questi il vice-direttore effettivo Lorenzo Strata.

L'opera di fascistizzazione dell'ente fu portata a termine dal commissario liquidatore della cassa distrettuale per ammalati, Giovanni Giordano, nel 1927 anche col licenziamento del personale di ruolo, anche se la forma ebbe parvenza amministrativa; la soppressione di ente in forma totalitaria mascherò la cacciata degli indesiderabili.

È opportuno rilevare che la legge n. 2146 del 24 novembre 1925 (per la quale la cassa distrettuale per ammalati aveva assunto la denominazione di « Cassa circondariale di malattia ») mentre pose in liquidazione l'Istituto nazionale di assicurazione contro gli infortuni sul lavoro per la Venezia Giulia e Zara (articolo 3) e gli istituti che esercitavano l'assi-

curazione pensioni (articolo 4) lasciò invece integre le esistenti casse distrettuali nei capoluoghi, mutandone soltanto la denominazione in « Casse circondariali di malattia ». Anche il regolamento 4 marzo 1926 nulla aggiunge in proposito. La cassa distrettuale per ammalati era una organizzazione che ebbe vita dal 1888 e che l'Italia ereditò in virtù dell'annessione delle nuove province, quando ancora nell'interno non esisteva una vera e propria assicurazione di malattia. La legge del 1925, n. 2146, intitolata: « Estensione alle nuove province delle leggi di assicurazione sociale » nulla estese in fatto di assicurazione di malattia che già non esistesse nelle province annesse, che anzi la legge medesima, ribattezzando le casse distrettuali in casse circondariali nulla innovò né in senso organizzativo né tecnico, e nemmeno legislativo perché prese a modello la legge ex a.u. del 1888, la quale già prevedeva la concentrazione di più casse distrettuali nella cassa del capoluogo (paragrafo 12). Si volle in sostanza nazionalizzare con legge italiana le casse di malattia delle province. Se dunque si dava battesimo italiano alla più importante organizzazione esistente nelle nuove province come si può serenamente parlare di soppressione di ente? È naturale che ne abbia parlato il fascismo con i caratteri del commissario governativo Mario Sturani, il quale dichiarava: « Le vecchie casse distrettuali per ammalati hanno cessato di esistere » e da questa premessa traeva « la conseguenza che tutto il personale delle vecchie istituzioni deve essere dimesso per soppressione di ufficio ».

Se il commissario Conforto aveva soppresso un posto per mandare a spasso un impiegato, lo Sturani sopprimeva addirittura una istituzione per levarsi dai piedi indesiderati impiegati. Ecco il cavillo al quale fece ricorso il fascismo per dare parvenza legale al licenziamento del personale della cassa distrettuale per ammalati di Gorizia. Come parlare serenamente di soppressione di ufficio? Soppressione significa cessazione o quanto meno cambiamento di una attività in un'altra in modo che l'ente non abbia le stesse caratteristiche precedenti: la cassa circondariale invece rimane nelle sue attribuzioni, nella sua organizzazione, nella sua amministrazione patrimoniale, in tutto e per tutto identica alla cassa distrettuale per ammalati.

Non vi è dubbio quindi che il licenziamento del personale di ruolo e non di ruolo della cassa ebbe motivo politico se anche la forma ebbe parvenza amministrativa. La soppressione di ente in forma totalitaria masche-

rò con evidenza la cacciata dalla cassa degli indesiderabili, anche se apolitici.

A liberazione avvenuta (aprile 1945) il governo alleato, legiferante nella provincia di Gorizia, estese ai territori da esso amministrati i provvedimenti riparatori Badoglio e Bonomi, per cui gli interessati presentarono domanda di riammissione in servizio all'INAM, sede di Gorizia (subentrata alla cassa circondariale di malattia) che a sua volta la trasmise all'apposita commissione di zona per la revisione delle carriere dei funzionari licenziati per motivi politici, avente sede presso la presidenza di zona (prefettura) di Gorizia.

Detta commissione, dopo rituale procedura nel corso della quale venne sentito anche il rappresentante dell'INAM — che inspiegabilmente intese resistere alle domande di riammissione in servizio — ed aver respinto la pregiudiziale sollevata (se esso INAM abbia veste passiva nella procedura di riammissione in servizio, se cioè l'Istituto debba considerarsi successore diretto e legittimo della cassa distrettuale per ammalati), dichiarava sussistere nella specie il motivo esclusivamente politico del licenziamento mandando per l'effetto all'Istituto resistente di provvedere a sensi di legge per la riassunzione dei ricorrenti. L'INAM non diede esecuzione all'ordine di cui al provvedimento della commissione anzidetta, cogliendo anche l'occasione della restituzione della provincia di Gorizia all'amministrazione nazionale (1947), che sembrò comportare una temporanea *vacatio* nella continuità delle funzioni pubbliche.

Difatti il governo *pro tempore* emanava il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1947, n. 1488, con cui ogni deliberazione in materia veniva sottratta agli organi competenti del Governo militare alleato ed all'articolo 14 stabiliva che le « deliberazioni sulle riammissioni in servizio, sulla ricostruzione delle carriere e sulla revisione delle carriere spettano agli organi preposti all'amministrazione del personale, nelle amministrazioni, negli enti e nelle aziende interessate, secondo i rispettivi ordinamenti ».

In ottemperanza a detto decreto legislativo, la prefettura di Gorizia trasmetteva con lettera raccomandata n. 770/47 Gab. del 22 giugno 1948 all'INAM sede di Gorizia, per i provvedimenti da adottare a sensi del decreto legislativo richiamato, tutti i documenti e gli atti a suo tempo presentati dai ricorrenti alla commissione per la revisione delle carriere, ed univa pure copia dei verbali di seduta redatti a suo tempo dalla commissione

medesima in contraddittorio con le parti interessate.

In sostanza la decisione sulla riassunzione in servizio del personale della ex-cassa distrettuale per ammalati di Gorizia spettava nel caso specifico all'INAM, parte in causa, che già in sede di discussione dinanzi alla competente commissione di Gorizia, aveva posto la pregiudiziale di carenza di veste passiva e quindi già *a priori* aveva deciso di rigettare le domande di riammissione in servizio. Per l'INAM le casse distrettuali per ammalati di origine austriaca risultano soppresse per legge e successivamente sostituite dalle casse circondariali di malattia, prima, e dall'INAM, poi, che con le prime non hanno continuità istituzionale, per cui anche i ripetuti interventi operati in sede amministrativa ebbero sempre esito negativo.

Né migliore esito sortirono le proposte di legge avanzate nel Parlamento della Repubblica sin dalla I legislatura su iniziativa del compianto onorevole Andrea Belloni nel dicembre 1949 ed anche nella II legislatura con la proposta di legge n. 757 approvata dalla Camera, mentre lo scioglimento anticipato del Senato non consentì l'approvazione del provvedimento anche da parte di questo ramo del Parlamento. Anche nella III legislatura il Parlamento fu investito dello stesso problema (proposte di legge Gullo n. 1228 e Macrelli n. 19), ma si giunse soltanto ad un limitatissimo provvedimento (legge n. 458 del 28 maggio 1961) che riguardava unicamente alcuni ferrovieri.

Nella IV legislatura la I Commissione, affari costituzionali della Camera, ha approvato il 21 febbraio 1968, alla unanimità in sede referente, consenziente il governo di allora, il testo unificato delle proposte di legge numeri 1036, 1223, 1317, 2632, 3498 e 3611 provenienti da tutti i settori, e dagli opposti settori, della Camera, nonché della petizione n. 3 (presentata dal presidente della Unione nazionale danneggiati politici, signor Tombaresi, alla quale ha pure aderito questa Unione lavoratori esonerati perseguitati politici antifascisti), predisposta dal relatore onorevole Zucalli, riguardante la soluzione definitiva e globale del problema della revisione delle posizioni dei dipendenti, sia antifascisti, sia ex fascisti, arbitrariamente esonerati per motivi politici dal servizio e danneggiati nella carriera, per cui governo e Parlamento assumevano un impegno politico e legislativo, finora non rispettato e che si impone d'urgenza.

Nella V legislatura la Camera dei deputati nella seduta del 19 giugno 1969 approvava

all'unanimità la trasmissione al governo delle petizioni Tombaresi (n. 7) e Tangaro (n. 1) per la promulgazione dei provvedimenti idonei alla definitiva soluzione di questo tormentato e sofferto problema.

Anche le proposte di legge presentate dagli onorevoli Gullo (n. 309), Tozzi Condivi (n. 474) e Almirante (n. 157) non giunsero a conclusione dell'iter parlamentare, per cui anche il personale di ruolo e non di ruolo della ex-cassa distrettuale per ammalati di Gorizia non poté fruire del suo buon diritto e vedersi reinserito nella vita di quell'ente, dal quale forzatamente e brutalmente fu escluso, mentre al personale, pure a suo tempo estromesso dal lavoro, della consorella cassa ammalati di Trieste, ove il governo militare alleato ha legittimamente continuato ad esercitare il potere fino al 1954 (accordo di Londra) è stata resa giustizia con la riammissione in servizio e le conseguenti liquidazioni dei trattamenti di quiescenza e buonuscita, previa ricostruzione della carriera.

Assicurazioni agli interessati, circa l'imminente definizione dei provvedimenti, furono date dai vari governi ed in particolare dal Presidente del Consiglio onorevole Rumor che nel dicembre 1969, in esecuzione dell'impegno politico e legislativo assunto dal governo e dal Parlamento con l'approvazione del testo unificato di legge da parte della Commissione affari costituzionali il 21 febbraio 1968, delegava il sottosegretario ai rapporti con il Parlamento onorevole Renzo Forma di avviare colloqui con i rappresentanti dei lavoratori delle categorie interessate al fine di elaborare, in collaborazione, il testo del relativo provvedimento pensionistico in favore degli esonerati e perseguitati politici. Purtroppo la sopravvenuta lunga crisi di governo interruppe questo proficuo lavoro in comune, né è stato mai ripreso, malgrado le assicurazioni del senatore Forma che egli, o il suo successore, si sarebbero fatti premura di riprendere i contatti non appena il nuovo governo fosse stato costituito.

Sia alla Camera dei deputati che al Senato giace da tempo una petizione popolare (Tombaresi) ripresentata anche in questa legislatura e che sollecita il provvedimento governativo.

Governo e Parlamento hanno pur voluto con l'emanazione della legge 31 marzo 1971, n. 214, a favore di talune categorie di ex dipendenti dal Ministero della difesa che nel periodo 1950-1959 vennero licenziati dall'amministrazione militare, rendere loro giustizia e riparare ai gravi danni subiti.

Questa Unione prega quindi di voler riconsiderare la posizione del personale in questione, ormai molto anziano, la maggior parte malato ed invalido, alla luce di questa lunghissima, dolorosa e tormentata vicenda apportando quelle modifiche che riterrà opportune al testo della proposta di legge n. 474 all'ordine del giorno 8 novembre 1973 sicura che il Parlamento non vorrà rendersi complice di una iniquità perpetrata a danno dei lavoratori esonerati dal lavoro per motivi politici in tutti i tempi. Il cittadino italiano presidente dell'ULEPPA, Giovanni Delpin ».

Sempre nella suddetta lettera si afferma:

« La decorrenza del provvedimento dovrà quindi essere stabilita all'anno 1923 » (non dal 1948, dunque, onorevole Zanibelli) e si conclude: « Solo così l'angoscioso problema potrà avere soluzione e potrà esservi una completa definitiva riparazione delle ingiustizie ».

Onorevoli colleghi, coloro che hanno subito, sotto qualsiasi regime, una persecuzione politica, hanno raggiunto molto più facilmente di noi — che assai spesso parliamo, lasciatemelo dire senza cognizione di causa — una unità di intenti che ha veramente del meraviglioso. Le unioni perseguitate politiche in Italia si sono raggruppate in un'unica federazione; e la federazione unitaria ha fatto pervenire al sottoscritto, come probabilmente ad ognuno dei colleghi, presenti ed assenti, dei vari partiti politici che oggi preferiscono dimenticare sia i perseguitati del 1923, sia i perseguitati del 1945.

Il lavoro, quando è perseguitato per ragioni politiche, dà vita ad una grande angoscia che l'uomo fa sull'uomo proprio contro quei diritti inalienabili del cittadino che sono a fondamento della nostra Costituzione.

In data 13 novembre 1973, il presidente della Unione nazionale per l'assistenza ai danneggiati politici nel lavoro ha inviato una lettera in cui chiede che non si attuino discriminazioni nei confronti dei discriminati politici di qualsiasi tendenza. Si legge, per altro, nella petizione alla Camera, allegata alla succitata lettera e a firma del cittadino italiano, Tombaresi Antonio quanto segue:

« Chiedo che la Camera dei deputati intervenga affinché il Governo italiano provveda a dare esecuzione al mandato, tuttora sempre operante, con il quale essa gli ha fatto obbligo, fin dall'Assemblea in aula del 19 giugno 1969, con l'approvazione a voto unanime del contenuto delle petizioni popolari n. 1 (Tangaro) e n. 7 (Tombaresi), di soddisfare, tramite un disegno di legge, le legittime attese di quei vecchi lavoratori dispensati dal servi-

zio, allontanati dal posto di lavoro, comunque danneggiati nel rapporto di lavoro in qualsiasi tempo per vicende di ordine politico o razziale, rimasti esclusi ingiustamente dalle precedenti leggi 6 gennaio 1944, n. 9 e 7 febbraio 1948, n. 48, per cause di forza maggiore e per i sotterfugi messi in atto dalle varie amministrazioni per mascherare il vero movente politico di tali provvedimenti discriminatori in materia di lavoro. È la lunga *via crucis* di povera gente e che rappresenta tante vite già spente, e vite che si spengono, e vite che tuttora soffrono sotto una delle più ingiuste sopraffazioni che mettono ancora davanti alla coscienza degli eletti del Parlamento, dei rappresentanti del governo e di tutto il popolo; una situazione che è una vergogna della vita italiana e della civiltà dell'occidente; nel ricordo di quanti (e sono tanti) vecchi lavoratori e le loro vedove, già caduti per non aver potuto o saputo resistere nella lunga attesa ».

La stessa petizione è corredata di una nutrita serie di documenti di particolare importanza. Tra questi una circolare della Presidenza del Consiglio dei ministri, in data 25 febbraio 1948, con la quale si raccomandava, anche in ossequio all'analoga raccomandazione al Governo della Commissione legislativa dell'Assemblea costituente, di rivedere secondo criteri equitativi la posizione dei discriminati politici. Oltre a fare espresso riferimento agli articoli 2 e 3 della Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo, la documentazione allegata alla petizione comprende numerose interrogazioni al Governo presentate nella passata legislatura da deputati appartenenti a vari gruppi parlamentari.

Interessante è quanto sancisce al riguardo lo stesso statuto dell'Unione nazionale per la assistenza ai danneggiati politici nel lavoro, ove si afferma il suo impegno nella difesa dei legittimi diritti dei cittadini discriminati per motivi politici, e nello svolgimento, a tutti i livelli, di un'opera di assistenza legale, legislativa, di patrocinio generale, previdenziale, materiale e morale in tutela dei diritti di costoro, atteso che la privazione del bene del lavoro per motivi politici o razziali in qualsiasi tempo e luogo, sotto qualsiasi regime avvenga, rappresenta il più grave errore che possa compiere una società civile. Sento il dovere di sottolineare l'estrema importanza delle due lettere da me ricordate, regolarmente sottoscritte dai presidenti delle unioni: esse non soltanto costituiscono veri e propri atti d'accusa contro il cosiddetto arco costituzionale che opera in questo Parlamento ma,

quel che è più politicamente rilevante, l'atto di accusa in esse formulato proviene da due associazioni di colore politico diverso e addirittura antitetico. È ancor più significativo il fatto che persino un'associazione di lavoratori perseguitati politici antifascisti — quale la ULEPPA — si sia rivolta al nostro gruppo parlamentare per denunciare sì gravi atti di discriminazione politica e per riceverne adeguata garanzia a livello parlamentare.

Ecco, onorevole Zanibelli, quello che le voglio ripetere. Evidentemente, non sono stato sufficientemente chiaro, né ho una sufficiente capacità di convincimento, se è vero che ella ha affermato: « se fossi sicuro che il provvedimento è in qualche modo discriminatorio, non ne chiederei la approvazione ». Ebbene, dal momento in cui noi poniamo una data, abbiamo già operato una discriminazione, perché chi ha patito una ingiustizia un'ora o un minuto prima della data del *dies a quo* è già discriminato nei confronti di colui che ha subito la stessa ingiustizia un'ora dopo e che ha avuto la fortuna di rientrare nel termine.

Ma la discriminazione è anche di tipo contenutistico. Non sono soltanto i dipendenti privati ad aver subito discriminazioni; esistono numerosi lavoratori del settore dell'impiego pubblico che hanno subito discriminazioni e nei confronti dei quali non vi è stata alcuna riparazione. Ricordo il caso di alcuni ferrovieri, nel 1943, nel nord d'Italia, dove certamente non vigeva un regime regolato dalla nostra Costituzione; ricordo il caso di lavoratori che patirono ingiustizie nel 1923, che mi hanno scritto; ricordo il caso di tutti coloro che si sono trovati in queste condizioni. Tra essi, vi sono lavoratori privati e lavoratori pubblici; ecco perché chiediamo che venga cancellato dal testo il termine « azienda ». (Questo termine, tra l'altro, rappresenta un grosso errore lessicale e giuridico. Infatti, l'azienda non è l'impresa, bensì l'insieme dei mezzi che costituiscono lo strumento necessario perché l'impresa operi. Quindi, l'azienda non può avere dipendenti, perché essi fanno parte dell'azienda in quanto sono il mezzo personale della stessa, il mezzo con cui l'impresa raggiunge i suoi fini, o tenta di raggiungerli). Se mai, sarà meglio usare l'espressione (che ho sentito indicare questa mattina in seno al Comitato dei nove) « impresa ». Comunque, sarebbe meglio togliere anche questa, perché tutte le volte che si specifica un concetto con un aggettivo qualificativo o con un complemento di specificazione, automaticamente se ne diminuisce la portata e, di conseguenza, si aumenta la discriminazione. Una volta che si

è detto « dipendenti di azienda » o, meglio, « dipendenti di impresa », si è già provveduto ad escludere tutti i lavoratori privati dipendenti da studi professionali, da persona fisica che non eserciti commercio o qualsiasi tipo di impresa industriale.

Con ciò, desidero riallacciarmi alle ultime parole dell'onorevole sottosegretario de' Cocci, il quale ha affermato che per i principi di libertà e di socialità che contraddistinguono il nostro ordinamento, « non è giusto che i lavoratori che in passato subirono ingiustizie non trovino riparazione ». Non posso che ribadire l'indicazione testé richiamata, e soprattutto quanto forma oggetto dell'emendamento De Marzio 1. 16.

Detto emendamento, che contiene un errore di trascrizione, deve essere letto come segue: Al primo comma dell'articolo 1, sopprimere le parole « tra il 2 giugno 1946 e l'11 giugno 1970 ». A questo punto, onorevole Zanibelli, saremmo d'accordo anche noi; a questo punto, non avremmo certamente fatto discriminazioni; a questo punto, avremmo applicato nel nostro ordinamento giuridico, prima, durante e dopo l'entrata in vigore della nostra Costituzione, una norma a favore di tutti i cittadini italiani aventi diritto alle riparazioni contro le discriminazioni politiche. Quindi, anche il Movimento sociale italiano-destra nazionale, che della pacificazione nazionale ha fatto uno dei temi della sua grande battaglia politica, sarà d'accordo e plaudirà a questo provvedimento.

Dopo queste considerazioni, evidentemente, restano estremamente subordinate le soluzioni indicate negli altri emendamenti a scalare, perché, secondo il nostro intendimento, è chiaro che qualsiasi indicazione di data comporta sempre l'esclusione di qualche cittadino italiano dal diritto di vedere riparato il danno che una persecuzione politica — comunque e da chiunque effettuata — può aver arrecato alla sua carriera.

L'emendamento De Marzio 1. 9, con il quale si aggiunge dopo le parole « delle mansioni » l'avverbio « effettivamente », vuole tutelare il lavoratore sotto due profili. In primo luogo si vogliono garantire i diritti dei lavoratori per le mansioni che questi di fatto hanno svolto nell'azienda indipendentemente da qualsiasi documentazione, da qualsiasi parte prodotta, allo scopo di dimostrare l'attribuzione di qualifiche diverse. In secondo luogo, l'avverbio che proponiamo di aggiungere limita l'applicazione del beneficio di legge a coloro che davvero hanno lavorato.

L'emendamento De Marzio 1. 10 estende al massimo grado la possibilità di riparazione a favore degli aventi diritto.

Per quanto riguarda l'emendamento 1. 11, debbo osservare che la legge, stabilendo un atto riparatorio, non può pretendere che alla riparazione debba concorrere la vittima del danno. Per questo motivo, con il nostro emendamento chiediamo che qualsiasi contributo pagato dal lavoratore venga allo stesso restituito ove risulti che egli abbia subito una discriminazione nel rapporto di lavoro.

**PRESIDENTE.** Il Governo ha presentato i seguenti emendamenti;

*Al primo comma sopprimere le parole: e di contribuzione (1. 12.);*

*Aggiungere, in fine, le seguenti parole: Ove al raggiungimento del limite di età il lavoratore non possa far valere il requisito minimo contributivo, viene coperto ai fini assicurativi il periodo necessario al conseguimento di tale requisito (1. 13.);*

*Sostituire il secondo e il terzo comma con i seguenti:*

La ricostruzione del rapporto assicurativo avviene mediante l'accreditamento, a carico delle gestioni interessate, dei contributi assicurativi. Tali contributi sono calcolati secondo le aliquote vigenti nei diversi periodi cui si riferisce la posizione assicurativa da ricostruire, sulla base di retribuzioni che tengano conto dei seguenti elementi:

a) qualifica rivestita o mansioni svolte dal lavoratore che risultino a lui più favorevoli sotto il profilo retributivo presso il datore di lavoro dal quale è stato licenziato;

b) variazioni intervenute per effetto di accordi o contratti collettivi di categoria;

c) progressione giuridica ed economica di carriera ove prevista dai contratti collettivi di categoria.

Qualora il periodo per il quale è ammessa la ricostruzione del rapporto assicurativo risulti parzialmente o totalmente coperto da contribuzione effettiva, obbligatoria o figurativa, tale contribuzione viene detratta dall'ammontare dei contributi da accreditare ai sensi del presente articolo (1. 14).

Si dia lettura dell'articolo 2.

**D'ALESSIO, Segretario, legge:**

La ricostruzione di cui all'articolo 1 è ammessa anche per i lavoratori che, successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro

avvenuta nelle forme e nei modi previsti dallo stesso articolo, abbiano assunto altro impiego o lavoro alle dipendenze di terzi comportante l'instaurazione di un rapporto assicurativo obbligatorio per l'invalidità e la vecchiaia diverso da quello per il quale avviene la ricostruzione in forza della presente legge. In questo caso il contributo a carico dello Stato si calcola sulla base della differenza fra la retribuzione corrispondente ai contributi versati e quella determinata in base alle disposizioni di cui al secondo comma del precedente articolo 1.

Qualora il lavoratore dopo la cessazione del rapporto sia stato iscritto ai fondi di previdenza sostitutivi dell'assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti, ovvero ad altri trattamenti di previdenza che abbiano dato titolo alla esclusione da tale assicurazione obbligatoria, lo Stato deve versare un contributo che dia luogo ad una prestazione nell'assicurazione generale obbligatoria pari alla differenza tra la quota di pensione a carico del fondo o trattamento speciale e quella che sarebbe spettata al lavoratore qualora avesse continuato a percepire la retribuzione di cui al secondo comma dell'articolo 1.

**PRESIDENTE.** Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Al primo comma aggiungere, in fine, le parole:* sempre previa restituzione della quota di contribuzioni pagata dal lavoratore.

**2. 1. De Marzio, Cassano, Borromeo D'Adda, Tremaglia, de Vidovich, Tassi.**

*Al secondo comma dopo la parola:* obbligatoria *e prima della parola:* pari, *aggiungere le parole:* previa restituzione della quota di contribuzione pagata dal lavoratore.

**2. 2. De Marzio, Cassano, de Vidovich, Tremaglia, Borromeo D'Adda, Tassi.**

**TASSI.** Chiedo di svolgerli io, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**TASSI.** Signor Presidente, i nostri emendamenti De Marzio 2. 1 e 2. 2 si ispirano allo stesso criterio che ho esposto nell'illustrare l'emendamento De Marzio 1. 11.

**PRESIDENTE.** Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituirlo con il seguente:*

Qualora il lavoratore dopo la cessazione del rapporto di lavoro determinata dai mo-

tivi indicati nel precedente articolo 1 sia stato iscritto ad una gestione previdenziale diversa da quella presso la quale era costituita la sua posizione assicurativa al momento del licenziamento, l'accredito dei contributi è determinato in misura tale da consentire la liquidazione di un trattamento pensionistico da parte della gestione di provenienza pari alla differenza tra la quota di pensione a carico della nuova gestione e quella che sarebbe spettata se il lavoratore avesse mantenuto l'iscrizione nella gestione di provenienza (2. 3).

Si dia lettura dell'articolo 3:

**D'ALESSIO, Segretario,** legge:

In tutti i casi previsti dagli articoli precedenti, nei quali è necessario determinare la retribuzione percepita dal lavoratore precedentemente alla cessazione del rapporto di lavoro per motivi politici e sindacali, qualora non esistano libri paga, si tiene conto della media tra la retribuzione massima e quella minima corrispondente al contributo base versato o dovuto.

**PRESIDENTE.** Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Dopo la parola:* conto, *aggiungere le seguenti:* delle retribuzioni previste dai rispettivi contratti collettivi di categoria o di categorie analoghe e.

**3. 1. De Marzio, Cassano, Borromeo D'Adda, de Vidovich, Tremaglia, Tassi.**

*Aggiungere, in fine, le parole:* applicando sempre le condizioni più favorevoli al lavoratore.

**3. 2. De Marzio, Cassano, Borromeo D'Adda, de Vidovich, Tremaglia, Tassi.**

**TASSI.** Chiedo di svolgerli io, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**TASSI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'emendamento De Marzio 3. 1 ha il fine di determinare un criterio subordinato per la valutazione delle retribuzioni effettivamente percepite dal lavoratore al momento del discriminatorio atto di licenziamento, o comunque di risoluzione del rapporto di lavoro. Poiché molto spesso sarà difficile individuare un parametro di retribuzione da applicare al caso concreto, abbiamo indicato nei contratti collettivi nazionali di lavoro l'*ultima ratio* per stabilire a quale livello di retribuzione debbano essere fissati il contributo e la riserva

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1973

pensionistica per il lavoratore che abbia fatto ricorso, tenendo sempre conto — ed a questo fine tende l'emendamento De Marzio 3. 2 — del fatto che in ogni caso vanno applicate al lavoratore, che ricorre e che ottiene la prova della discriminazione a suo danno, le condizioni a lui comunque più favorevoli.

**PRESIDENTE.** Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituire l'articolo 3 con il seguente:*

In tutti i casi previsti dagli articoli precedenti, nei quali è necessario determinare la retribuzione percepita dal lavoratore precedentemente alla cessazione del rapporto di lavoro per i motivi indicati nel precedente articolo 1, qualora non esistano libri paga o documenti equipollenti, la retribuzione medesima viene calcolata sulla base dei contributi assicurativi versati o accreditati. Qualora siano stati versati o accreditati i contributi nell'assicurazione generale obbligatoria, si tiene conto della retribuzione corrispondente al valore centrale della classe di retribuzione relativa al contributo base (3. 3).

Si dia lettura dell'articolo 4.

**D'ALESSIO, Segretario,** legge:

La ricostruzione del rapporto assicurativo è ammessa anche a favore dei superstiti dei lavoratori dipendenti che si siano trovati nelle condizioni previste negli articoli precedenti e che siano deceduti o decedano entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge: in questo caso il periodo ammesso alla ricostruzione è quello compreso tra la data del licenziamento e quella del decesso.

Se il decesso si è verificato dopo il conseguimento dei requisiti richiesti per il diritto alla pensione di vecchiaia, il periodo ammesso alla ricostruzione è quello compreso tra la data del licenziamento e quella in cui i detti requisiti sono stati conseguiti.

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma, dopo la parola: superstiti, aggiungere le seguenti: cui spetta la pensione di reversibilità.*

**4. 1. De Marzio, Cassano, de Vidovich, Tremaglia, Borromeo D'Adda, Tassi.**

**TASSI.** Chiedo di svolgerlo io, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**TASSI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'emendamento 4. 1 chiarisce che i superstiti che hanno diritto a chiedere la procedura speciale prevista dall'articolo 4 sono quelli a favore dei quali la legge sancisce il diritto alla pensione di reversibilità. Senza questo chiarimento, la norma rimarrebbe generica e darebbe adito a difficoltà d'interpretazione.

**PRESIDENTE.** Si dia lettura dell'articolo 5.

**D'ALESSIO, Segretario,** legge:

Per essere ammessi ai benefici di cui ai precedenti articoli i lavoratori interessati o i loro superstiti aventi diritto dovranno inoltrare domanda entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge all'istituto, cassa o fondo di previdenza presso il quale ai sensi dell'articolo 1 deve aver luogo la ricostruzione del loro rapporto assicurativo.

Le decisioni sulle domande che comportano l'ammissione alla ricostruzione del rapporto assicurativo e dei suoi elementi costitutivi è demandata ad un comitato composto da un rappresentante del Ministero del lavoro e della previdenza sociale con funzione di presidente e da un rappresentante del Ministero del tesoro, entrambi con qualifica non inferiore a direttore di sezione o equiparato, e da un rappresentante dei lavoratori dipendenti scelto fra i membri del consiglio di amministrazione di cui l'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1970, n. 639. Tale comitato è nominato, su designazione delle parti competenti, con decreto del Ministro del lavoro di concerto col Ministro del tesoro. Il comitato dovrà deliberare sulla domanda proposta, entro 270 giorni dalla sua presentazione, e la decisione assunta dovrà essere notificata al Ministero del lavoro e della previdenza sociale e al richiedente.

Il richiedente entro 30 giorni dalla notifica della decisione del comitato può proporre proprie controdeduzioni direttamente al Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

Il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, ricevuta la delibera del comitato con le eventuali controdeduzioni del richiedente può, con decisione motivata da assumersi entro 90 giorni, restituirlo al comitato per un nuovo esame. Il comitato, in tal caso, deciderà in via definitiva entro 90 giorni dalla richiesta del Ministero, provvedendo a notificare la propria decisione al Ministero del lavoro e della previdenza sociale ed al richiedente.

Entro 90 giorni dalla decisione definitiva del comitato, il Ministero del lavoro e della previdenza sociale provvede con proprio decreto al versamento a favore del competente istituto previdenziale dei contributi assicurativi che risultino dovuti secondo quanto previsto all'articolo 1, comma secondo e terzo della presente legge.

**PRESIDENTE.** Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Al primo comma sostituire la parola: due, con la seguente: tre.*

**5. 1. De Marzio, Cassano, de Vidovich, Tremaglia, Borromeo D'Adda, Tassi.**

*Al secondo comma aggiungere, in fine, le seguenti parole: previa convocazione del lavoratore interessato il quale potrà discutere e sostenere personalmente il ricorso o a mezzo di suo rappresentante sindacale o di legale.*

**5. 2. De Marzio, Cassano, de Vidovich, Tremaglia, Borromeo D'Adda, Tassi.**

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

I termini fissati nel presente articolo e in genere nella presente legge sono perentori e inderogabili; la mancata comunicazione della decisione entro i termini fissati o, comunque, il mancato adempimento degli obblighi del comitato comportano l'immediato accoglimento della domanda del lavoratore.

**5. 3. De Marzio, Cassano, de Vidovich, Tremaglia, Borromeo D'Adda, Tassi.**

**TASSI.** Chiedo di svolgerli io, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**TASSI.** L'emendamento De Marzio 5. 1, per evitare una chiara contraddizione tra il termine fissato nell'articolo 4 e quello fissato nell'articolo 5, stabilisce che quest'ultimo venga aumentato da due a tre anni, in modo che non si possa verificare il caso — seppure limite — di chi, morendo l'ultimo giorno del biennio considerato dalla legge, non possa presentare la domanda per la soluzione riparatoria prevista dalla legge stessa.

Per quanto riguarda gli emendamenti De Marzio 5. 2 e 5. 3, devo dire che gli stessi, così come i nostri emendamenti agli articoli 6, 7 e 8, sono stati da noi presentati per obbedire a due principi fondamentali; il primo

è quello dell'obbligo a carico dei comitati, o comunque delle commissioni che devono accertare i fatti oggetto della domanda del lavoratore, di convocare il lavoratore stesso. Se il lavoratore chiederà di essere assistito dal sindacato, o di partecipare direttamente all'accertamento e alla discussione del ricorso, o di farsi assistere da un avvocato, tali richieste dovranno essere accettate. Ecco perché abbiamo chiesto che tutte queste precise soluzioni siano previste a favore del lavoratore che chieda la soluzione riparatoria prevista dal provvedimento. Ricordo che è in discussione la proposta di legge nella odierna stesura con carico all'erario del debito nei confronti dei discriminati, e pertanto gli emendamenti che illustro hanno un senso preciso in quanto prevedono principi che rientrano nell'intero arco dell'attività statale. Se, come è stato annunciato dal Governo, e come pare sarà accettato dalla Commissione, il carico sarà per gli enti previdenziali e non per lo Stato, l'emendamento non avrà più lo stesso significato. Noi siamo dell'avviso — allo stato delle cose — che come il cittadino ha l'obbligo di pagare le tasse e di adempiere i doveri che ha nei confronti dello Stato, così lo Stato debba essere altrettanto puntuale nei confronti del cittadino. Noi quindi chiediamo che i termini indicati nella proposta di legge Spagnoli ed altri siano tutti perentori, ma non con una decadenza a danno del lavoratore, ma con conseguente accoglimento della domanda del lavoratore avente diritto — poiché lo Stato dimostra di non essere in grado, superando questi termini, di mantenere il patto — patto costituzionale — nei confronti del cittadino.

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente emendamento:

*« Sostituire il secondo e terzo comma con i seguenti:*

La decisione sulle domande che comportano l'ammissione alla ricostruzione del rapporto assicurativo e dei suoi elementi costitutivi è demandata ad un comitato composto da un magistrato di cassazione, designato dal primo presidente della Corte di cassazione, con funzione di presidente, da un rappresentante del Ministero del lavoro e della previdenza sociale e da un rappresentante del Ministero del tesoro, entrambi con qualifica non inferiore a direttore di sezione o equiparato.

Tale comitato è nominato con decreto del ministro del lavoro di concerto col ministro del tesoro.

Il comitato dovrà deliberare sulla domanda proposta entro 270 giorni dalla sua presentazione, e la decisione assunta dovrà essere notificata al richiedente.

Il richiedente entro 30 giorni dalla notifica della decisione del comitato può proporre opposizione direttamente al comitato di cui al secondo comma del presente articolo. Decorso il termine di 90 giorni dalla data di presentazione dell'opposizione senza che il comitato abbia pronunciato la decisione, l'opposizione si intende respinta in via definitiva ».

**5. 4. Del Pennino, Gunnella, Mammi, Bandiera, Bogi, Battaglia, Biagini, Ascarì Raccagni, La Malfa Giorgio, D'Aniello.**

L'onorevole Del Pennino ha facoltà di svolgerlo.

**DEL PENNINO.** Signor Presidente, l'emendamento 5. 4 da noi presentato stabilisce che la Commissione cui è demandato il compito di accertare se il licenziamento è intervenuto per motivi politici o sindacali, sia presieduta da un magistrato della Corte di cassazione, designato dal primo presidente della Corte stessa, e formata da un rappresentante del Ministero del lavoro e da un rappresentante del Ministero del tesoro. Riteniamo che trattandosi di materia estremamente delicata, dato che occorre stabilire se la motivazione addotta dal datore di lavoro simulava o non i veri motivi per cui il licenziamento era intervenuto (la qual cosa presuppone una ricostruzione di fatti lontani basata su un accertamento di dati obiettivi e non su una generica presunzione data dal favore verso il ricorrente), non sia possibile inserire nel comitato che dovrà decidere un rappresentante delle parti sociali.

Riteniamo invece che a garanzia di questa obiettività di giudizio, il comitato debba essere formato dai rappresentanti dei ministeri più direttamente competenti e da un rappresentante dell'ordine giudiziario che possa valutare gli eventuali casi di simulazione delle reali motivazioni del licenziamento intervenuto negli anni precedenti.

**PRESIDENTE.** Il Governo ha presentato i seguenti emendamenti:

*Sostituire il secondo e il terzo comma con i seguenti:*

La decisione sulle domande che comportano l'ammissione alla ricostruzione del rapporto assicurativo è demandata ad un comi-

tato composto da un rappresentante del Ministero del lavoro e della previdenza sociale con funzioni di presidente e da un rappresentante del Ministero del tesoro, entrambi con qualifica dirigenziale, e da un rappresentante dei lavoratori dipendenti scelto fra i membri del consiglio di amministrazione di cui all'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1970, n. 639. Tale comitato è nominato con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale di concerto con il Ministro del tesoro. Il comitato dovrà deliberare sulla domanda proposta entro 270 giorni dalla sua presentazione e la decisione assunta sarà notificata al richiedente.

Il richiedente entro 30 giorni dalla notifica della decisione del comitato può proporre opposizione direttamente al comitato di cui al secondo comma del presente articolo. Decorso il termine di 90 giorni dalla data di presentazione dell'opposizione senza che il Comitato abbia pronunciato la decisione, l'opposizione si intende respinta in via definitiva salvo ricorso, all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 443 del codice di procedura civile, concernente la rilevanza del procedimento amministrativo. (5. 5);

*Sopprimere il quarto e quinto comma (5. 6).*

Si dia lettura dell'articolo 6.

**D'ALESSIO, Segretario, legge:**

L'accertamento sui fatti che devono essere posti alla base della decisione di cui all'articolo precedente, è fatto da una commissione tratta dal comitato provinciale di cui all'articolo 34 del decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1970, n. 639, costituita dal capo dell'ispettorato del lavoro o da un funzionario dell'ufficio dallo stesso designato, con funzione di presidente, dal direttore della locale ragioneria provinciale dello Stato o da un funzionario dell'ufficio dallo stesso designato, e da uno dei rappresentanti dei lavoratori dipendenti facenti parte del comitato provinciale.

La commissione dovrà sentire nella fase di accertamento il sindacato delegato dal lavoratore ad assisterlo, che ne faccia richiesta.

I comitati provinciali dovranno esaurire l'accertamento dei fatti entro 150 giorni dalla presentazione delle domande ed entro tale termine dovranno notificare una relazione dei fatti accertati al richiedente assegnandogli 30

giorni per la presentazione di eventuali contestazioni o controdeduzioni.

Trascorso tale termine la domanda e gli accertamenti effettuati, corredati dalle eventuali controdeduzioni del richiedente, dovranno essere rimessi al comitato speciale per la gestione del fondo pensioni dei lavoratori, che entro i successivi 90 giorni provvederà agli adempimenti previsti dal precedente articolo 5.

**PRESIDENTE.** Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Al secondo comma dopo la parola: sentire, aggiungere la seguente: anche.*

**6 1. De Marzio, Cassano, de Vidovich, Borromeo D'Adda, Tremaglia, Tassi.**

*Al secondo comma aggiungere, in fine, le parole: o l'avvocato designato dal lavoratore richiedente, o costui personalmente.*

**6. 2. De Marzio, Cassano, de Vidovich, Borromeo D'Adda, Tremaglia, Tassi.**

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

L'inosservanza dei termini perentori suindicati da parte del comitato comporta automatico e favorevole accertamento per il richiedente.

**6. 3. De Marzio, Cassano, de Vidovich, Tremaglia, Borromeo D'Adda, Tassi.**

**TASSI.** Chiedo di svolgerli io, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**TASSI.** Signor Presidente, valgono anche per questi emendamenti le considerazioni che ho svolte nell'illustrare i nostri emendamenti all'articolo 5.

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente emendamento:

*Al secondo comma, sostituire le parole: che ne faccia richiesta, con le seguenti: e il lavoratore medesimo, qualora ne facciano richiesta.*

**6. 6. Ligori.**

L'onorevole Ligori ha facoltà di svolgerlo.

**LIGORI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, ritengo che non sia necessario spendere troppe parole per illustrare l'emendamento 6. 6. Come è noto,

l'articolo 6 prevede che competenti a giudicare in merito ai titoli di ammissione per la ricostruzione del rapporto assicurativo siano apposite commissioni, tratte dai comitati provinciali di cui all'articolo 34 del decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1970, n. 639, commissioni costituite dal capo dell'ispettorato del lavoro o da un funzionario dell'ufficio dallo stesso designato, dal direttore della locale ragioneria provinciale dello Stato e da uno dei rappresentanti dei lavoratori dipendenti facenti parte dei comitati provinciali. Nulla da obiettare sul contenuto di questa norma, che, a mio giudizio, rispecchia, con sufficiente obiettività, nella composizione delle commissioni gli interessi delle parti in causa, e cioè il Ministero del lavoro, il Ministero del tesoro e le organizzazioni sindacali dei lavoratori.

Il secondo comma stabilisce che le commissioni provinciali sono tenute ad ascoltare, nella fase di accertamento, il sindacato delegato dal lavoratore che ne faccia richiesta. Tale comma è, a mio avviso, limitativo dei diritti dei lavoratori, in quanto non concede la possibilità di essere ascoltato al lavoratore non iscritto ad alcun sindacato o che, pur essendo iscritto, non ritenga di delegare per la circostanza il proprio sindacato. Ugualmente escluso dalla previsione normativa è il lavoratore che abbia motivo di essere ascoltato direttamente dalla commissione.

Oltre a queste ragioni squisitamente politiche e costituzionali, che consigliano il legislatore di non discriminare, sia pure per un aspetto della parte istruttoria, tra quanti avanzino domanda per essere ammessi ai benefici della legge, vi è anche un'esigenza di ordine pratico e di speditezza dei lavori delle commissioni provinciali; esigenza che suggerisce l'opportunità di prevedere che sia sentito il lavoratore che ne faccia richiesta, perché nessuno meglio di lui è in grado di fornire alla commissione chiarimenti e elementi utili di giudizio ai fini di una completa e sollecita definizione dell'istruttoria della pratica.

Sono queste, signor Presidente, le ragioni che inducono il gruppo socialdemocratico, che ho l'onore di rappresentare in questa circostanza, a proporre l'accoglimento dello emendamento da me presentato.

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente emendamento:

*« Al quarto comma sostituire le parole: comitato speciale per la gestione del fondo*

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1973

pensioni dei lavoratori, *con le seguenti*: comitato di cui al secondo comma dell'articolo 5 ».

**6. 4. Del Pennino, Biasini, Battaglia, Bandiera, D'Aniello, La Malfa Giorgio, Ascari Raccagni, Mammi, Bogi, Gunnella.**

L'onorevole Del Pennino ha facoltà di svolgerlo.

**DEL PENNINO.** Signor Presidente, questo nostro emendamento è strettamente collegato all'emendamento 5. 4. Si tratta, infatti, di una modifica puramente formale, con la quale si intende adeguare la terminologia recata dall'articolo 6 del provvedimento in esame alla nuova formulazione — da noi proposta con il predetto emendamento 5. 4 — dell'articolo 5.

**PRESIDENTE.** Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituire il terzo e quarto comma con i seguenti:*

La commissione dovrà esaurire l'accertamento dei fatti entro 150 giorni dalla presentazione delle domande ed entro tale termine dovrà notificare una relazione dei fatti accertati al richiedente assegnandogli 30 giorni per la presentazione di eventuali contestazioni o controdeduzioni.

Trascorso tale termine la domanda e gli accertamenti effettuati, corredati dalle eventuali controdeduzioni del richiedente, dovranno essere rimessi al comitato di cui al precedente articolo 5 per gli adempimenti di competenza (6. 5).

Si dia lettura dell'articolo 7.

**D'ALESSIO, Segretario,** legge:

In sede istruttoria potranno essere assunte tutte le informazioni che verranno ritenute opportune sulla base degli elementi di fatto e delle indicazioni di prova fornite dagli interessati attingendo altresì alla documentazione di enti pubblici, associazioni ed aziende private. In particolare dovrà essere valutata la circostanza che il lavoratore interessato svolgesse al momento del licenziamento incarichi pubblici o avesse svolto incarichi sindacali o di commissione interna entro un anno dal licenziamento.

L'ammissione ai benefici previsti dalla presente legge dovrà essere riconosciuta anche nel caso in cui la risoluzione del rapporto di lavoro sia stata motivata da dimissioni volon-

tarie, quando queste non siano dovute a libera determinazione, ma debbano essere attribuite alle ragioni di cui all'articolo 1.

**PRESIDENTE.** Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Al primo comma sostituire le parole:* essere valutata la circostanza che, *con le seguenti:* essere accertato e valutato se.

**7. 1. De Marzio, Cassano, Borromeo D'Adda, de Vidovich, Tremaglia, Tassi.**

*Al secondo comma dopo la parola:* quando, *aggiungere le seguenti:* sia accertato che.

**7. 2. De Marzio, Borromeo D'Adda, Tremaglia, Cassano, de Vidovich, Tassi.**

**TASSI.** Chiedo di svolgerli io, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**TASSI.** Signor Presidente, anche per questi emendamenti richiamo le considerazioni già svolte in sede di svolgimento dei nostri emendamenti all'articolo 5.

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere il secondo comma.*

**7. 3. Del Pennino, Biasini, Battaglia, Bandiera, D'Aniello, La Malfa Giorgio, Ascari Raccagni, Mammi, Bogi, Gunnella.**

L'onorevole Del Pennino ha facoltà di svolgerlo.

**DEL PENNINO.** Signor Presidente, la proposta di legge, nel testo presentato dal Comitato ristretto, prevede all'articolo 1 che si dia luogo a ricostruzione del rapporto assicurativo per i lavoratori il cui rapporto di lavoro sia stato risolto sia nella forma del licenziamento, sia in quella delle dimissioni volontarie. Questo concetto è esplicitato all'articolo 7, secondo comma, là dove si legge: « L'ammissione ai benefici previsti dalla presente legge dovrà essere riconosciuta anche nel caso in cui la risoluzione del rapporto di lavoro sia stata motivata da dimissioni volontarie, quando queste non siano dovute a libera determinazione, ma debbano essere attribuite alle ragioni di cui all'articolo 1 ».

Il nostro emendamento 7. 3 (come anche quello 1. 15), prevedendo la soppressione del secondo comma dell'articolo 7, stabilisce che hanno diritto a concorrere ai benefici di que-

sta legge solo i lavoratori che siano stati licenziati, indipendentemente dalle forme di motivazione adottate, per ragioni di credo politico e di fede religiosa o di attività sindacale. Riteniamo infatti che non sia possibile porre sullo stesso piano il lavoratore che è stato colpito dal provvedimento di licenziamento e il lavoratore che è addivenuto alle dimissioni volontarie, molto spesso attraverso un accordo amichevole intervenuto con la controparte e che quindi ha lasciato il posto di lavoro in una condizione certamente migliore di quella del lavoratore licenziato. Se poi stabilissimo che qualunque lavoratore, comunque sia stato risolto il rapporto di lavoro (anche se si trattasse di dimissioni volontarie) ha diritto a concorrere ai benefici di questa legge, noi fisseremmo una norma che può riguardare l'universalità dei lavoratori italiani. Chiunque abbia avuto un piccolo periodo della sua attività lavorativa non coperto da posizione assicurativa potrebbe invocare questa legge, potrebbe invocare una presunta discriminazione politica per ottenere che sia posto a carico della collettività l'onere della copertura di quel periodo di vacanza della sua posizione assicurativa. Noi riteniamo che, proprio per evitare quel pericolo che sottolineava nella sua replica il presidente Zanibelli, e cioè che una non corretta applicazione di questa legge la trasformi non in strumento di giustizia, ma in strumento di privilegio, si debba limitare al solo caso di lavoratori licenziati la possibilità di concorrere ai benefici stabiliti dalla presente proposta di legge.

Con questo nostro ultimo emendamento, al pari degli altri, intendiamo proporre quelle modifiche al provvedimento in esame che, a nostro avviso, si rendono necessarie per evitare che lo stesso possa trasformarsi in uno strumento volto a favorire la creazione di ingiustificati privilegi, e non già il necessario mezzo per rendere giustizia ai lavoratori che hanno pagato di persona la loro fedeltà ad una impostazione ideale, ad una battaglia politica. Se noi consentissimo a chiunque di godere dei benefici di questa legge, invocando presunti soprusi subiti per ragioni d'ordine politico o sindacale indipendentemente da un rigoroso accertamento delle situazioni di fatto, creeremmo uno strumento del quale approfitterebbero soltanto i furbi che nelle maglie della legge troverebbero la possibilità di difendere interessi ed esigenze personali.

**PRESIDENTE.** Si dia lettura dell'articolo 8.

**D'ALESSIO, Segretario,** legge:

I contributi versati a favore degli assicurati in forza della presente legge sono equiparati a tutti gli effetti ai contributi obbligatori che sarebbero stati versati nel caso in cui non fosse intervenuta la risoluzione del rapporto di lavoro. Essi, quando si riferiscano a periodi pregressi, danno diritto, a domanda, alla riliquidazione delle prestazioni previdenziali in godimento dell'assicurato o dei suoi superstiti dalla data di decorrenza delle prestazioni stesse; quando si riferiscono a periodi successivi alla decorrenza delle prestazioni in atto danno diritto a supplementi o maggiorazioni delle prestazioni stesse, secondo le norme vigenti per ciascun fondo o cassa.

Qualora i contributi recuperati in forza della presente legge risultino determinanti ai fini del conseguimento di una prestazione previdenziale o ai fini di una decorrenza più favorevole della stessa, tale prestazione verrà concessa, a domanda dell'interessato, dalla data in cui risultino conseguiti tutti i requisiti di legge valutando i contributi recuperati come se fossero stati versati nei periodi cui si riferiscono. Ciò vale in particolare ai fini della concessione della pensione anticipata prevista dall'articolo 13 della legge 31 luglio 1965, n. 903, e successive modificazioni e integrazioni. I titolari di dette pensioni, al compimento dell'età prevista per il pensionamento di vecchiaia, a domanda, hanno diritto anche alla riliquidazione per l'applicazione delle percentuali stabilite ai commi primo e secondo dell'articolo 11 della legge 30 aprile 1969, n. 153.

Le riliquidazioni, supplementi, maggiorazioni e prestazioni in genere di cui ai precedenti commi spettano anche ai superstiti aventi diritto con riferimento sia alle prestazioni dirette che sarebbero spettate all'assicurato sia alle prestazioni indirette e di reversibilità.

L'eventuale contribuzione volontaria versata dagli assicurati per periodi per i quali si procede alla ricostituzione del rapporto assicurativo deve essere annullata ed il suo importo deve essere rimborsato.

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma dopo la parola: domanda, aggiungere le seguenti:* da proporsi entro tre anni dall'entrata in vigore della presente legge.

**8. 1. De Marzio, Cassano, de Vidovich, Tremaglia, Borromeo D'Adda, Tassi.**

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1973

TASSI. Chiedo di svolgerlo io, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TASSI. Signor Presidente, richiamo anche per questo emendamento le considerazioni che ho svolto illustrando i nostri emendamenti all'articolo 5.

PRESIDENTE. Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituire il secondo comma con i seguenti:*

Qualora i contributi accreditati in forza della presente legge risultino determinanti ai fini del conseguimento di una prestazione previdenziale o ai fini di una decorrenza più favorevole della stessa, tale prestazione verrà concessa, a domanda dell'interessato, dalla data in cui risultino conseguiti tutti i requisiti di legge valutando i contributi accreditati come se fossero stati versati nei periodi cui si riferiscono. Ciò vale in particolare ai fini della concessione della pensione anticipata prevista dall'articolo 13 della legge 21 luglio 1965, n. 903, e successive modificazioni ed integrazioni o da altre leggi speciali.

I titolari delle pensioni di cui all'articolo 13 della legge 21 luglio 1965, n. 903, e successive modificazioni ed integrazioni, al compimento dell'età prevista per il pensionamento di vecchiaia, a domanda, hanno diritto anche alla ribiquidazione per l'applicazione delle percentuali stabilite ai commi primo e secondo dell'articolo 11 della legge 30 aprile 1969, n. 153. (8. 2).

È stato presentato il seguente articolo aggiuntivo:

*Dopo l'articolo 8 è aggiunto il seguente:*

**ART. 8-bis.**

La mancata osservanza di termini e di prescrizioni che, come statuito nella presente legge, comportano l'immediato accoglimento della domanda o dell'accertamento istruttorio a favore del lavoratore richiedente, comporta responsabilità contabile dei responsabili che sono soggetti allo speciale giudizio avanti la Corte dei conti previsto per la responsabilità contabile dei dipendenti dello Stato, salvo sempre che il caso non preveda responsabilità penali.

**8. 0. 1. De Marzio, Cassano, Tremaglia, Borromeo D'Adda, de Vidovich, Tassi.**

TASSI. Chiedo di illustrarlo io, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TASSI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in caso di chiara responsabilità di coloro che abbiano mancato di rispettare i termini previsti dalla presente legge, noi indichiamo con l'emendamento De Marzio 8. 0. 1 la via chiara del nostro ordinamento amministrativo, e cioè la responsabilità contabile per coloro che abbiano omesso di fare il proprio dovere, salva sempre la maggiore responsabilità penale per omissione di atti di ufficio.

Ho così concluso, signor Presidente, lo svolgimento di tutti gli emendamenti presentati dal gruppo del Movimento sociale italiano-Destra nazionale. A nome del mio gruppo, dichiaro che fin d'ora che suborderemo il nostro voto favorevole nei confronti di questa proposta di legge all'accoglimento, quanto meno, dell'emendamento De Marzio 1. 16, e ciò perché sia data effettivamente giustizia eguale, come dettato dalla Costituzione, per tutti coloro che abbiano subito nel rapporto di lavoro una discriminazione, da qualsiasi parte essa sia venuta, e qualsiasi parte abbia colpito. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. È così esaurita l'illustrazione degli emendamenti. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

#### **Discussione del disegno di legge: Provvidenze per l'industria cantieristica navale (1938).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvidenze per l'industria cantieristica navale.

Ricordo che la Camera, nella seduta dell'8 novembre scorso ha autorizzato la Commissione a riferire oralmente all'Assemblea.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che il gruppo parlamentare democratico cristiano ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare, ai sensi del terzo comma dell'articolo 83 del regolamento; e che il gruppo parlamentare comunista ha chiesto, ai sensi del sesto comma dell'articolo 39 del regolamento, la deroga ai limiti di tempo per gli interventi degli iscritti al gruppo stesso.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Marocco.

MAROCCO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, il disegno di legge che viene sottoposto al nostro esame non può essere disgiunto, anzitutto, da una sia pur sommaria valutazione della precedente legge 4 gennaio 1968, n. 19, scaduta il 31 dicembre 1971. Questo, non solo per il nesso di continuità esistente tra i due provvedimenti, ma soprattutto perché essi si inquadrano in un definito programma di politica economica in materia di industria cantieristica nazionale, inteso a dare per gradi al settore uno stabile assetto funzionale e competitivo.

La suddetta legge costituì una tappa importante, sia perché concordava con le direttive comunitarie in materia di aiuti alle costruzioni navali, sia perché recepiva le indicazioni formulate dal CIPE sulla struttura da riservare al settore della cantieristica nazionale, in relazione sia allo sviluppo del settore, che alla necessità di superare il divario sul piano competitivo emerso dal confronto con altri paesi.

Infatti, già a quel tempo si delineava una progressiva affermazione dell'industria cantieristica giapponese che, beneficiando di interventi di varia natura, limitava il normale svolgimento della libera concorrenza sul mercato navale. Il Parlamento ritenne allora di approvare misure a sostegno della cantieristica navale progressivamente decrescenti nel quinquennio 1967-1971, applicate al costo e variabili da un massimo del 17 per cento per alcuni tipi di navi, ad un minimo del 10 per cento, raggiunto nell'ultimo anno di validità della legge per qualsiasi tipo di nave.

Va sottolineato inoltre che, parallelamente, gli organi comunitari ritennero di dover adottare una direttiva di salvaguardia, autorizzando gli Stati membri a concedere provvidenze di sostegno atte per lo meno a contenere le distorsioni emerse sul mercato dallo sviluppo della cantieristica giapponese. La CEE avvertì inoltre l'opportunità che i paesi membri studiassero idonee iniziative volte a ridurre il divario nelle strutture e negli impianti che concorreva a limitare la quota di partecipazione comunitaria alla produzione di navi mercantili. Infatti, si appalesava per l'Europa, in linea generale, l'incombente pericolo di vedere diminuire l'incidenza percentuale del tonnellaggio prodotto a limiti tali da essere considerati marginali.

La duplice finalità della legge 4 gennaio 1968, n. 19 può quindi così sinteticamente essere identificata: a) interventi a sostegno

dell'industria per attutire la crescente concorrenza dell'industria estera e scongiurare una possibile esclusione dai mercati, mediante incentivi decrescenti e stimoli a tutto il settore cantieristico per l'adozione di provvedimenti tali da consentire il contenimento dei costi di produzione; b) sollecitare l'attuazione di programmi di ristrutturazione e di ammodernamento dei complessi cantieristici. Nel quadro di tale impostazione, e in conformità agli studi e alla elaborazione programmatica del CIPE, sono state assunte e condotte a termine iniziative concrete che hanno inciso in modo rilevante in alcuni grandi complessi del gruppo IRI-Fincantieri. Per effetto del disposto della legge n. 19 del 1968, anche alcuni cantieri medi e minori hanno del pari assunto iniziative volte al miglioramento degli impianti. È da segnalare in particolare che la società Italcantieri ha effettuato investimenti per un totale di 35 miliardi, ottenendo significativi risultati produttivi e sensibili vantaggi con la concentrazione dell'organizzazione dirigenziale, tecnica, commerciale e amministrativa. La destinazione specifica degli investimenti con innovazioni nel campo produttivo hanno determinato la specializzazione dei tre stabilimenti di Monfalcone, Genova-Sestri e Castellammare di Stabia. In particolare, merita essere ricordata la completa trasformazione del cantiere di Monfalcone, che può essere considerato oggi ad un livello pari a quello dei migliori e più avanzati cantieri europei. La ristrutturazione di tali cantieri va valutata nell'ampio arco dell'ammodernamento degli impianti, delle attrezzature, dei macchinari, dei servizi e dell'organizzazione produttiva, cose queste che consentono oggi uno svolgimento sempre più razionale delle singole produzioni.

Note ragioni di carattere giuridico-societario, insorte nell'agosto del 1970, hanno invece limitato gli investimenti programmati dalla società Cantieri Navali del Tirreno e riuniti per i propri stabilimenti di Ancona, Palermo, Riva Trigoso e Genova. La società, pur avendo già avviato, nel corso della gestione controllata, un miglioramento dell'assetto produttivo al fine di non compromettere il livello occupazionale, necessita di sistemazione anche di rilievo per migliorare la sua struttura e armonizzarla con quella degli altri complessi del gruppo IRI-Fincantieri, di cui è divenuto parte soltanto nell'agosto scorso.

Il cantiere Breda soltanto nel 1972 ha dato avvio ad un rilevante programma di riassetto dello stabilimento di Marghera, che prevede la costruzione di un bacino per navi fino a

120-130 mila tonnellate di portata lorda, di officine lavorazione scafi, l'acquisto di nuovi macchinari, di mezzi di sollevamento, nonché l'adeguamento della propria organizzazione ai nuovi mezzi produttivi. La particolare ubicazione del cantiere esalta il costo complessivo della trasformazione perché impone soluzioni tecniche di maggiore impegno.

I cantieri medi e minori hanno effettuato, nell'arco di validità della legge, numerosi interventi. Sta il fatto che, anche in funzione di contingenti situazioni locali, ulteriori investimenti devono prevedersi per il necessario adeguamento allo evolversi della tecnica e della organizzazione produttiva.

Tra le realizzazioni di maggiore rilievo ad integrazione della ristrutturazione della cantieristica, deve menzionarsi l'iniziativa IRI-FIAT, che ha dato vita a Trieste al complesso Grandi Motori.

In sintesi, si può affermare che le direttive di adeguamento strutturale e operativo indicate dalla legge n. 19 sono state attuate integralmente nei cantieri maggiori. Ciò non toglie che ulteriori necessità, con particolare riguardo a quanto già detto per i cantieri navali del Tirreno, richiedono la realizzazione di modifiche impiantistiche sostanziali, il continuo adeguamento al progredire della tecnica, ed eventuali modifiche o adattamenti in funzione dell'indispensabile armonizzazione delle produzioni di gruppo.

Gli altri cantieri hanno comunque realizzato utili miglioramenti che, come in seguito indicherò, potranno essere completati secondo le finalità espresse nel disegno di legge al nostro esame.

Una indicazione dei risultati ottenuti è data dal confronto della produzione media annuale svolta nei primi anni del '60, pari a 350 mila tonnellate di stazza lorda, con quella raggiunta nel 1972, che è stata di 1.100.000 tonnellate di stazza lorda, nonostante che l'attività produttiva a livello nazionale si sia svolta spesso in condizioni non facili.

È evidente che tale risultato, che ha segnato un decisivo progresso, è stato raggiunto in virtù della capacità dei tecnici e delle maestranze, della specializzazione e dei metodi produttivi, nonché dei nuovi tipi di nave che è stato possibile realizzare.

Se il concorso armonico per il raggiungimento di determinati obiettivi potrà trovare, nelle sedi aziendali, un punto soddisfacente di incontro tra direzioni e sindacati, per la normale utilizzazione degli impianti e per un regolare svolgimento del processo produttivo, si può ragionevolmente prevedere che il limite

di un milione di tonnellate di stazza lorda potrà essere mantenuto e anche superato, con un parallelo miglioramento di competitività.

A prescindere dalle valutazioni fatte, è doveroso rilevare che l'intervento pubblico non ha potuto sviluppare tutta la sua efficacia, così come traspariva dalle finalità che il Parlamento aveva delineato nella legge 4 gennaio 1968, n. 19.

Allo stato attuale, infatti, non è stato ancora possibile erogare alcun contributo, pur essendo stati portati a termine alcuni dei più importanti piani di ristrutturazione: da qui la necessità di introdurre nella nuova legge una norma transitoria che permetta l'accoglimento delle istanze di contribuzione relative a detti piani, mediante l'utilizzazione delle somme già previste in bilancio in base alla legge n. 19.

La stessa legge, d'altra parte, ha avuto stanziamenti insufficienti per contributi alla produzione; in atto sono giacenti 72 istanze, relative alla costruzione di altrettante unità, intese ad ottenere il contributo previsto dalla suddetta legge, che non hanno trovato accoglimento per mancanza di fondi disponibili.

L'accoglimento di queste istanze comporta un onere complessivo di oltre 65 miliardi di lire, che dovrebbe gravare sugli stanziamenti previsti dal disegno di legge in esame.

La cennata insufficienza è da riconnettere: all'aumentato numero e alle più grandi dimensioni delle navi che, per effetto della ristrutturazione e del miglioramento del processo produttivo, i cantieri sono stati in grado di costruire; e all'aumento generale dei costi di produzione.

L'aumento dei costi di produzione, che ha invero avuto riflessi in tutti i campi ed è intervenuto in tempi relativamente brevi, con tendenza ad un progressivo slittamento, limita effettivamente il raggiungimento di una stabile posizione competitiva, certamente non raggiungibile esclusivamente con i progressi realizzati dal punto di vista organizzativo e impiantistico.

Il meccanismo di sostegno e di incentivazione tuttora esistente in tutti i paesi costruttori di navi, e particolarmente accentuato in alcuni paesi extracomunitari, anche in preminente o avanzata posizione di competitività, con misure che possono ben definirsi distorsive della concorrenza, non può essere disatteso nella valutazione globale del provvedimento proposto.

In particolare, la posizione e le prospettive dell'industria italiana non possono essere avulse dal contesto europeo del settore che è

minacciato da continue iniziative espansionistiche dei giapponesi, e non soltanto di questi.

In tal senso si muove anche il progetto di direttiva comunitaria nel settore dell'industria navale, che prevede aiuti e interventi a favore del settore.

Tuttavia, l'intervento è finalizzato ad evitare, o quanto meno a contenere, ampliamenti del potenziale produttivo che potrebbero determinare squilibri sensibili e non corrispondenti alle prospettive delle domande.

In questo quadro lo stesso progetto considera favorevolmente aiuti ed interventi a favore degli investimenti, ovviamente a condizione che contribuiscano, a scadenza relativamente breve, a migliorare la competitività delle imprese in modo da portarla ad un più alto livello.

Il presente disegno di legge, oltre a recepire l'orientamento comunitario, consente, per quanto possibile, di sopperire anche alle variazioni intervenute nel campo valutario che, per il regime di fluttuazione della lira oggi esistente, concorre a determinare condizioni di minor favore per la nostra attività. A tal proposito va rilevato che la direttiva comunitaria di aiuto alla costruzione navale del luglio 1972 ha autorizzato maggiori aiuti per l'industria italiana, ponendo però la condizione che ogni sforzo venga esercitato per migliorare il livello di competitività sul piano europeo entro il 1976.

La situazione di difficoltà per i molti problemi che vanno affrontati e risolti nel campo delle costruzioni navali si riscontra anche in quella dei lavori diversi; in tale settore, che risente notevolmente della mancanza del traffico di transito nel Mediterraneo, la concorrenza dei paesi terzi si accentua sempre più, sorretta da interventi di sostegno di varia natura. Le carenze di struttura (bacini di carenaggio, ormeggi e altre opere marittime) concorrono ancor più a limitare le possibilità operative delle imprese italiane. Da quanto precede deriva l'esigenza di mantenere ancora per l'arco di un quinquennio il pubblico intervento, articolato sia nel senso del sostegno alla produzione, sia in quello della incentivazione di iniziative atte a portare l'intero settore su livelli di funzionalità e di sufficiente competitività.

L'entrata in funzione dei bacini di carenaggio di grandi dimensioni è indispensabile ed urgente per coprire le esigenze del traffico marittimo che si svolge nel Mediterraneo e che può essere ben orientato verso l'utilizzo delle nostre capacità nel settore delle ri-

parazioni: e ciò, in particolare, per l'eccellenza degli uomini che in esso lavorano.

Il presente disegno di legge tiene conto delle esposte esigenze, saldandosi con la precedente legislazione sia attraverso norme transitorie, che permettono l'accoglimento delle istanze giacenti, sia perché costituisce l'ulteriore parte di una politica tracciata per il raggiungimento di una migliore competitività della nostra cantieristica. Esso persegue le finalità indicate attraverso un meccanismo che si uniforma agli orientamenti comunitari, tende a semplificare le procedure di applicazione previste dalla precedente legge n. 19, cerca di realizzare un funzionale assetto del settore per non frustrare gli sforzi finora effettuati, tenendo ben presenti le implicazioni inerenti all'occupazione lavorativa diretta ed indiretta connessa all'attività dei cantieri navali.

Gli stanziamenti necessari per coprire i contributi arretrati della legge n. 19 e quelli del presente disegno di legge, per contratti conclusi e da concludere entro il 1976, sono dell'ordine di circa 150 miliardi. In correlazione agli indirizzi prima esposti in fatto di completamenti impiantistici e organizzativi già attuati, in corso o previsti, si può indicare in circa 190 miliardi l'ulteriore sforzo che il settore dovrà compiere fino al 1976 compreso. Di tale cifra 165 miliardi circa sono attribuibili alle aziende a partecipazione statale.

Ecco in sintesi le iniziative che dovranno essere intraprese: coordinamento strutturale e funzionale dei cantieri tra loro; miglioramento degli impianti dei centri operativi attraverso il compimento delle iniziative in atto o tuttora allo studio; specializzazione dei cantieri nell'attività di costruzione di tipi di navi *standard*; riduzione delle linee di produzione per una più razionale utilizzazione degli impianti ed un più elevato grado di produttività.

Onorevoli colleghi, l'impegno finanziario che il Governo propone di assumere con il presente disegno di legge consente all'industria cantieristica nazionale di proseguire nell'opera di ristrutturazione già iniziata ormai da alcuni anni.

La congiuntura economica, che certamente non può essere ritenuta superata, esalta lo sforzo inteso a raggiungere risultati positivi, che non sono limitati al settore, ma che estendono il loro benefico effetto all'economia generale del paese. Nello stesso tempo il provvedimento concorre al mantenimento e al progresso tecnico di maestranze che per lun-

ghi anni hanno dato già prova di notevole capacità nel campo della produzione navale e, con il progresso degli impianti da realizzare o da perfezionare, tende a porre il settore, in termini reali, su un piano di efficienza concorrenziale, idoneo a soddisfare qualsiasi esigenza armatoriale nazionale od estera.

Ritengo quindi di poter concludere confermando la validità del disegno di legge proposto, e raccomandandone quindi la sollecita approvazione.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina mercantile.

**PIERACCINI, Ministro della marina mercantile.** Mi riservo di intervenire in sede di replica, signor Presidente.

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

**LEZZI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, come poc'anzi ha riferito il relatore Marocco, il provvedimento in esame si uniforma agli orientamenti comunitari e, semplificando le procedure di applicazione della precedente legge del 1968, mira a fronteggiare l'esigenza di mantenere ancora vivo, per un quinquennio, il pubblico intervento a sostegno della produzione al fine di incentivare le iniziative destinate a portare l'intero settore cantieristico navale su livelli di funzionalità e sufficiente competitività.

Tuttavia, che fondate riserve sussistano in merito alla possibilità di pervenire a siffatti risultati, e che molti passi si dovranno compiere attraverso mutamenti di indirizzi, lo si ricava non solo dall'esperienza recentemente vissuta, ma anche dal fatto che lo stesso onorevole ministro ha tenuto a sottolineare in Commissione che questo provvedimento, ed altri all'esame dei due rami del Parlamento (credito navale; ristrutturazione delle linee marittime di preminente interesse nazionale; provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto), non sono dovuti a sua iniziativa, né rappresentano l'espressione della linea politica dell'attuale Governo, il quale li ha ereditati dal suo predecessore.

Pur conoscendo gli orientamenti dell'attuale Governo e, in particolare, il pensiero dell'onorevole ministro nonché le iniziative dal medesimo promosse, non possiamo esimerci dal richiamare l'attenzione sulla necessità di procedere con speditezza di fronte alla complessità e all'urgenza dei problemi, nella con-

sapevolezza che politica marinara, politica dei trasporti e politica di sviluppo del paese, hanno la stessa direzione e procedono nello stesso senso; nella consapevolezza altresì che la vertenza — che si dice aperta con il Governo dalle organizzazioni sindacali — sul potenziamento dei settori portuale, cantieristico e marittimo, rappresenta una preziosa occasione per imprimere una svolta decisiva e ricuperare i ritardi denunciati dall'onorevole ministro nell'elaborazione di un'organica politica marinara, ancora carente nel nostro paese ed avulsa dal generale contesto della politica dei trasporti, capovolgendo un dannoso indirizzo del quale è responsabile ogni parte politica, compresa quella socialista, come molto chiaramente ha avuto modo di rilevare il ministro Pieraccini.

Ciò va fatto perché in questo momento difficile per l'economia e l'intera società italiana, intraprendere un coraggioso e decisivo sforzo per affrontare i problemi della politica marinara, non è un fatto contraddittorio, bensì necessario per superare la crisi economica. Non vi sarà infatti sviluppo economico, se non garantito da un'organica, integrata politica dei trasporti.

Nella battaglia per le riforme ogni indicazione di attività programmatica, di soluzione ai problemi dell'assetto del territorio, di insediamenti industriali o agricoli pecca di genericità, se non si pongono obiettivi concreti alla riforma del settore dei trasporti e se, all'interno di esso, non si indicano linee unitarie che permettano il superamento delle contraddizioni e delle concorrenze generate dall'attuale sistema.

Anche, se in questi ultimi anni si è verificato un certo miglioramento, in questo settore le cose non vanno bene. La nostra flotta è ancora troppo antiquata (il 60 per cento ha un'età di costruzione superiore ai 15 anni), non è sufficientemente specializzata e, oltre a ciò, è quantitativamente insufficiente. Di qui l'incidenza negativa della bilancia dei noli, che registra un *deficit* annuo di almeno cento miliardi. Troppo modesta è la presenza della nostra bandiera sui mari: la merce in transito nei nostri porti è infatti trasportata per circa l'80 per cento da navi battenti bandiera estera.

Non è solo con la lotta da noi intrapresa contro la discriminazione di bandiera o contro le bandiere di comodo che il problema si può risolvere. È necessario invece affrontare il problema in una dimensione diversa, assai più vasta, allo scopo di migliorare qualitativamente e quantitativamente la nostra flotta,

sia quella cosiddetta libera, sia quella di Stato. Il problema dei trasporti marittimi va affrontato in modo unitario. Porti, cantieri e flotta sono da considerarsi in un'unica visione, quali strumenti per la realizzazione di una politica marinara di interesse nazionale. Tutto questo presuppone necessariamente il rovesciamento della politica degli investimenti pubblici, insufficienti e mal distribuiti, il coordinamento dei piani di sviluppo del settore, l'attribuzione di compiti fondamentali all'iniziativa pubblica, nella realizzazione di nuove scelte, la difesa intransigente dei livelli di occupazione.

Questa è la posizione del sindacato, dei lavoratori, una posizione che condividiamo in larga misura, nella convinzione che, operando diversamente, nessuna unità produttiva del settore potrà avere un futuro assicurato e si darà via libera alla linea della cosiddetta efficienza aziendale, della logica basata sul rapporto tra costi e ricavi, con riduzioni di personale, accresciuti ritmi di lavoro e ostacoli allo sviluppo dei livelli retributivi.

È necessaria l'espansione della flotta per il trasporto delle merci, per i traghetti, la concentrazione del traffico passeggeri su linee brevi e medie, sulle crociere. In questa direzione, un ruolo propulsore e di stimolo trainante spetta all'azienda di navigazione di proprietà pubblica, alla quale far carico — attraverso una sua ampia trasformazione — di politiche tese al pareggio della bilancia dei noli, alla dilatazione del trasporto merci, allo sviluppo del turismo sociale, allo sviluppo dell'occupazione.

Il potenziamento della flotta è uno degli elementi su cui puntare, se si vuole, come è necessario, attuare un nuovo modello economico, in quanto un efficiente trasporto marittimo, organizzato secondo criteri moderni, assicura il basso costo del trasporto delle materie prime nonché la sicurezza del rifornimento delle materie indispensabili per l'industria nazionale. Le vicende petrolifere di questi giorni e le pressioni delle compagnie petrolifere per ottenere l'aumento del prezzo di vendita dei carburanti dimostrano quanto sia necessaria la presenza di una grande flotta nazionale che operi secondo gli interessi del paese.

Un nuovo sistema di trasporti marittimi si collega all'espansione del Mezzogiorno, in termini di occupazione, di localizzazione e di potenziamento di impianti cantieristici e di attrezzature portuali, in termini di collegamenti diretti fra le aree meridionali ed i mercati dell'Italia settentrionale, dell'Europa e del Nord Africa interessati all'assorbimento della produzione agricola e industriale. Nulla

impedisce, è stato detto da più parti, che per la realizzazione di un programma di interesse pubblico sorretto da investimenti che trovino la loro giustificazione nell'incremento della ricchezza nazionale secondo programmi che non è possibile contenere in breve termine, non ci sia spazio per l'impresa privata, verso la quale possono essere disposte provvidenze per favorire gli investimenti, sgravi fiscali per la gestione, ma a condizione che tali provvedimenti siano assunti nei confronti di imprese che operino sulla base delle direttrici programmate nell'interesse generale del paese. Si tratta di dare concretezza agli orientamenti del CIPE espressi con la ben nota delibera del 1971.

Su questi argomenti avremo modo di tornare successivamente. In questo momento, ci preme soltanto sottolineare che le linee innanzi indicate, sia pure sommariamente, hanno come obiettivo fondamentale la difesa dell'occupazione, minacciata non solo dalla crisi delle navi da passeggeri, ma anche per il fatto che la estensione dell'automazione a bordo per le navi da carico presenta tendenze pericolose per la stabilità della manodopera.

Non ci sembra che il disegno di legge in discussione si muova nella direzione innanzi indicata. Lo si è definito « provvedimento tampone », « meccanismo di elargizione di contributi all'industria privata », « provvedimento settoriale » privo di una visione generale dei vari problemi, e ciò nel momento in cui tutti i passati programmi sono risultati superati dalla realtà e la stessa Comunità economica europea non è stata in grado di prevedere la vertiginosa evoluzione dei traffici marittimi mondiali e il conseguente incremento dei ritmi di costruzione. Sono concetti espressi in Commissione da colleghi di ogni parte politica, e quindi indipendentemente dalla loro collocazione nello schieramento parlamentare. Né, d'altra parte, poteva definirsi diversamente un provvedimento che, come dianzi sottolineavo, ha come suo obiettivo soltanto quello di assicurare per un quinquennio nel settore l'intervento statale in conformità con le direttive degli organi comunitari i quali, per altro, hanno riconosciuto l'eccezionalità della situazione dei cantieri italiani che allo stato, nonostante i passi innanzi compiuti, non hanno ancora raggiunto livelli di competitività sul piano internazionale.

Nessuno nega che nel corso di questi ultimi anni vi sia stato un rinnovamento della nostra flotta, un aumento del tonnello. Si tratta tuttavia di dati pur sempre relativi, che non possono non suscitare serie preoccupazio-

ni se raffrontati con i dati mondiali dei traffici marittimi. Rileviamo in questo raffronto che la nostra flotta, per errate previsioni e per inadeguatezza della politica generale, e quindi non soltanto di settore, non è in grado di competere, e che questa incapacità si riflette negativamente sulla bilancia dei noli.

L'incremento e il rinnovamento della nostra flotta non appare adeguato alle necessità del mercato mondiale dei traffici, in perdurante e sempre più rapida fase di espansione. Si va infatti sviluppando sul piano mondiale un processo di rinnovamento del settore marittimo per cui le commesse ai cantieri, dal punto di vista della quantità di nuove navi e della qualità, tendono ad un mercato dove la domanda è sempre abbastanza solida. È pertanto indispensabile, come il ministro ha avuto modo di affermare più volte, che si giunga ad un piano organico di sviluppo e di potenziamento della nostra flotta in rapporto alla politica del commercio con l'estero ed ai collegamenti con il bacino del Mediterraneo, l'estremo oriente, con tutto il mondo.

Una vera politica marinara di interesse nazionale richiede un sistema di cantieri, di bacini, di officine di riparazione navale, idonei e rispondenti allo scopo. Di conseguenza, potenziare la flotta significa accrescere il potenziale dei cantieri navali; mantenerla in efficienza vuol dire razionalizzare e sviluppare l'industria della manutenzione e della riparazione navale.

Pertanto, partendo dalle condizioni attuali, per il potenziamento e la trasformazione degli impianti è necessario mutare gli obiettivi e la destinazione degli investimenti: accantonare, cioè, i criteri del sostegno dei prezzi finora seguiti e, facendo leva sullo strumento del credito navale e dei premi di demolizione, puntare su precisi piani di ammodernamento, di specializzazione e di razionalizzazione; cosa che, del resto, hanno fatto quei paesi che sono citati ad esempio ogni qual volta si vuol far rilevare gli alti costi di produzione dei nostri cantieri. Tali paesi hanno destinato massicci investimenti per garantire una perfetta efficienza tecnica ed organizzativa ai loro complessi, hanno destinato massicci investimenti alla ricerca scientifica sia nel campo degli impianti che in quello della tipizzazione delle costruzioni, hanno puntato sullo sviluppo e la concentrazione dell'industria complementare che interviene nel settore delle costruzioni navali.

Sviluppare l'industria cantieristica significa creare i presupposti per lo sviluppo dell'industria meccanica, elettromeccanica ed

elettronica, settori particolari nei quali dipendiamo in larga misura dall'estero, in quanto gli sviluppi tecnologici che hanno portato all'automazione dei mezzi marittimi ci hanno trovato sguarniti, e quindi non in grado di produrre gli impianti e le attrezzature meccaniche.

In sede di comitato ristretto per l'esame del disegno di legge, come ho avuto modo di rilevare dal *Bollettino delle Commissioni parlamentari*, i dirigenti della Fincantieri hanno confermato il loro giudizio negativo sulla proposta, avanzata dal gruppo comunista (e successivamente accolta in modo parziale), di stornare parte dei fondi dal settore della produzione per destinarli a quello degli impianti. Tale opposizione è stata riconfermata dai dirigenti della Fincantieri anche in considerazione del fatto che questo settore, allo stato, lavora o lavorerebbe a pieno ritmo.

Concordo con il relatore che si tratta, al di là dei meri dati tecnici forniti, di un contrasto di fondo nella stessa logica del disegno di legge. Si tratta di una posizione in larga misura alternativa che, come ha sostenuto l'onorevole ministro, potrà trovare più idonea sede di esame nel più ampio contesto della nuova politica marinara, così come tracciata dallo stesso ministro. Intanto a me pare che, attraverso questo invito e questa considerazione, ancora una volta si ammetta implicitamente l'assenza di qualsiasi carattere innovativo dal provvedimento. Ho voluto soffermarmi su questo punto, che a mio parere non è di poco momento, perché pur senza nulla togliere al prestigio e alla competenza dei dirigenti della Fincantieri, e pur convinto che si tratti di motivazioni espresse in base a notizie elaborate da organi tecnici competenti, mi pare pertinente l'interrogativo posto dall'onorevole Ceravolo su chi decida circa la politica marinara: autorità politica o Fincantieri e IRI?

Non è un interrogativo irrilevante verso chicchesia, né è un interrogativo posto oggi per la prima volta; al contrario, esso è già da tempo presente nel dibattito politico e culturale che si svolge nel paese sul rapporto tra potere politico e impresa pubblica. In una situazione caratterizzata da gravi carenze dell'iniziativa privata, talvolta i grandi *managers* dell'impresa pubblica si avviano ad essere detentori di un potere effettivo di gran lunga superiore a quello della classe politica che, parallelamente, è destinata a perdere non solo potere ma anche prestigio. Queste tendenze devono essere decisamente contrastate, si deve cioè evitare che si determini una politica del

gruppo pubblico che sia diversa, se non contrastante, con la politica decisa dal Parlamento, e che solo il Governo deve specificare ed attuare.

Né vale obiettare, in proposito, che nessuna remora, nessun ostacolo può ledere il ruolo e la funzione dell'autorità politica, o i poteri decisionali del Parlamento, perché non sfugge a nessuno che le approvazioni, il più delle volte, non sono la manifestazione esteriore di una capacità autonoma di decisione, di un controllo effettivo, ma nascono come sanatoria o ratifica da parte di chi, in fondo, non possiede altra alternativa.

Sono considerazioni, queste, che abbiamo avanzato in altra circostanza, nel corso di altri dibattiti parlamentari, e che riproporremo in ogni occasione e quanto prima. Ne abbiamo fatto cenno in questa sede anche per sapere dall'onorevole ministro se il Ministero della marina mercantile è attrezzato, ed in che modo, così da non essere soltanto un Ministero di servizi, ma anche in grado di assolvere, come è nell'intendimento dell'onorevole ministro, ai compiti di indirizzo, di direzione e di controllo nei riguardi di tutta la politica marinara. Per sapere se esso è dotato, cioè, di una struttura — ovviamente non burocratica, ma di studio ed ispettiva — in grado di offrire strumenti conoscitivi diretti che lo mettano in condizione di giudicare autonomamente concrete ipotesi di sviluppo, in un rapporto dinamico con l'imprenditore pubblico.

Ho portato queste considerazioni come mio modesto contributo all'esame del provvedimento in discussione. Nei prossimi giorni, nelle prossime settimane, il Parlamento pronuncerà il suo voto sullo stesso e sugli altri relativi ai porti, al settore della cantieristica navale, alla flotta mercantile. È bene fare presto, voltare pagina rapidamente e dare inizio ad una nuova politica dei trasporti, attraverso quel piano di leggi organiche che l'onorevole ministro ha annunciato; leggi che siano, finalmente, espressione di questo Governo, che siano il risultato dell'impegno del settore, consapevole di quanto una politica di riforma dei trasporti sia indispensabile per lo sviluppo economico del paese, per lo sviluppo del Mezzogiorno e della occupazione.

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

**ALESI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, una vera politica marinara di interesse nazionale comporta, a nostro modo di giudicare, la possibilità di di-

sporre di un sistema di cantieri, di bacini, di officine di riparazioni navali, idonei e rispondenti allo scopo. Ma un serio discorso relativo all'industria cantieristica significa anche creare presupposti per lo sviluppo della industria meccanica in genere, dell'industria elettrica e dell'industria elettronica, settori nei quali è aumentata enormemente nell'ultimo periodo la nostra dipendenza dall'estero, in quanto gli sviluppi tecnologici che hanno portato all'automazione dei mezzi marittimi ci hanno, in un certo senso, colti impreparati e non in grado di produrre gli impianti e le attrezzature necessari.

Quindi, l'aumento del tonnellaggio della nostra flotta, se da un lato può significare e significa uno stimolo alla crescita produttiva dei cantieri, dall'altro lato deve tradursi anche nel mantenimento e nell'efficienza delle unità stesse. Se a tale considerazione si unisce la constatazione degli alti costi di produzione dei nostri cantieri rispetto alla componente estera, si deduce che razionalizzare e sviluppare l'industria della costruzione, della manutenzione e della riparazione navale significa dotare il paese del necessario supporto, atto ad assicurare la ripresa dello sviluppo industriale globale. Intendiamo dire, in altre parole, che l'industria cantieristica, quale componente essenziale di tutto il complesso dell'economia, appartiene ad un settore che deve essere considerato strategicamente trainante e promozionale. Questa affermazione non risponde certo a un'esigenza propagandistica o a delle parole vuote, ma è frutto del convincimento generalizzato e della presa d'atto di una realtà oggettiva cui non è possibile sfuggire, pena l'assunzione di gravi responsabilità per il nostro paese. Non bisogna dimenticare, infatti, che l'Italia è un paese ad economia aperta e, nel caso particolare, importatore di materie prime, che sono trasformate dalle nostre industrie, nonché esportatore di manufatti. Abbiamo, perciò, forse più decisamente degli altri, bisogno di una flotta quantitativamente e qualitativamente adeguata, moderna, costantemente rinnovata e competitiva. Abbiamo, quindi, bisogno di cantieri navali adeguati alle necessità di un simile tipo di flotta.

In definitiva, non si può prescindere da una visione di insieme di tutto il sistema di trasporti via mare che, partendo dai cantieri, via via si articoli e si armonizzi in modo equilibrato con ogni componente di questo importante settore, per porlo nella condizione ottimale di assicurare al paese i beni strumentali ed i servizi essenziali per il suo sviluppo economico.

A tal proposito, come lo stesso ministro ha avuto modo di riconoscere in Commissione, occorre dire che a tutt'oggi purtroppo una politica programmatica dello sviluppo cantieristico, della flotta e dei porti italiani non è mai esistita. In occasione di una visita del ministro della marina mercantile, onorevole Pieraccini, al porto di Venezia, mi sono permesso — e non volevo con ciò essere impertinente nei suoi confronti — di invitarlo a partecipare più attivamente, rispetto ai suoi predecessori, alle decisioni relative a porti, flotta, cantieri, che vengono prese in quel grosso organismo che è il CIPE. Dicevo questo a ragione, perché avevo potuto constatare di persona l'assenza della marina mercantile da detto organismo.

Si è vissuto un poco alla giornata, subendo la situazione e non sapendo affrontare gli andamenti congiunturali del mercato delle navi e dei noli. Devo anche dare atto al Governo di centralità di aver preso l'iniziativa, mediante il presente disegno di legge leggermente modificato dall'attuale Governo, volta a dare maggiore respiro a questa azione cantieristica nel nostro paese.

Per un lungo periodo, purtroppo, lo sviluppo della cantieristica pubblica non è stato l'espressione di una politica globale, ma il risultato di politiche aziendali (lo diceva il collega che ha parlato prima), di politiche di gruppo, che molte volte si sono ignorate vicendevolmente. Il mancato coordinamento della politica di sviluppo ha acquistato una particolare rilevanza negativa, se si tiene conto del fatto che la capacità produttiva complessivamente apprestata non ha sempre risposto alle caratteristiche qualitative della domanda internazionale di costruzioni navali.

La carenza di coordinamento al livello delle imprese a partecipazione statale, inoltre — diciamo pure anche questo — si è ripercossa direttamente su un piano più vasto, nel senso che ha reso forse praticamente impossibile la definizione di una politica nazionale generale che collocasse in un quadro programmato sia le imprese a partecipazione statale come pure le prospettive di sviluppo delle imprese private operanti nel settore cantieristico. Non si sono volute evitare inutili ed antieconomiche rotte di collisione (mi si consenta di usare questa espressione) che in definitiva hanno portato alla moltiplicazione di attività e di servizi, cosa questa certamente da evitare in un momento come questo, economicamente così delicato per l'iniziativa privata e per la stessa iniziativa pubblica.

Vorrei però richiamare l'attenzione su alcuni aspetti di questo provvedimento che ritengo non siano del tutto marginali. Da una analisi delle prospettive della domanda a livello nazionale, europeo e mondiale, emerge chiaramente l'esistenza di uno spazio che i cantieri nazionali possono e debbono proporsi di coprire in futuro, a medio e lungo termine (una politica cantieristica navale non si fa certo in una settimana, né in un anno, ma a medio e a lungo termine). Questo spazio, per la configurazione nazionale, europea e mondiale, oggi esiste, e noi dobbiamo cercare di coprirlo. La nostra cantieristica deve essere messa in grado di competere in quantità e costi con l'estero, estendendosi l'ambito del confronto non solo ai paesi della Comunità europea — ai quali molto spesso ci siamo limitati per confronti e per forme di costruzioni e di adeguamento di contributi —, ma anche, addirittura, al Giappone. È noto, infatti, che quest'ultimo paese in sostanza sta conseguendo — o ha già conseguito — il primato delle costruzioni navali per effetto di molteplici fattori, tra i quali sono fondamentali: l'estrema razionalizzazione dei processi produttivi; lo studio e la localizzazione accurata di attrezzature e di impianti particolari, adatti a questo tipo di produzione; le facilitazioni di pagamento praticate dai cantieri agli armatori (e questo è un capitolo piuttosto importante); l'offerta sul mercato di tutti i tipi di nave prodotti nei vari cantieri specializzati; la produzione di molte parti, infine, ad opera di stabilimenti meccanici specializzati, che non fanno parte degli stessi cantieri (mi fermerò in seguito brevemente su questo punto, riferendomi alla cantieristica nazionale).

Se quindi si vuol rendere veramente competitiva la cantieristica italiana occorre (anche se capisco che si fa presto a dirlo) rammodernare tecnicamente e tecnologicamente questo settore, dotandolo di impianti moderni ed avanzati; occorre razionalizzare il lavoro, tuttora ancorato — mi si consenta di dirlo — a processi antiquati; fornire idonei contributi per sostenere gli alti costi dovuti al mancato rinnovamento, al mancato adeguamento e alla mancata razionalizzazione del lavoro, prevenendo forse anche (questo sarà forse più difficile, ma si potrà considerare questa ipotesi in uno schema di studio) la possibilità di finanziare gli armatori ad un tasso agevolato. Parliamo chiaro, se l'onorevole ministro lo consente: i cantieri concedono questo finanziamento agli armatori, ma evidentemente lo concedono al tasso normale; visto che ciò avviene, e visto che è utile che avvenga, sa-

rebbe bene che gli armatori potessero ottenere un tasso agevolato.

In questo contesto, se si ritiene scelta prioritaria quella relativa all'ammodernamento degli impianti e delle attrezzature, e si stanziavano perciò maggiori fondi per questi impianti e per queste attrezzature rispetto a quelli che sono i contributi per la costruzione (ed in sede di Commissione si è avuta un'ampia discussione su questo tema), evidentemente si corre il rischio di emarginare il nostro paese dal mercato mondiale, considerati i tempi di realizzazione necessari per gli ammodernamenti, e considerati i tempi per la realizzazione, che non possono essere inferiori ai tre-quattro anni, dei nuovi impianti. Viceversa — evidentemente è un dilemma, ma ogni medaglia ha il suo rovescio — se si danno maggiori contributi per la costruzione, non si rinnovano gli impianti e le attrezzature, e quindi l'eventuale *gap* tecnologico rischia di divenire incolmabile. Comprendo quindi l'estrema difficoltà di ottemperare a queste esigenze, ma proprio per questo, contrariamente a quanto sostengono altri gruppi politici, noi siamo dell'avviso che queste due soluzioni non possano essere intese in senso alternativo, o l'una o l'altra. Senza dubbio il provvedimento al nostro esame tiene conto in una certa misura di quella che è la realtà in cui la nostra cantieristica è attualmente inserita; la caratteristica più appariscente concerne come è noto l'estrema polverizzazione, e cioè il fatto che esistono numerosi cantieri con diverso livello tecnologico. In questo quadro, se si vogliono adeguare al necessario livello tecnico tutti questi cantieri, non potranno ottenersi che risultati molto frammentari. La suddivisione minuziosa dei fondi (e lei, signor ministro, è già vittima di questo problema per quanto riguarda i piani dei porti), comporterà interventi limitati, che finiscono con l'essere dispersivi, l'aumento del periodo di tempo necessario al raggiungimento del livello tecnico auspicabile, la costante necessità di contributi per sostenere i costi di costruzione, necessità che aumenterà sempre di più con il passare del tempo.

A fronte di tali osservazioni ed esaminando le soluzioni proposte dal disegno di legge al nostro esame sorgono tre interrogativi. In primo luogo, per quale motivo si vuole provvedere alla ristrutturazione ed all'ammodernamento di tanti cantieri per adibirli alla produzione, nella medesima zona, nella medesima area geografica? Che senso ha questa antieconomica e dispersiva suddivisione di

fondi? In secondo luogo — ed è il secondo interrogativo — ci si chiede perché esistano cantieri destinati alla riparazione ed alla costruzione: ci sono, esistono, ma perché sono previste provvidenze atte a consentire l'ammodernamento di tutte e due queste linee, quella della costruzione e quella della riparazione, in questi cantieri, quando nella stessa zona esistono cantieri adibiti alla sola costruzione e cantieri adibiti alla sola riparazione? Evidentemente, se nella zona non ci sono altri cantieri, si può anche capire la necessità delle provvidenze per tutte e due le linee, ma quando tali cantieri esistono ci sembrerebbe più logico, e forse anche più economico, concentrare gli sforzi finanziari ed incanalarli verso l'una o l'altra linea di lavorazione. Questo, ripeto, quando l'area geografica lo consenta. Il terzo interrogativo si riferisce ad alcuni sprechi ai quali non si è ritenuto a nostro giudizio di dover porre rimedio. Mi riferisco ai cantieri che, oltre ad essere adibiti alla costruzione, eseguono anche lavorazioni meccaniche (e si accennava prima all'esempio del Giappone), pur esistendo nella zona stabilimenti meccanici, a volte — mi sia consentito dirlo — dello stesso gruppo statale, dello stesso gruppo IRI, che operano in questo settore di produzione. Questo è un punto che negli studi sulla cantieristica giapponese è stato messo in particolare evidenza e che vorremmo vedere attuato anche in Italia.

Un altro argomento che merita di essere approfondito in senso critico riguarda la previsione dei criteri in base ai quali concedere il contributo. È questo un momento di particolare importanza, e l'organismo preposto materialmente alla erogazione assume tutta la responsabilità delle proprie scelte.

Il disegno di legge, con una approssimazione che non può essere da noi condivisa, attribuisce in pratica al ministro della marina mercantile la più ampia discrezionalità nella delicata scelta delle unità da ammettere al contributo. Al di sopra e al di fuori di ogni valutazione di ordine personale, non è certo in questo modo che si dà un contributo di chiarezza, di giustizia, di regolarità di sviluppo alla nostra cantieristica. Non è certo dando un mandato praticamente in bianco al ministro nell'operare una selezione non soggetta (come viceversa noi vorremmo) a prefissati criteri tecnici, giuridici ed economici, che si contribuisce a fugare ambiguità e sospetti di ogni genere.

E neppure il tentativo, operato *in extremis*, di turare questa falla nell'articolato del di-

segno di legge agganciando il meccanismo di concessione del contributo alle direttive del CIPE in materia di sviluppo della flotta nazionale, può nascondere la realtà, in quanto esso si risolve, in definitiva, in un comodo ricorso alla manovra delle leve di potere.

Perciò, nel momento in cui si prende atto di una certa autocritica del Governo, non si può far passare sotto silenzio il fatto che il rimedio proposto si rivela, ancora una volta, una blanda cortina, che non serve a dissipare le ombre del meccanismo di erogazione del contributo fatto proprio e portato avanti dal Governo.

Noi liberali avremmo desiderato che l'erogazione dei contributi fosse subordinata ad un aggancio più preciso, diretto ed immediato al tipo e alle caratteristiche della nave da costruire. Tutto questo senza naturalmente sopprimere l'intermediazione del ministro, che dovrebbe però limitarsi ad una verifica del rispetto delle condizioni, essendo pur sempre lui il responsabile della concessione del contributo.

A nostro modo di vedere, tale impostazione avrebbe avuto il merito di evitare « secche » (diciamo così, usando un linguaggio navale) di natura politica, a tutto vantaggio della snellezza e della funzionalità operativa della legge.

Tenuto conto di tutte le osservazioni formulate, per un futuro che vorremmo quanto più prossimo possibile, ci si esprime senz'altro in favore della creazione di un valido programma di incremento della nostra cantieristica, che tenga però effettivamente conto fin d'ora delle reali esigenze che dovranno essere soddisfatte in quello che prima ho chiamato un provvedimento non immediato, ma di medio o anche di lungo periodo.

E in particolare occorrerà, a nostro avviso, tenere finora conto di queste necessità: concentrazione degli interventi su alcuni cantieri (e forse proprio su quelli già oggi più avanzati sul piano tecnologico ed organizzativo); ricorso ad una maggiore specializzazione dei cantieri, dividendoli in cantieri costruttori e cantieri riparatori, tenuto conto anche della loro posizione geografica e delle linee di maggiore traffico; riconversione in stabilimenti industriali di alcuni cantieri minori, specializzandoli, ad esempio, nella produzione destinata al preallestimento delle navi; opportuno bilanciamento fra la percentuale di contributo destinata alla costruzione, e quella diretta alla realizzazione di impianti, in modo da consentire un più rapido aggiornamento tecnico.

Noi liberali dichiariamo fin d'ora che questi sono i punti fondamentali e ribadiamo in questa sede che, come sempre, non faremo mancare il nostro impegno perché essi vengano responsabilmente recepiti dall'azione di Governo. Se non troveremo in questa azione l'indispensabile organicità e chiarezza, faremo ugualmente ogni sforzo per denunciare e combattere i pericoli e i rischi che una linea politica diversa potrebbe causare al paese. Per il presente tuttavia — e concludo — in considerazione anche del fatto che la scadenza della legge n. 49 del 1968 ha determinato dal 1971 ad oggi un vuoto che, se non colmato, veramente metterebbe in ginocchio i principali cantieri italiani, non pare che si possa prescindere da un sostegno alla cantieristica come quello proposto dal disegno di legge in esame. Mentre si torna ad insistere sull'esigenza di approntare un serio programma di politica cantieristica che tenga conto delle luci e delle ombre di questo importante e travagliato settore dell'industria, ci si augura che con l'approvazione del provvedimento riesca a prodursi un miglioramento quantitativo, ma soprattutto qualitativo, della flotta mercantile nazionale, la quale ha senza dubbio bisogno di cure selettive, di ammodernamento e di ringiovanimento per potere ancora recitare il ruolo importante che tutti desideriamo nel contesto della marineria internazionale. (*Applausi dei deputati del gruppo liberale*).

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

**BODRITO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, mi pare che si debba in primo luogo esprimere soddisfazione per il fatto che questo provvedimento viene discusso in aula. Forse in Commissione avremmo potuto procedere più celermente — l'importanza e l'urgenza del provvedimento potevano anche giustificare l'adozione della procedura decentrata —; tuttavia l'importanza del provvedimento stesso, a parte la sua urgenza, merita l'ampio dibattito iniziato questa sera.

Per la verità, problemi come quelli della cantieristica navale è opportuno che vengano sottoposti, direi corralmente, all'attenzione dell'opinione pubblica perché in Italia il settore della cantieristica riveste una importanza che va bene al di là delle 30 mila o 100 mila (a seconda che consideriamo il settore in maniera diretta o indiretta) famiglie interessate all'attività industriale connessa con la produzione e riparazione di navi. Si tratta di un settore che tocca aspetti importanti dell'economia

italiana, quali quelli del trasporto marittimo, dei porti ed altri che costituiscono pur sempre una chiave di volta del nostro sistema economico.

La cantieristica infatti, come è stato anche rilevato dagli oratori che mi hanno preceduto, non si pone in sé e per sé come un problema isolato e avulso da altri che riguardano l'attività marinara e il settore dei porti, importantissimo nel nostro paese anche a causa della sua conformazione geografica.

Per la verità i problemi di questi tre settori che sono interdipendenti — la cantieristica, i porti e il settore armatoriale, soprattutto con attinenza alla marineria di Stato, cioè la Finmare — sono stati portati alla attenzione del Parlamento mediante disegni di legge presentati dal precedente Governo e che oggi vengono esaminati con modifiche non sostanziali. Ciò significa che vi è una continuità di responsabile preoccupazione per un così importante aspetto della nostra economia.

Naturalmente, proprio per questa connessione di problemi, è alquanto difficoltoso trattare organicamente uno solo di essi, tralasciando gli altri. Infatti gli illustri colleghi che mi hanno preceduto, hanno tutti, chi più chi meno, avuto modo di toccare anche gli altri due problemi che si agganciano a quello della cantieristica navale. Credo, tuttavia, che avendo noi al nostro esame, in questo momento, l'argomento della cantieristica e uno specifico disegno di legge che si riferisce a questo settore, dobbiamo attenerci il più possibile a questo, per analizzarlo in profondità. Infatti nel corso della discussione sulle linee generali dobbiamo portare il massimo di contributi possibile, sotto un profilo metodologico, per l'approfondimento delle motivazioni politiche ed economiche che portano all'approvazione o alla reiezione, alla modificazione più o meno ampia di questo provvedimento.

Il nodo centrale da sciogliere, onorevoli colleghi, consiste certamente nel decidere quale tipo di politica vogliamo perseguire in Italia nel campo della costruzione e della riparazione delle navi. Dobbiamo cioè stabilire se i nostri cantieri debbano essere potenziati in primo luogo in vista della capacità di produrre maggiore tonnellaggio nell'unità di tempo e, in secondo luogo, in vista della specializzazione, della qualificazione del tipo di navi da produrre.

Sono, questi, due temi fondamentali che investono il futuro di questo settore chiave del nostro sistema economico non a cinque o dieci anni, ma a venti o trenta anni da oggi. In primo luogo, quindi, noi dobbiamo fare

un sintetico e rapido esame dell'industria cantieristica così come è e così come viene delineata dagli articoli del disegno di legge in esame.

Quando l'uomo della strada, la persona che non è in grado di approfondire sufficientemente e tecnicamente i problemi, o che non abita nei centri dove questa attività maggiormente si svolge, pensa all'attività cantieristica è portato a riferirsi esclusivamente o prevalentemente all'attività di costruzione di nuove navi. In Italia, invece, esiste un altro settore, oltre a questo, che riguarda la riparazione e i lavori di trasformazione delle navi; è un settore di notevole importanza, che va visto separato dal primo per la semplice ragione che la maggior parte delle aziende che opera nell'uno non opera anche nell'altro. Intendo dire che la stragrande maggioranza delle aziende che oggi producono nuove navi non opera nel settore delle riparazioni e viceversa.

Si tratta, quindi, di due settori economici distinti. Il settore economico delle riparazioni non è meno importante di quello della produzione di nuove navi, come è facile riscontrare esaminando brevemente alcuni dati che indicano la struttura di questo settore e mettono in rilievo la sua importanza nel nostro sistema economico.

Avere un sistema di riparazioni navali è essenziale per il nostro paese il quale, avendo una flotta numerosa — anche se con talune difficoltà di cui avremo occasione di parlare in altra sede — ha necessità assoluta di disporre di adeguate strutture per l'attività di riparazione. La nostra stessa posizione geografica, nel centro del Mediterraneo, ci favorisce come punto di appoggio per le navi che debbono essere riparate.

Vi sono in Italia 300 aziende che si occupano di riparazioni navali e non di nuove costruzioni. In esse è occupata poco meno della metà del totale dei lavoratori addetti al settore della cantieristica, i quali sono circa 30 mila. Quindi, si può affermare che nel settore della riparazione operano poco meno di 14 mila lavoratori.

Le aziende operanti nel settore delle riparazioni hanno un fatturato di 50 miliardi all'anno in media. Nel 1971 il fatturato è stato di 63 miliardi e — cosa importantissima — il 50 per cento di esso riguardava lavori eseguiti su unità battenti bandiera estera. Ciò significava che tramite l'attività di riparazione abbiamo la possibilità di introitare valuta estera e quindi in sostanza di esportare lavoro, molto più di quanto non ne esportiamo attra-

verso l'attività di costruzione di nuove navi. È da dire anche che i cantieri di costruzione di nuove unità, prevalentemente a capitale pubblico, operano in gran parte per costruire navi battenti bandiera italiana.

Ciò denota la considerevole importanza del settore delle riparazioni, di cui forse si parla poco, che non appare con la dovuta evidenza alla ribalta dei nostri problemi, ma che, a mio avviso, è forse più importante del campo della costruzione di navi nuove, per lo meno per quanto riguarda il futuro sviluppo.

È da dire inoltre che nel settore della costruzione di nuovo naviglio le difficoltà di gestione, le difficoltà di adeguare i prezzi alla concorrenza internazionale sono notevoli: né vi sono possibilità di limitazioni alla concorrenza perché le navi hanno la caratteristica di muoversi in tutte le parti del mondo. Del resto tutta l'Europa è in difficoltà nel settore della cantieristica. Basti pensare che dal 1950 ad oggi in percentuale l'Europa, che aveva una produzione di naviglio dell'85 per cento, è scesa alla percentuale del 40 per cento. Si prevede — tale previsione è facile perché i cantieri di tutta Europa sono già impegnati per contratti ancora per quattro o cinque anni — che nel 1976 la percentuale di naviglio nuovo prodotto in Europa sarà inferiore al 30 per cento.

Per tali ragioni la Comunità economica europea concede e consente che tutti gli Stati membri forniscano sovvenzioni alle industrie cantieristiche navali. In Italia, nel 1950, coprivamo il divario tra i costi e i prezzi internazionali nel campo delle nuove costruzioni navali grazie a sovvenzioni, che l'erario concedeva attraverso leggi del tipo di quella che oggi abbiamo in esame, anche se strutturate in maniera sostanzialmente diversa. Veniva infatti coperto fino al 30 per cento il divario esistente tra i costi e i prezzi di mercato.

Con la legge n. 19 del 1968, si è scesi al 10 per cento; con il provvedimento al nostro esame, si prevede di scendere, per il 1976, al 5 per cento. Dobbiamo quindi valutare che, indubbiamente, dal 1950 ad oggi, i cantieri per nuove costruzioni hanno compiuto passi avanti molto rilevanti dal punto di vista della competitività internazionale. Precedentemente essi potevano infatti operare in maniera competitiva solo con un intervento dello Stato che coprisse il 30 per cento dei loro costi, mentre oggi si prevede una sovvenzione nella misura del 5 per cento. Ciò significa che, in un sistema di costi crescenti quale si è verificato in tutto il mondo non esclusa l'Italia, lo sforzo di adeguamento tecnologico ed ammo-

dernamento degli impianti è stato veramente considerevole.

Vero è che dobbiamo preoccuparci di ciò che avverrà in futuro, più che essere soddisfatti per i miglioramenti realizzati nel passato. Mi sembra opportuno spiegare tale punto a coloro i quali sostengono che la situazione della cantieristica italiana rimarrà quale essa è, in quanto da oltre venti anni si ripete che per il futuro dobbiamo impostare i programmi in modo che la cantieristica diventi competitiva, mentre grosse realizzazioni non sono state operate. Non è vero che andiamo ripetendo vanamente queste cose da venti anni: fino ad oggi, infatti, abbiamo realizzato un ricupero di costi, in termini di competitività internazionale, dal 30 al 5 per cento: abbiamo recuperato cioè i cinque sestimi del divario che ci separava da altri settori europei e mondiali in generale.

Dobbiamo valutare se il provvedimento in esame risponde alle necessità che sono state rilevate da tutti i gruppi politici in sede di discussione in Commissione, ed alle quali hanno accennato gli oratori che finora mi hanno preceduto in quest'aula. Dobbiamo analizzare, innanzitutto, come è possibile operare in ordine all'offerta di scafi nuovi sul mercato mondiale, perché possiamo legittimamente opinare che in Italia l'industria cantieristica, per quanto attiene le nuove costruzioni, non è al livello in cui dovrebbe essere, poiché non siamo in grado di costruire quantità di tonnellaggio adeguatamente alla richiesta del mercato. È facile oggi giustificare una simile critica, in base alla considerazione che i nostri cantieri sono oberati dalle richieste, al punto che, dovendosi consegnare naviglio per il 1976, non si possono accettare nuove commesse se non per scadenze successive a tale data. Si può rilevare quindi che i nostri cantieri versano in una situazione di carenza dal punto di vista dell'offerta quantitativa; faremo in seguito il discorso relativo all'aspetto qualitativo.

Tuttavia non dobbiamo limitarci a formulare le nostre valutazioni relativamente al periodo attuale: se decidiamo di promuovere quegli investimenti che consentano ai nostri cantieri la produzione di maggiori quantitativi, di un maggiore tonnellaggio, dobbiamo preoccuparci di impostare le nostre previsioni per il futuro. A questo punto, onorevoli colleghi, il discorso delle previsioni diventa estremamente difficile.

Una delle ragioni per cui è difficile l'attività dell'imprenditore, è rappresentata dal fatto che non è facile prevedere il futuro. Se

vi è un settore industriale in cui, più che in ogni altro, è difficile operare previsioni, è quello armatoriale. Ciò per un insieme di ragioni sulle quali mi sono già soffermato in occasione della discussione in Commissione, ma soprattutto perché vi sono circostanze che sfuggono alla possibilità di una esatta previsione, anche da parte dei migliori cervelli esistenti sulla terra. Oggi si fa carico alla commissione Caron, che operava nel 1966, di avere sbagliato le previsioni di richiesta di tonnello per gli anni seguenti; ma non si tiene conto che tale commissione non aveva potuto prevedere la chiusura del canale di Suez, mentre è stato proprio questo avvenimento che ha prevalentemente determinato un aumento della richiesta di tonnello, soprattutto delle navi cisterna di notevoli dimensioni, e quindi un certo tipo di qualificazione di prodotto (navi grandi). Affermare dunque che quelle previsioni erano sbagliate è giusto, ma bisogna anche riconoscere che non era umanamente possibile prevedere quegli elementi che hanno mutato il quadro che si aveva di fronte.

Oggi, se analizziamo le previsioni fatte da enti ed istituzioni, ai quali dobbiamo dare il credito che meritano e che naturalmente non hanno capacità divinatoria, dobbiamo prendere atto che per il futuro, sia una indagine svolta dalla CEE sia una indagine fatta per conto del governo inglese fanno delle previsioni per i prossimi 8-10 anni che non sono tali da indurci a ritenere sensato e prudente operare investimenti che portino i cantieri italiani ad una capacità produttiva in senso quantitativo — lascio da parte l'aspetto qualitativo — in maniera non razionalmente esaminata e strettamente controllata. Cosa dicono infatti, onorevoli colleghi, queste previsioni? Quelle contenute nella indagine della CEE, che sono state formulate e pubblicate nel settembre di quest'anno e quindi sono molto recenti, dicono che per il 1975, quindi un periodo che non va nel futuro molto in avanti, avremo richieste di naviglio per circa 30 milioni di tonnellate, mentre l'offerta di naviglio, cioè la capacità produttiva dei cantieri nel mondo, sarà di 40 milioni di tonnellate. Si prevede, cioè, una eccedenza per il 1975 del 30 per cento. L'indagine del governo inglese del febbraio 1973 prevede che per il 1980 si avrà una richiesta di naviglio per circa 30 milioni di tonnellate e una offerta di 60 milioni di tonnellate. Si prevede, cioè, una eccedenza del cento per cento.

Questi dati possono naturalmente venire contestati, però bisogna farlo con delle argo-

mentazioni razionali e logiche, che abbiano degli ancoraggi in ciò che economicamente si può prevedere, e non in ciò che si può divinare; anche perché se andiamo nel campo delle divinazioni, onorevoli colleghi, allora divinerai che ad un certo momento, conoscendo il modo di alimentare i motori delle automobili con l'energia atomica invece che con il petrolio, tutta la richiesta di naviglio cisterniero verrebbe a mancare nel giro di pochi mesi o nel giro di quel periodo di tempo sufficiente alla tecnologia per rendere una scoperta siffatta utilizzabile da tutti i fabbricanti di automobili. Allora veramente chiedo se il Governo possa fare delle previsioni basate su delle sensazioni oppure solo su delle serie storiche. La scienza statistica infatti insegna, onorevoli colleghi, che per le previsioni si fa uso delle serie storiche, ma non è detto che le serie storiche debbano protrarsi all'infinito nel tempo, perché bisogna verificare quali sono le funzioni di queste serie storiche. Se le variabili delle funzioni cambiano, evidentemente cambia anche la funzione e conseguentemente cambia la serie.

Quindi un punto su cui credo che bene faccia il Governo a tenersi prudente, è quello che non si debba fare un discorso indiscriminato per quanto riguarda l'aumento della capacità produttiva, in termini quantitativi, dei cantieri italiani.

Per quanto attiene invece all'aspetto prudenziale opposto, cioè alla necessità di sviluppare l'industria cantieristica secondo un disegno strategico che il Governo deve avere, abbiamo approvato in Commissione all'unanimità, se non sbaglio, un emendamento aggiuntivo all'articolo 14 del disegno di legge, in base al quale è prevista la redazione di un piano da parte del Governo entro quattro mesi dall'approvazione della legge. Perché abbiamo convenuto sull'opportunità della redazione di questo piano? Proprio perché è necessario fare uno sforzo per capire in quale direzione occorre muoversi nel delineare la politica cantieristica da condurre in Italia, una politica che deve tenere conto di quanto abbiamo detto finora in fatto di previsioni e anche di altri aspetti che qui per brevità ometto, ma che il Governo invece deve necessariamente valutare.

Un altro aspetto del problema riguarda l'aumento non tanto della capacità produttiva dei nostri impianti cantieristici, quanto della loro economicità, e lo sforzo che è necessario fare per conseguirlo. Si dice, infatti, che se l'erario sborsa una cifra di 159 miliardi, quale è quella prevista dal provvedimento in esame, è giusto che questo sforzo debba avere dei ri-

sultati nel tempo e non debba semplicemente limitarsi a compensare le differenze tra costi e prezzi, talché poi questo squilibrio tra costi e prezzi continui a perpetuarsi nel futuro, lasciando permanentemente la nostra industria cantieristica in una situazione di scarsa competitività, anzi di assoluta non competitività.

Si pone allora il problema di analizzare come si spendono questi 159 miliardi. Se avessimo la possibilità concreta e pratica di spendere, anziché 159 miliardi, il doppio, allora il discorso sarebbe diverso. Ma noi dobbiamo prendere atto del fatto che abbiamo a disposizione solo 159 miliardi. Quindi, a nostro avviso, l'osservazione che da più parti è stata fatta (anche l'onorevole Alesi l'ha svolta poco fa) in merito all'opportunità di ridurre lo stanziamento per le costruzioni nuove al fine di aumentare invece quello a favore degli impianti, il che consentirebbe ai cantieri di essere più moderni e per ciò stesso più competitivi, va valutata in base a tre fondamentali considerazioni.

In primo luogo, vi è un problema fondamentale che riguarda qualsiasi azienda che sia in passivo. Un'azienda può essere in passivo per il fatto di avere attrezzature insufficienti oppure perché ha dei costi di gestione che, indipendentemente dagli impianti, la pongono in una situazione estremamente difficile. Vi è certo una connessione fra la modernità degli impianti e i costi di gestione; però può anche non esservi, al di là di un certo limite. Noi abbiamo più volte, in sede di Commissione trasporti, affermato che il rapporto manodopera impiegata-capitale investito, nel caso della cantieristica, è molto elevato. Abbiamo detto cioè che si tratta di un'industria in cui prevale la manodopera, a parità di capitale investito, rispetto ad altri settori industriali. E abbiamo detto questo, onorevoli colleghi, perché l'Italia, proprio per il fatto di essere un paese dove la manodopera abbonda, presenta le condizioni opportune per lo sviluppo del settore cantieristico.

A questo punto, purché si possa dare una corretta interpretazione alla nostra tesi, bisogna dire che il costo della manodopera è prevalente nella gestione del cantiere proprio perché il rapporto manodopera-capitale è elevato. E allora, se in Italia abbiamo un contratto di lavoro che prevede per gli addetti nel settore della cantieristica 1.630 ore di lavoro all'anno, quando nel Nord Europa gli stessi lavoratori prevedono invece di lavorarne 1.900 e in Giappone 2.200, allora dobbiamo dire che, rispetto a questi paesi, ci troviamo in una posizione di svantaggio dal punto di vista

di un costo — quello della manodopera — a parità di tutte le altre condizioni. Ed abbiamo anche implicitamente affermato, come corollario, che, nell'esercizio delle attività cantieristiche, saranno in vantaggio quei paesi in cui, a parità di altre circostanze, la manodopera costa di meno, proprio perché si tratta di un'industria in cui il rapporto manodopera-capitale investito è maggiore.

Dobbiamo perciò coprire delle differenze che riguardano maggiori costi di gestione e non solo maggiori costi dovuti a una inadeguata strutturazione, inadeguatezza che è andata man mano diminuendo, perché altrimenti, dati i costi di manodopera crescenti, non avremmo avuto la possibilità di arrivare a sovvenzioni del solo 5 per cento di fronte ad un punto di partenza che prevedeva il 30 per cento.

Il secondo argomento che mi sembra si debba sottolineare per mettere in rilievo il fatto che la distribuzione dei 159 miliardi fra il settore delle nuove costruzioni e quello dei nuovi impianti non deve ragionevolmente essere modificata rispetto a quanto previsto dal provvedimento in esame, è il seguente: agli effetti economici, dare sovvenzioni sul costo della nave finita e realizzata o dare sovvenzioni alle aziende che la costruisce, pagando una parte degli impianti, è esattamente la stessa cosa. Infatti, tutto ciò in termini economici si riduce in un minor costo per l'azienda. Con una differenza, però, a favore della mia tesi: il pronto utilizzo del denaro. Infatti, se io erogo somme direttamente sulla costruzione che in gran parte è già fatta, metto a disposizione dell'industria cantieristica, subito, una parte delle somme; se invece erogo una somma sui nuovi impianti, debbo aspettare che questi siano realizzati e quindi do più tardi le sovvenzioni. Più tardi significa anche darne meno, non solo per la necessità, che l'industria ha, di reperire nel frattempo i mezzi finanziari sul mercato, ma anche a causa della progressiva svalutazione monetaria. A parità di valore nominale del denaro, si acquistano meno beni e meno servizi.

Quindi, e questo è il terzo punto che deve essere sottolineato, se noi oggi, di fronte ad un provvedimento dallo stanziamento rigido, dovessimo dedicare una parte maggiore di quanto abbiamo fissato (o che nel disegno di legge viene fissato a favore delle nuove costruzioni) a favore dei nuovi impianti, non solo provocheremmo gli inconvenienti di cui abbiamo detto, ma ne provocheremmo un altro ancora più grave perché, come ho detto all'inizio, nell'industria cantieristica non vi

è soltanto il settore che costruisce nuove navi, ma vi è anche l'importantissimo settore delle riparazioni. L'articolo 10 del disegno di legge in esame prevede, appunto, le stesse sovvenzioni anche per i lavori di riparazione. Ma siccome i lavori di riparazione non sono prevedibili, avvenendo i guasti, per loro stessa natura, in maniera improvvisa, poiché gli stessi non si possono predeterminare, da parte dell'azienda di riparazione non può essere pianificata un'attività di lavoro. L'azienda in questione non può produrre per lo *stock*, come in parte hanno invece fatto i cantieri di nuova costruzione. Tali cantieri, in un periodo di crisi, hanno provveduto a porre negli scali nuove costruzioni, in attesa che ad un certo momento si presentasse l'acquirente. E hanno fatto bene, poiché l'acquirente è poi venuto, essendosi verificata una modificazione della situazione di mercato. Qualcosa di simile, per altro — ripeto — non può essere fatto dalle industrie di riparazione.

Ove noi procedessimo allo spostamento in questione, dall'uno all'altro settore, otterremmo una riduzione delle disponibilità non già a danno delle nuove costruzioni — le nuove costruzioni in gran parte sono già concluse —, ma a danno esclusivamente o in gran prevalenza dei riparatori, i quali verrebbero a trovarsi privi di stanziamenti per pareggiare i loro costi rispetto ai prezzi competitivi che anche in questo importantissimo settore si riscontrano. L'industria di riparazione non ha oggi la concorrenza del Nord Europa o del Giappone. Giappone e Nord Europa sono importanti settori geografici nell'ambito dei quali un armatore che deve procedere alla costruzione di una nave può senz'altro decidere di andare a stipulare un contratto qualsiasi, visto che la differenza che esiste tra costruire in detti paesi o a Genova e Palermo è relativamente modesta. Per fare delle riparazioni, per altro, il discorso si presenta in modo assai diverso. Per quanto riguarda tale settore, infatti, la concorrenza l'abbiamo nell'ambito del Mediterraneo, dove Tunisia, Grecia, Spagna e Jugoslavia stanno sviluppando un'attività, già da alcuni anni, che è di notevolissima portata. È quindi necessario non far venir meno a questo importantissimo settore dei riparatori navali la possibilità di ottenere le sovvenzioni in questione, per pareggiare i costi rispetto ai prezzi competitivi che si praticano all'estero.

A questo punto, onorevoli colleghi, possiamo arrivare ad una conclusione, che deve essere di carattere strategico e non di breve andare. Una conclusione di carattere strate-

gico poiché il problema — come dicevo ad alcuni rappresentanti dei lavoratori con i quali poco fa ho avuto occasione di intrattenermi fuori del palazzo Montecitorio — riguarda il futuro, verte sul modo con cui affronteremo in futuro questo importantissimo settore.

Dobbiamo procedere in una direzione che ci porti poi al grave rischio di trovarci con aziende superdimensionate, che non riescono ad ottenere lavoro, oppure dobbiamo preoccuparci di costruire qualcosa che abbia serie probabilità di ben impostarsi economicamente e di essere promozionale nei confronti di quei settori che dal settore armatoriale, portuale e cantieristico dipendono? Credo che non vi siano dubbi che si debba seguire questa seconda strada. Dico allora che se esiste un settore che dovrà essere senz'altro potenziato — e richiamo su ciò l'attenzione del Governo, in quest'aula rappresentato dal ministro Pieraccini — anche nel quadro di quel programma che tra quattro mesi — se approveremo senza variazioni il disegno di legge al nostro esame — dovrà dal Governo essere predisposto, questo è il settore delle riparazioni, più ancora di quello della costruzione di nuove navi.

Il settore della costruzione di navi nuove dovrà orientarsi, nel nostro paese, nella specializzazione qualitativa, più che nell'aumento quantitativo del tonnellaggio. Ma abbiamo un settore, quello delle riparazioni, in cui la situazione esistente, di differenza di costi di gestione (un aumento del costo della manodopera anche più alto di quello verificatosi all'estero), può non essere un serio *handicap*, come nel caso delle nuove costruzioni. Come dicevo prima, infatti, se un armatore deve costruire una nuova nave, può essere indotto a realizzare un risparmio quasi alla lira e quindi andare a scegliere il cantiere che può praticargli il prezzo più conveniente. Ma quando si tratta, invece, di fare delle riparazioni, il problema del costo della riparazione in sé, può essere anche di gran lunga secondario rispetto alla velocità con cui la riparazione viene fatta, rispetto alla comodità e alla vicinanza del cantiere in cui effettuare la riparazione, rispetto alla bontà e alla perfezione del lavoro svolto.

Da tutti questi punti di vista, la nostra posizione geografica, la nostra attrezzatura — che è alla base del settore — e la specializzazione, la qualificazione e la responsabilità delle nostre maestranze ci mettono certamente in condizione di essere altamente competitivi.

In questo quadro, onorevoli colleghi, credo che dobbiamo valutare la legge così come oggi viene sottoposta al nostro esame, e credo che, pur rimanendo ferma la possibilità di valutare eventuali modifiche non sostanziali, la legge nelle sue strutture essenziali debba venire approvata. (*Applausi al centro*).

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

**CERAVOLO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, come è già stato detto, questo disegno di legge è il primo di un complesso di provvedimenti sulla cantieristica, sui porti, sulla marina mercantile, che riguardano tutti i problemi fondamentali dei trasporti marittimi. Vi saranno, poi, anche i problemi degli aeroporti e delle ferrovie; nel giro di poco tempo, verranno affrontati tutti i problemi dei trasporti in Italia. Ma per quanto riguarda questa discussione dico che già non cominciamo bene. Infatti, manca un piano nazionale dei trasporti; manca, da parte del Governo, una linea generale di riferimento per discutere, poi, ogni singolo provvedimento. Tutti i provvedimenti per l'industria marittima presentati dal Governo di centro-destra sono già stati seriamente criticati dai sindacati e dalle forze politiche democratiche; ma questo, tra tutti quelli presentati, è certamente il peggiore. È noto che le provvidenze di cui il disegno di legge tratta riguardano soprattutto 142 miliardi (cifra così appassionatamente difesa anche adesso dall'onorevole Bodrito) di sovvenzioni per ridurre i prezzi delle navi agli armatori, e 13 miliardi soltanto per l'ammodernamento di tutti i cantieri, grandi e piccoli, di costruzione e di riparazione. Tutto ciò rappresenta il tentativo di mascherare la sostanza del provvedimento, che è quella di perpetuare la politica — vecchia, condannata e fallita — delle sovvenzioni e delle regalie, invece di promuovere la politica degli investimenti produttivi. Dette sovvenzioni vengono poi aumentate agli armatori attraverso la legge per il credito navale ed i premi di demolizione.

Noi proponiamo di modificare profondamente questo provvedimento. Non proponiamo di sostituirlo con un altro — come sarebbe meglio — soltanto perché la gravità della situazione economica ci impone di effettuare interventi urgenti nell'industria marittima ma ci battiamo per un mutamento radicale, che cambi il segno del provvedimento: che ne faccia una cosa del tutto diversa, anche se finora parte della maggioranza ha respinto in

Commissione qualunque possibilità di accordo. Come diceva l'onorevole Lezzi, la differenza tra le rispettive posizioni non è marginale, perché non si tratta di strappare qualche concessione, di fare qualche spostamento fra le due colonne (quella delle sovvenzioni e quella degli investimenti produttivi), di spostare qualche miliardo. Sono due posizioni politiche completamente diverse, che corrispondono a due schieramenti diversi di forze sociali, che nel paese si sono già pronunciate sul provvedimento. Per la posizione ora sostenuta dall'onorevole Bodrito e dal passato Governo di centro-destra sono gli armatori e parte dei dirigenti delle partecipazioni statali; dall'altro canto, vi sono i lavoratori, vi sono i sindacati, vi sono le forze di sinistra, che si sono già pronunciati in modo contrario alla sostanza di questo provvedimento.

L'esposizione più coerente e completa degli argomenti in difesa di questa legge è contenuta in una nota che ci è stata consegnata da alcuni tra i massimi dirigenti della cantieristica nazionale, soprattutto di quella di Stato; è a questa nota che farò soprattutto riferimento, perché, ripeto, è la più documentata, la più coerente, la più ricca di dati. Molti degli argomenti in essa contenuti, poi, sono stati esposti poc'anzi dall'onorevole Bodrito.

La nota dice, in sostanza, che urgono le sovvenzioni, perché dei contributi per investimenti produttivi si potrebbe anche fare a meno; anche se avessimo, infatti, cantieri moderni come quelli del Giappone — affermano i dirigenti dei cantieri a partecipazione statale — essi non sarebbero ugualmente competitivi perché in Italia è troppo grave l'assenteismo operaio e perché la domanda mondiale di naviglio tra poco sarà pari alla metà dell'offerta che può provenire dall'industria cantieristica mondiale.

Vedete che per difendere una legge tanto impopolare bisogna usare dei giudizi come questi, molto drastici; giudizi che — mi auguro che ci se ne renda conto — rappresentano una sorta di patente di incapacità perpetua per la nostra cantieristica, una sorta di condanna a vita, che, però, prima di essere avallata da una legge come questa, richiede un esame ed una discussione più seri ed approfonditi.

Il problema di fondo sul quale ci si deve pronunciare è: di quale industria cantieristica abbiamo bisogno in Italia, e qual è l'industria cantieristica che possiamo permetterci; ed inoltre — dal momento che abbiamo in esame anche le altre leggi relative ai porti ed alla marina mercantile — di quale

industria marittima abbiamo bisogno nel nostro paese. Occorre, naturalmente, partire da questo primo quesito: quanto perdiamo ogni anno per la riconosciuta inadeguatezza dell'apparato produttivo della nostra industria marittima? Per citare soltanto i dati ufficiali, noi perdiamo ogni anno 161 miliardi per le sovvenzioni, 63 miliardi per l'acquisto di navi all'estero, 80 miliardi per il passivo della bilancia valutaria dei noli: in un anno oltre 300 miliardi. Ma la bilancia valutaria dei noli non è la bilancia economica: nessuno ci fornisce i dati fondamentali a questo proposito, non abbiamo un conto nazionale dei trasporti marittimi; e per ricavarli partiamo da alcune altre indicazioni fondamentali.

Sapete che noi partecipiamo al traffico marittimo mondiale per circa il 10 per cento: nei porti italiani si imbarca e si sbarca il 10 per cento del traffico marittimo mondiale; questa è una percentuale enorme, anche se si considera che una buona parte di tale traffico è soltanto di transito, perché nei nostri porti giunge il petrolio destinato ad altri paesi. Anche a questo proposito bisognerebbe riflettere meglio: perché dobbiamo permettere il transito di petrolio per gli altri, senza occupare manodopera, inquinando, rimettendoci, se non utilizziamo almeno una parte del nostro naviglio?

La cifra relativa alla nostra partecipazione ai traffici marittimi mondiali è comunque impressionante. Ciò deriva dal fatto che siamo un paese che importa tutte le materie prime e gran parte delle derrate alimentari e che quindi, per riequilibrare la bilancia, ha bisogno di esportare molto. 259 milioni di tonnellate, escluso, dicevo, il traffico di cabotaggio, rappresentano cifre dell'ordine di oltre un migliaio di miliardi di noli: tanto è il costo del trasporto marittimo. La nostra flotta, invece, rappresenta soltanto il 3 per cento di quella mondiale; ciò significa che siamo ben lontani dall'aver una flotta adeguata ai bisogni dei nostri traffici marittimi; significa che la bilancia economica dei noli registrerà passivi ben più alti degli 80-100 miliardi che vengono denunciati dalla bilancia valutaria; vuol dire comunque che noi abbiamo bisogno — come è stato considerato a suo tempo anche dal Ministero della marina mercantile — di una flotta pari ad almeno il 5 per cento della flotta mondiale, rispetto al 3 per cento di oggi. E non è una grande cosa avere una flotta che in percentuale rappresenti soltanto la metà della percentuale del trasportato riferita all'intero traffico nazionale perché a parte il Giappone e l'Inghil-

terra, la Norvegia, ad esempio, ha una flotta pari al 9 per cento della flotta mondiale, percentuale più alta rispetto alla quantità dei traffici norvegesi, e la Grecia ha una flotta del 5,8 per cento, percentuale di gran lunga superiore ai traffici mondiali cui partecipa la stessa Grecia. Accettiamo questo 5 per cento: cosa succede in dieci anni, dal 1973 al 1982? Per passare dalla percentuale di oggi al 5 per cento, a questo momento, abbiamo bisogno di cinque milioni di tonnellate di nuove navi. Inoltre per mantenere questa incidenza del 5 per cento sulla flotta mondiale occorre considerare un incremento del nostro naviglio non inferiore a quello che si può prevedere su scala mondiale. Essendo stato questo, negli ultimi 4 anni, rispettivamente del 9 per cento, del 7,5, dell'8,7 e dell'8,5 per cento possiamo calcolare, con tutta la prudenza del caso, un incremento annuo medio del 6 per cento. Bisogna prevedere quindi per il decennio considerato altre 8 milioni di tonnellate di naviglio. A questi 13 milioni di tonnellate di nuove navi occorre aggiungere 4 milioni per rimpiazzare le navi più vecchie che non servono più. Come si vede soltanto per il fabbisogno nazionale della nostra flotta abbiamo bisogno nel decennio di costruire almeno 17 milioni di tonnellate di naviglio al quale si devono aggiungere almeno 4 milioni di tonnellate costruite per l'esportazione.

In totale quindi — col massimo di prudenza — dal 1973 al 1982 la nostra industria cantieristica navale dovrebbe essere in grado di costruire 20 milioni di tonnellate di navi: una produzione annua di 2 milioni di tonnellate: il doppio della sua capacità produttiva.

Occorre quindi raddoppiare il potenziale cantieristico italiano. Questo è l'ordine dei nostri bisogni nazionali. E guardate che anche in base a quelle previsioni della CEE, che sono state difese anche dall'oratore che mi ha preceduto — poi dirò qualcosa sui tali previsioni — previsioni in base alle quali si arriverebbe ad una stabilizzazione (chi sa poi perché) della domanda per cinque anni, dal 1975 al 1980, su trenta milioni di tonnellate, la nostra partecipazione dovrebbe essere di un milione e mezzo. Considerando gli altri cinque milioni per l'adeguamento, si arriverebbe lo stesso ai venti milioni di tonnellate in dieci anni, e quindi a due milioni di tonnellate all'anno come media.

A questo proposito viene subito in rilievo un aspetto particolare della situazione del settore cantieristico, quello della funzione della Finmare, che non è soltanto quella di prestare i servizi dovuti per le isole, perché gli ar-

matori privati italiani, con tutta la loro buona volontà, non potranno mai garantire questo incremento di naviglio per fornire la nostra flotta del quantitativo sufficiente di navi. Se non ci sarà quindi un intervento serio dello Stato, attraverso la finanziaria di Stato, per fornire il nostro paese della flotta di cui ha bisogno, certamente non arriveremo mai a raggiungere questo risultato.

Ma consentitemi di fare qualche considerazione sulle previsioni, dal momento che è stato difeso così appassionatamente il giudizio della CEE e dell'Inghilterra. Ricordo innanzitutto che nel 1966, basandovi sulle previsioni della CEE, voi avete ridimensionato la cantieristica nazionale per una produzione di cinquecentomila tonnellate all'anno; oggi, grazie al miracolo che operano i lavoratori, gli operai, i tecnici, siamo riusciti a produrre un milione di tonnellate. Ma avremo bisogno di produzioni maggiori. Come si fa a dire che quelle sono previsioni esatte, a dire che per cinque anni non vi sarà incremento della domanda di naviglio? Dal momento in cui sono state fatte quelle previsioni ad oggi, la domanda di naviglio su scala mondiale è più che raddoppiata. Come si fa a pensare che possa diminuire l'interscambio tra paese e paese, e che diminuiscano quindi i traffici marittimi, quando i paesi di nuova indipendenza dovranno sviluppare la loro economia, ed aumenteranno perciò certamente i loro consumi? Ma i traffici evidentemente aumenteranno, non diminuiranno. Ma ancora di più: vi è l'inderogabile necessità di fornire la flotta, che è vecchia, di navi nuove, di navi costruite in base alla nuova tecnologia, che tra l'altro divengono obsolete più rapidamente delle altre, e non possono sopravvivere per trentacinque o cinquant'anni, ma devono essere rinnovate più rapidamente. Vi sarà quindi senz'altro un lavoro superiore per i cantieri, una domanda superiore, e non certo inferiore. Ma io dico che la cosa più strabiliante, quando si cita la CEE, è che l'unico paese della Comunità europea che crede a queste previsioni è il nostro, perché gli altri, quelli che le previsioni le scrivono e le fanno, le fanno solo per nostro uso e consumo: loro non ci credono.

Fatto sta che l'Italia era, fra i produttori di navi, al quarto o quinto posto; l'anno scorso, poi, era al nono posto, quest'anno è scesa al decimo. E chi c'è davanti a noi? Naturalmente il Giappone, ma poi, guarda caso, la Svezia, la Germania occidentale, la Spagna, la Francia, l'Inghilterra, la Norvegia e così via. Questo significa che tutti

i paesi dell'Europa occidentale, facciano o meno parte della CEE, grandi o piccoli che siano, sono davanti a noi in fatto di produzioni navali. Altri, poi, avanzano, come la Jugoslavia, e ci stanno tallonando; non fanno di queste leggi, per regalare soldi agli armatori, pensano piuttosto ad ingrandire i cantieri per aumentare la produzione.

Basta guardarci intorno per renderci conto di questa corsa alla realizzazione di nuovi cantieri: cinque in Giappone, uno in Portogallo altri in altri paesi. Basta leggere le riviste specializzate per vedere come stanno andando le cose.

La CEE — dicevo — le previsioni pessimistiche le fa per noi. Eppure, proprio noi dovremmo essere più tranquilli, perché non è poi così difficile per noi prevedere l'entità dello sviluppo; è molto più difficile per gli altri paesi della CEE, perché noi possiamo contare quasi esclusivamente sul fabbisogno interno della nostra flotta nazionale, mentre gli altri paesi della CEE devono contare più di noi sulle commesse estere.

I nostri cantieri, invece, hanno dovuto negli ultimi tempi rifiutare tutte le commesse estere, perché quelle italiane sono state sufficienti a coprire la capacità produttiva. Nel 1972, abbiamo costruito per l'esportazione soltanto il 13 per cento di navi, una percentuale fra le più basse del mondo, che è destinata a diminuire ancora nei prossimi anni. La Francia ha invece costruito per l'esportazione il 57 per cento, la Spagna il 41, l'Inghilterra il 30, la Germania federale il 62, la Svezia il 75 per cento.

Ecco perché basarci sulle previsioni dei nostri concorrenti (perché saranno anche fratelli nella CEE ma sono sicuramente concorrenti in cantieristica), è semplicemente assurdo.

È certo che noi abbiamo bisogno di potenziare i nostri cantieri, aumentando la produzione navale da uno a due milioni di tonnellate l'anno. La domanda che dobbiamo porci è questa: lo possiamo fare, ce lo possiamo permettere? Intanto, sappiamo che cosa succederà se non lo faremo. Sappiamo che cosa perderemo in fatto di noli e quanto dovremo spendere per comperare ogni anno queste navi all'estero. Anche in questo caso l'IRI e il Governo non ci forniscono alcun dato, ma noi sappiamo che già nel 1972 gli armatori pubblici e privati hanno speso per acquistare navi all'estero qualcosa come 63 miliardi e mezzo, cioè il 20 per cento degli investimenti complessivi nel settore. Erano molti anni che non si facevano acquisti così massicci di navi all'este-

ro e per di più si tratta in gran parte di navi vecchie, che hanno più di 25 anni di vita.

Comunque, calcolando il costo delle navi da ordinare per coprire il fabbisogno nazionale fino al 1982, risulta che, se non le produrremo noi, dovremo spendere come minimo dai 200 ai 300 miliardi ogni anno: tutti soldi che finirebbero all'estero. Nel decennio 1973-1982 dovremo quindi affrontare una spesa dell'ordine di migliaia di miliardi.

Quali saranno, invece, gli impianti dell'IRI e della cantieristica nazionale per i prossimi anni? Ci è stato detto che saranno spesi 109 miliardi per dieci cantieri di costruzione, 38 miliardi per i tre cantieri dell'Italcantieri, 60 miliardi per i cinque cantieri del Tirreno e dei Cantieri Riuniti, 18 miliardi per i cantieri di Livorno e La Spezia, 18 miliardi per le riparazioni navali. I dirigenti della Fincantieri hanno aggiunto che con questi investimenti probabilmente la produzione aumenterebbe del 30 per cento, senza comportare nessun aumento di occupazione nel settore. Con una industria cantieristica che, se non ci fosse la domanda mondiale di naviglio che c'è adesso, avrebbe soltanto due cantieri navali in condizioni di costruire di fronte alla concorrenza straniera: quello di Monfalcone e quello Breda. Tutti gli altri sono da rammodernare seriamente. Addirittura, sappiamo che c'è un cantiere navale, piccolo fin che si vuole, quello di Pietra Ligure, che ha tutto un carico di lavoro e tutte le possibilità; ebbene la GEPI ancora non si è decisa ad assumerlo, il Governo ancora non ha dato una direttiva precisa alla GEPI perché lo tiri fuori dalla crisi, i lavoratori non prendono il salario, c'è il pericolo che vada in fallimento da un momento all'altro, con tutto il carico di lavoro che ha per i prossimi anni.

La situazione delle riparazioni navali è a tutti nota. Qui non c'è il pericolo della concorrenza terribile dei giapponesi. Si tratta del Mediterraneo, sono diventati pericolosi anche i tunisini, perché non riforniamo i cantieri dell'attrezzatura necessaria. Le navi vengono riparate durante i viaggi di ritorno, il che vuol dire che, con l'apertura del canale di Suez, si avrà la possibilità di avere un maggior numero di navi che avranno bisogno di riparazioni nel Mediterraneo. Ebbene, noi prevediamo soltanto 17 miliardi e per i bacini di carenaggio si vuole operare un taglio di due-tre miliardi, mentre non abbiamo i bacini di carenaggio per le grandi navi che non possono fermarsi in Italia. Finisce poi che la stessa compagnia di navigazione non fa fermare nemmeno le piccole navi e si perde molto di

più non costruendo i bacini di carenaggio per quei pochi soldi che l'onorevole La Malfa ed altri non vogliono dare al fine di fornire questo settore così importante delle attrezzature necessarie.

I dirigenti massimi della cantieristica di Stato del nostro paese non risparmiano l'occasione per sminuire l'importanza dell'ammodernamento degli impianti. Scrivono che sarebbe velleitario pensare che la cantieristica europea, e a maggior ragione quella italiana, possa competere con quella giapponese, anche a parità di impianti, perché l'operaio giapponese lavora 2.200 ore l'anno, contro le 1.900 dell'operaio svedese e le 1.630 dell'operaio italiano. E intanto viene sottovalutato il fatto che gli impianti più moderni giapponesi permettono una produttività superiore almeno del 30 per cento alla nostra. Il che vuol dire che ogni ora, o giornata, lavorata da un operaio giapponese (quindi indipendentemente dall'assenteismo) produce di più perché vi è una attrezzatura diversa, perché l'ammodernamento degli impianti è avvenuto in modo diverso. Questo è il dato fondamentale. Ma se si costruisce un cantiere più moderno, anche l'assenteismo diminuisce, perché l'assenteismo è in gran parte determinato dalle malattie professionali, dagli incidenti sul lavoro. Voi sapete che lavorare dentro le navi è uno dei mestieri più malsani e più pericolosi, con la maggiore incidenza di infortuni e di mortalità. Quindi se si fanno dei cantieri più moderni, più attrezzati, più sani, diminuisce l'assenteismo. Non si può scaricare la colpa sui lavoratori!

E quindi precisamente l'opposto di quanto affermano i massimi dirigenti della Fincantieri. L'ammodernamento degli impianti è l'obiettivo principale da dover perseguire. Citerò soltanto due esempi. Il cantiere Breda di Venezia ha previsto un finanziamento di 38 miliardi, quanto tutti e tre i cantieri della Italcantieri messi assieme. Aumenterà la produzione da 13 mila tonnellate di ferro lavorato all'anno a 70 mila tonnellate, con un incremento dell'occupazione da 1.600 a 3.600 lavoratori. Si dice che questo è un cantiere in crisi: il fatto è che con investimenti seri si aumenta e la produzione e l'occupazione. L'altro esempio: tra quei tanti cantieri nuovi che si stanno costruendo nel mondo, e che non tengono conto delle previsioni della CEE, vi è quello di Setubal, in Portogallo. Costerà 48 miliardi di lire italiane circa. Potrà costruire, con i suoi due bacini, navi da 300 mila e da 700 mila tonnellate di portata lorda. Occuperà tremila lavoratori e avrà un giro d'affari di 65

miliardi all'anno. A parte poi i lunghi tempi di costruzione, i lavori sono iniziati nell'aprile 1972 e nei primissimi mesi del 1975 sarà già varata la prima nave.

Ebbene, questi esempi che cosa confermano? Che nella cantieristica navale bastano investimenti relativamente bassi per aumentare sensibilmente la produttività e per aumentare la produzione e l'occupazione. È uno di quei settori a bassa composizione organica di capitale di cui abbiamo tanto bisogno, specialmente nel nostro Mezzogiorno. In particolare si conferma che con una spesa sopportabile è possibile rendere moderni e competitivi i cantieri navali esistenti, e costruire un nuovo cantiere navale per petroliere nel mezzogiorno d'Italia. Ed è questa la nostra proposta. Tenendo conto che per ogni lavoratore occupato nei cantieri ve ne sono altri tre o quattro nelle industrie fornitrici e che si tratta di settori di lavoro altamente qualificato e scolarizzato, quello in cui si registra la più alta disoccupazione, si vede subito quanto sia importante oggi, per le zone maggiormente in crisi, e soprattutto per il Mezzogiorno.

I difensori di questa legge ci redarguiscono benevolmente, ci dicono che questa è un po' filosofia e che invece il fatto è che gli investimenti per gli impianti riguardano il domani, e gli effetti si avranno nel 1975-76, mentre gli investimenti per ridurre il prezzo agli armatori riguardano il presente, la posizione di ieri e di oggi; e infatti — dicono — proprio per questo li abbiamo già impegnati, nella fondata certezza che il disegno di legge n. 1938 sarebbe stato approvato in tempo. Questa è l'argomentazione cardine dei sostenitori di questo disegno di legge. È stato ripetuto anche qui in aula: la legge non ci piace, non è la nostra, ma i contratti i cantieri li hanno già fatti, non si possono rescindere e quindi dobbiamo votarla così com'è. È certo, onorevoli colleghi e signor ministro, che con questi argomenti sullo stato di necessità non si farà mai una politica di potenziamento della nostra industria cantieristica. È certo che con tali precondizionamenti non si dirige la politica ma si è diretti dall'esterno. E tutto questo per un falso stato di necessità. Ma intanto chi può dire che quel contributo di 142 miliardi previsto per ridurre il prezzo agli armatori sarà sufficiente per coprire tutti i contratti che si faranno nel quinquennio contemplato dalla legge? La questione è che se questi contributi coprissero soltanto una parte, ad esempio la metà, dei contratti stipulati nei cinque anni, i casi sarebbero due:

o questo contributo medio del sei per cento o poco più è veramente importante, e allora si dovrà appena approvata questa legge alla Camera e al Senato, farne subito un'altra per i finanziamenti non contemplati dal provvedimento; oppure se ne potrà fare a meno, una metà circa ne farà a meno, il che vuol dire che anche per l'altra metà questo contributo non è così fondamentale come invece si vuol far credere da parte dei sostenitori di questi contributi.

Entriamo ora nei particolari. Di questi 142 miliardi previsti per le sovvenzioni dobbiamo detrarre i 65 miliardi e mezzo che costituiscono i residui che devono essere elargiti in base alla vecchia legge n. 19, portando le sovvenzioni della vecchia legge a 144 miliardi, mentre quelle per la nuova si riducono a 77 miliardi.

Succede allora che con la legge n. 19, dove era previsto un contributo del 10 per cento, abbiamo coperto spese per 1.440 miliardi; con questa legge, invece, copriamo spese per 1.140 miliardi: molto meno che non con la vecchia legge.

In questi ultimi anni, dall'approvazione della legge n. 19 ad oggi, sono raddoppiati i prezzi e la produzione delle navi. È quindi evidente che se ci sono voluti quei soldi per finanziare la legge n. 19, i soldi per finanziare questa legge non saranno sufficienti, probabilmente, nemmeno per coprire la metà dei contratti. Si tratta dunque di un falso stato di necessità che non può reggere ad un esame attento del disegno di legge. Ma chi può credere che uno sconto medio del 6,7 per cento consenta di far fronte alla temibile concorrenza giapponese, alla concorrenza internazionale; che tale sconto sia quello che fa decidere ad un armatore se ordinare o non ordinare la nave?

Il fatto è che un armatore è deciso a pagare più del 6 per cento il prezzo della nave soltanto se gli venga consegnata un mese prima, una settimana prima, perché sa che facendo un solo viaggio recupera abbondantemente quello che voi date come contributo per la costruzione della nave. Sapete che petroliere che valgono centinaia di miliardi sono state ammortizzate in due o tre anni, tanto sono alti i noli e quindi i profitti dell'armamento internazionale.

Tutti i cantieri del mondo sono saturi di ordinazioni, almeno per quattro o cinque anni. Vi sono cantieri inglesi e giapponesi, che hanno prenotazioni per 10 anni. Quindi chi è che detta le condizioni? L'armatore o il

cantiere navale? Questa volta è il cantiere navale, tanto è vero che non si fanno più contratti a prezzo bloccato. Sono i cantieri navali che oggi hanno le carte in mano. Quindi il contributo del 6,7 per cento non rappresenta niente come stimolo per fornire di ordinazioni i nostri cantieri. È soltanto un appetibile regalo, soltanto una sovvenzione che noi diamo agli armatori, fintanto che la CEE lo permetterà o meglio fintanto che questa potente congrega internazionale degli armatori privati riuscirà ad imporsi ai governi di tutto il mondo.

Noi quindi proponiamo con estrema fermezza che nella legge in esame questa sovvenzione, che potrebbe essere anche totalmente eliminata, sia almeno ridotta al minimo, in modo da aumentare seriamente la parte produttiva degli investimenti, per iniziare una nuova politica cantieristica, per « voltare pagina » — come diceva l'onorevole Lezzi — per avere la nuova cantieristica marinara, di cui ha veramente bisogno il nostro paese. In caso contrario, noi presenteremo subito, immediatamente, una nuova proposta di legge per la concessione dei finanziamenti necessari al potenziamento della nostra cantieristica navale.

Noi sappiamo che comunque questa legge non sarà il toccasana: è indispensabile, ad esempio, una direttiva precisa da parte del Governo verso le partecipazioni statali, che rappresentano il 90 per cento della cantieristica nazionale. È necessaria una nuova e diversa politica delle partecipazioni statali. Ma per ciò che questa legge può produrre, se modificata come proponiamo noi, per ciò che rappresenta come parte di un complesso della legge sui trasporti, essa dovrà costituire una prima dimostrazione da parte del Parlamento verso il paese e verso i produttori che vi è una volontà politica, che vi è l'autonomia delle forze politiche democratiche per imboccare con decisione la strada per uscire fuori dalla crisi.

Non si possono assumere impegni per il domani, per un cosiddetto secondo tempo, che chi sa quando dovrà iniziare, e oggi licenziare una legge del tutto contraria alla nuova politica economica di riforma promessa dallo stesso Governo. La responsabilità della politica dei cantieri navali — lo ha detto anche l'onorevole Lezzi — non è delle partecipazioni statali né dei privati, ma è della direzione politica del paese. Le scelte fondamentali della politica dei trasporti non fanno parte dell'ambito dell'autonomia delle aziende di Stato e nemmeno possono essere condizionate dalle

scelte di convenienze privatistiche dei grandi gruppi economici. L'iniziativa privata ha un largo spazio, ma deve operare entro un certo quadro, in un certo senso di marcia, verso obiettivi fondamentali, che devono essere stabiliti dal Governo e dal Parlamento.

Onorevoli colleghi, l'aumento impetuoso delle quantità dei traffici e la rivoluzione tecnologica che ha investito questo settore hanno fatto cambiare completamente segno alla funzione rispettiva dell'iniziativa privata e dell'intervento pubblico nel campo dei trasporti. E questo perché, innanzi tutto, è necessario un sistema unitario, integrato tra i vari sistemi di trasporto, che sia un tutto organico, senza gli attuali ed enormi squilibri e senza gli sprechi insopportabili, senza, infine che i costi globali di trasporto continuino a crescere: sono pertanto necessari un coordinamento e una programmazione, che rientrano nella responsabilità della direzione politica e che pertanto debbono essere non nelle mani private, bensì in quelle pubbliche.

In secondo luogo, bisogna rilevare la crescente e determinante importanza rivestita oggi dalle infrastrutture di trasporto, rispetto ai vettori di trasporto. Oggi i porti, gli aeroporti, le strade, i cantieri, sono di insostituibile necessità, e sono quasi tutti di competenza pubblica. Queste infrastrutture rappresentano un grave onere ma sono anche un formidabile strumento per la determinazione di una nuova strategia dei trasporti.

Infine, con lo sviluppo impetuoso cui ho fatto riferimento, abbiamo avuto la crescente socializzazione dell'uso del trasporto. Tutti ormai, e non in rare occasioni, fanno uso dei mezzi per il trasporto di persone. Con l'estensione del mercato, si è generalizzato il ricorso ai mezzi di trasporto per le merci. Tali trasporti hanno finito con l'assumere la fisionomia di un pubblico servizio che deve essere prestato ad eguali condizioni e senza discriminazioni, per tutti. Si tratta di un servizio sociale ed economico, con caratteristiche sociali, che può essere assicurato e garantito soltanto dall'ente pubblico. Lo Stato quindi non può essere strumento di parte, come è successo finora con i grandi gruppi privati, i quali hanno costruito le proprie fortune sulle automobili e sulle autostrade. Lo Stato non può nemmeno essere neutrale, ma deve realizzare un'opera di rovesciamento della politica fino ad oggi seguita; lo Stato deve altresì colpire l'interesse privato

quando quest'ultimo si manifesta in contrasto con gli interessi dell'economia nazionale.

La questione dei trasporti si pone con un'urgenza che non può essere elusa, almeno per un duplice ordine di motivi. Innanzitutto, perché si tratta di un settore in cui è possibile recuperare parti consistenti delle risorse nazionali, per destinarle ad usi produttivi. Ci siamo occupati della questione relativa al bilancio dei noli e della rilevanza che ha il costo dei trasporti nella nostra economia, ed abbiamo visto quanto profonda sia la nostra sudditanza nei confronti dell'estero. È opportuno quindi recuperare tutte queste risorse oggi riversate all'estero, anticipando agli investimenti produttivi una parte delle perdite future che sono sicure e crescenti, per ridurle progressivamente fino alla loro eliminazione. Ciò al fine di trasformare in attivo un bilancio passivo, come del resto si è già verificato in periodi non molto lontani della vita del nostro paese. Un ricupero di risorse è possibile dirottando l'accumulazione di capitale dagli investimenti nei settori non necessari a quelli indispensabili, onde creare nuove risorse e nuove condizioni di occupazione.

Onorevoli colleghi, nel corso dell'ultimo anno sono stati spesi nel nostro paese 8 mila miliardi di lire nell'acquisto di automobili e carburanti. Alcune migliaia di miliardi vengono spese per l'assicurazione contro gli infortuni e in conseguenza delle ore perdute a causa degli ingorghi di traffico stradale. Sempre nel corso dell'ultimo anno, nel nostro paese sono stati registrati 11 mila casi di morte per incidenti stradali: sembrerebbe quasi una guerra! E voi non avevate il coraggio di porre un limite di velocità alla circolazione automobilistica per non danneggiare l'industria automobilistica... Invece, per i porti, per la flotta, per i cantieri e per le ferrovie, vengono stanziati, in confronto, delle briciole. Eppure, il trasporto via mare, come quello ferroviario, è il più economico di tutti.

Una linea ferroviaria, rispetto ad un'autostrada di uguale tracciato, costa un terzo di meno e ha una capacità di trasporto doppia. Voi sapete come la navigazione di cabotaggio sia economica e come serva ad alleviare l'inlasamento del traffico esistente nel nostro paese. Eppure viene completamente trascurata dal Governo. Mentre la nostra industria automobilistica è in grado di esportare all'estero, la nostra industria non è in grado di rifornire del materiale necessario

le ferrovie, l'industria navale. Sempre di più, in questo campo, dobbiamo dipendere dall'estero.

Quando avremo un conto dei trasporti marittimi, constateremo che in questi ultimi anni si è speso meno per i porti commerciali che per i porti turistici, che stanno invadendo le poche spiagge che sono rimaste, per poter ospitare le imbarcazioni di lusso dei grandi miliardari, le quali poi — voi lo sapete — sono esonerate financo dal pagamento dell'IVA. I danni arrecati con l'inquinamento, il deturpamento e la distruzione del paesaggio rendono questa situazione assolutamente insostenibile.

In secondo luogo, il trasporto è uno dei settori sul quale bisogna assolutamente battersi per il riequilibrio del territorio. Mi permetto di dire sommessamente, con grande modestia, che molti insigni nostri colleghi meridionalisti trascurano, secondo me, l'importanza dei trasporti per lo sviluppo del Mezzogiorno. La prima impressionante visione dell'esistenza di due Italie si ha viaggiando in treno dal nord verso il sud, oltre Roma, attraversando le isole. Si vede chiaramente che vi sono due Italie, attraverso il quadro mortificante delle famiglie meridionali, ammassate nelle vetture in condizioni veramente disumane, in trasferimento verso Milano, verso Zurigo, verso località dove poter lavorare. Un altro particolare importante è l'enorme perdita di tempo — è quasi un'avventura — nell'attraversare in ferrovia le isole. I porti, le navi-traghetto sono insufficienti per il trasporto delle merci dell'agricoltura e dell'industria, con la conseguenza di costi di trasporto altissimi, che scoraggiano anche nuovi insediamenti industriali.

Onorevoli colleghi, le confederazioni sindacali hanno aperto una vertenza con il Governo sulla questione dei trasporti, per la rilevanza che essa ha ai fini di contribuire a risolvere il problema della creazione di un nuovo meccanismo di sviluppo, di diminuire costi e prezzi, e in ordine allo sviluppo del Mezzogiorno. La mobilitazione di tutte le categorie dei lavoratori dei trasporti si estende sempre di più nel paese. Non è più possibile rinviare la predisposizione di un piano nazionale dei trasporti e la riforma del settore. Capisaldi del piano nazionale dei trasporti devono essere i porti, la marina mercantile, i cantieri, le ferrovie. Occorre una svolta nella politica delle partecipazioni statali per i trasporti, con la creazione di un settore apposito che possa fare veramente una politica integrata.

Per tutti questi settori, infine, bisogna comunque e sempre privilegiare la scelta meridionalista.

Per la riforma dei trasporti, che è un aspetto importante della riforma dello Stato, occorre dare un'unica direzione a tutta la politica dei trasporti a livello governativo, come si fa in quasi tutti i paesi del mondo, articolando soprattutto questa politica unificata a livello regionale. I compiti veri, seri che hanno le regioni, che devono avere le regioni, per la definizione del piano e della riforma dei trasporti, passano per questa via, la sola che può portare alla realizzazione di una vera politica dei trasporti.

A questo fine, noi proponiamo formalmente di predisporre subito, insieme con le Commissioni parlamentari interessate, una Conferenza nazionale dei trasporti, da tenersi nei primissimi mesi del prossimo anno, per avviare subito, senza rinvii, un lavoro concreto e serio (che, fra l'altro, è stato sempre promesso, ma non è stato mai attuato). Noi chiediamo che il Governo ci presenti subito il conto nazionale dei trasporti, in modo completo, che comprende cioè anche la parte relativa ai trasporti marittimi. Tutti devono convincersi che quello che impropriamente è stato chiamato « secondo tempo », è già cominciato. Le leggi dell'economia marittima di cui si parlava, quelle dei trasporti, e questa stessa legge si devono già muovere verso l'obiettivo della nuova politica economica.

Oggi bisogna in concreto su questa legge sapere già dire « no » ai gruppi di pressione dei grandi armatori e « sì » a una legge trasformata profondamente per por fine alla politica delle sovvenzioni e delle regalie, per affermare una politica economica che allarghi le basi produttive sane del paese, accresca le risorse e l'occupazione.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono tanti i lavoratori ed i cittadini italiani che da noi attendono questo. E anche così noi dovremo contribuire a dimostrare definitivamente che non è vero che il nostro paese sia difficilmente governabile con la democrazia; ma è vero l'opposto: la democrazia è l'unico sistema che può dare ad un Governo che trovi il consenso dei lavoratori il prestigio e la forza per prendere le coraggiose decisioni che oggi sono indispensabili per tirare fuori il nostro paese dalla crisi. (*Applausi all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

### Proposte di assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa.

**PRESIDENTE.** A norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo la assegnazione in sede legislativa dei seguenti progetti di legge:

#### *alla II Commissione (Interni):*

« Norme di procedura per l'applicazione delle sanzioni amministrative connesse con l'inosservanza della disciplina sul commercio e sugli orari dei negozi e degli esercizi di vendita al dettaglio » (2442) (*con parere della I, della IV e della XII Commissione*);

#### *alla VI Commissione (Finanze e tesoro):*

Senatori SPAGNOLLI ed altri: « Concessione di pensione straordinaria alla signora Tarquinia Tarquini, vedova del compositore Riccardo Zandonai » (*approvato dalla VI Commissione del Senato*) (2459) (*con parere della V e della VIII Commissione*);

« Rinuncia ai diritti di credito inferiori a lire mille » (*approvato dalla VI Commissione del Senato*) (2460) (*con parere della II Commissione*);

« Adeguamento di limiti di somma previsti dal regolamento per i canali dell'antico demanio, approvato col regio decreto 1° marzo 1896, n. 83, a quelli previsti dalla legge per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato » (*approvato dalla VI Commissione del Senato*) (2461);

« Istituzione di un capitolo di entrata nel bilancio dell'amministrazione autonoma dei monopoli di Stato per la contabilizzazione dei rimborsi corrisposti dalla Comunità economica europea per l'acquisto di tabacchi greggi » (*approvato dalla VI Commissione del Senato*) (2462) (*con parere della III e della V Commissione*);

#### *alla VII Commissione (Difesa):*

« Proroga del termine previsto dall'articolo 1 della legge 15 dicembre 1969, n. 1022, per l'esercizio della facoltà di assumere veterinari civili convenzionati presso enti dell'esercito » (2451) (*con parere della I, della V e della XIV Commissione*);

« Norme per l'attuazione dell'articolo 16-*quater* della legge 18 marzo 1968, n. 249, quale risulta modificato dall'articolo 12 del-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1973

la legge 28 ottobre 1970, n. 775, nei confronti degli ufficiali dell'esercito, della marina, dell'aeronautica e dei corpi di polizia dello Stato » (approvato dalla IV Commissione del Senato) (2483) (con parere della I e della V Commissione);

alla X Commissione (Trasporti):

« Adeguamento delle dotazioni organiche di alcuni ruoli del personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » (approvato dalla X Commissione della Camera e modificato dalla VIII Commissione del Senato) (1416-B) (con parere della V Commissione);

alla XIV Commissione (Sanità):

« Sussidio integrativo dello Stato in favore degli infermi hanseniani e dei loro familiari a carico » (approvato dalla XII Commissione del Senato) (2467) (con parere della I e della V Commissione).

Le suddette proposte di assegnazione saranno poste all'ordine del giorno della prossima seduta.

#### **Proposte di trasferimento di progetti di legge dalla sede referente alla sede legislativa.**

PRESIDENTE. A norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo l'assegnazione in sede legislativa dei seguenti progetti di legge, per i quali le sottoidicate Commissioni, che già li avevano assegnati in sede referente, hanno chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa:

IV Commissione (Giustizia):

« Modificazioni alle norme sulla dirigenza degli uffici di istruzione presso i tribunali di Bari, Bologna, Catania, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Torino, Trieste e Venezia » (approvato dalla II Commissione del Senato) (2054);

X Commissione (Trasporti):

« Ulteriore ammodernamento del tronco italiano Domodossola-confine svizzero della ferrovia internazionale Domodossola-Locarno » (2068).

Le suddette proposte di trasferimento saranno poste all'ordine del giorno della prossima seduta.

#### **Annunzio di interrogazioni, di interpellanze e di una mozione.**

D'ALESSIO, Segretario, legge le interrogazioni, le interpellanze e la mozione pervenute alla Presidenza.

BALDASSARI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALDASSARI. Signor Presidente, insieme con altri colleghi, sono firmatario della interpellanza n. 2-00392, concernente la linea economica, sociale e produttiva perseguita dalla GEPI, linea che dubitiamo possa considerarsi conforme alla legge istitutiva in data 22 marzo 1971, n. 184, poiché gli interventi effettuati dalla finanziaria e le ristrutturazioni che li hanno seguiti hanno determinato un calo notevole dei livelli di occupazione. Eclatante e particolarmente grave è il caso della società Seimart-GEPI, dove si è avuto un calo della occupazione di 700 unità e sono stati recentemente disposti licenziamenti di centinaia di lavoratori. Riteniamo quindi, data l'importanza e l'urgenza dei temi proposti dall'interpellanza, di doverle rivolgere la richiesta di invitare il Governo a fissare al più presto una data per lo svolgimento della stessa.

ACHILLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ACHILLI. Signor Presidente, il gruppo socialista ha presentato due interrogazioni a risposta in Commissione sul medesimo argomento in data 27 settembre e 23 ottobre, a firma mia e dell'onorevole Maria Magnani Noya. Sarei grato se il Governo si pronunciasse comunque, in Assemblea o in Commissione, per consentire ai gruppi di presentare tempestivamente gli opportuni documenti parlamentari.

MARZOTTO CAOTORTA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

**MARZOTTO CAOTORTA.** Signor Presidente, ho presentato anch'io, in data odierna, una interpellanza sul medesimo tema. Mi associo alla richiesta dei colleghi che mi hanno preceduto.

**PRESIDENTE.** Interesserò i ministri competenti.

### Ordine del giorno della seduta di domani.

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

**Mercoledì 14 novembre 1973, alle 10:**

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

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

Provvidenze per l'industria cantieristica navale (1938);

— *Relatore:* Marocco.

3. — *Discussione della proposta di legge:*

**CABRAS:** Proroga dell'efficacia della legge 19 novembre 1968, n. 1187, concernente la materia urbanistica (2226);

— *Relatore:* Cusumano.

4. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

**SPAGNOLI** ed altri: Norme in favore dei lavoratori dipendenti il cui rapporto di lavoro sia stato risolto per motivi politici e sindacali (474);

— *Relatore:* Borra.

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

Erogazione per l'anno 1971 e per il primo trimestre dell'anno 1972 di contributi straordinari agli enti pubblici ed agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea viaggiatori (approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1427);

— *Relatore:* Amodio.

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

**MACALUSO EMANUELE** ed altri: Trasformazione dei contratti di mezzadria, colonia ed altri in contratto di affitto (467);

**SALVATORE** ed altri: Norme per la trasformazione della mezzadria, colonia parziaria e dei contratti atipici di concessione di fondi rustici in contratti di affitto (40);

**SALVATORE** ed altri: Norme per la riforma dei contratti agrari (948);

**ALMIRANTE** ed altri: Inchiesta parlamentare sulle « bande armate » e sulle organizzazioni paramilitari operanti in Italia (21);

**TOZZI CONDIVI:** Norme di applicazione degli articoli 39 e 40 della Costituzione (243);

— *Relatore:* Mazzola;

**ANDERLINI** ed altri: Istituzione di una Commissione di indagine e di studio sui problemi dei codici militari, del regolamento di disciplina e sulla organizzazione della giustizia militare (473);

**ANDERLINI** ed altri: Norme sul commissario parlamentare alle forze armate (472);

**TRIPODI ANTONINO** ed altri: Istituzione della corte d'appello di Reggio Calabria (476);

**RAFFAELLI** ed altri: Modifiche alle norme relative all'imposta sui redditi di ricchezza mobile e all'imposta complementare progressiva sul reddito complessivo derivante da lavoro dipendente e da lavoro autonomo (1126);

— *Relatore:* Pandolfi;

*e della proposta di legge costituzionale:*

**ALMIRANTE** ed altri: Modifiche degli articoli 56 e 57 della Costituzione per l'elettorato passivo degli italiani all'estero (554);

— *Relatore:* Codacci-Pisanelli.

7. — *Discussione delle proposte di legge (ai sensi dell'articolo 107, comma 2, del regolamento):*

**BOFFARDI INES:** Estensione dell'indennità forestale spettante al personale del ruolo tecnico superiore forestale a tutto il personale delle carriere di concetto ed esecutiva dell'amministrazione del Corpo forestale dello Stato (urgenza) (118);

— *Relatore:* De Leonardis;

**BOFFARDI INES** e **CATTANEI:** Contributo annuo dello Stato alla fondazione Nave scuola redenzione Garaventa con sede in Genova (urgenza) (211).

**La seduta termina alle 20,50.**

**Trasformazione e ritiro  
di documenti del sindacato ispettivo.**

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interrogazione con risposta orale Lombardi Riccardo n. 3-01553 del 25 settembre 1973 in interrogazione con risposta in Commissione n. 5-00587.

I seguenti documenti sono stati ritirati dai presentatori:

interrogazione con risposta scritta Zurlo n. 4-07305 del 6 novembre 1973;

interrogazione con risposta scritta Cesaroni n. 4-07385 dell'8 novembre 1973;

interrogazione con risposta scritta De Marzio n. 4-07417 dell'8 novembre 1973;

interrogazione con risposta scritta De Marzio n. 4-07418 dell'8 novembre 1973;

interrogazione con risposta scritta De Marzio n. 4-07419 dell'8 novembre 1973.

---

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI**

**Dott. MARIO BOMMEZZADRI**

---

**L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE**

**Dott. MANLIO ROSSI**

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1973

**INTERROGAZIONI, INTERPELLANZE  
E MOZIONE ANNUNZiate**

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA IN COMMISSIONI**

**MENICHINO, LIZZERO, SKERK E D'ALEMA.** — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere:

1) se corrisponda a verità la notizia che la direzione della Finmeccanica avrebbe intenzione di vendere lo stabilimento SAFOG di Gorizia, che produce acciaio di seconda fusione, ad una società privata;

2) quali motivi avrebbero indotto la Finmeccanica a prendere questa gravissima decisione, tenendo presente che per la SAFOG non esistono problemi di collocazione del suo prodotto sul mercato — che lo assorbe interamente e potrebbe avere ulteriori possibilità di smercio — ma esistono invece problemi di ammodernamento e di rinnovo degli impianti, dato il progressivo invecchiamento degli stessi dovuto all'imprevidenza e al disinteresse di chi ne regge le sorti;

3) quali iniziative il Ministero delle partecipazioni statali intenda prendere per garantire un programma di ammodernamento dello stabilimento al fine di assicurare la continuazione e il potenziamento della produzione e una maggiore competitività sui mercati, tenendo conto del fatto che non molto tempo fa lo stesso presidente della Finmeccanica si era impegnato con le maestranze della SAFOG ad effettuare, a tale scopo, adeguati investimenti, mai posti in essere con la conseguenza di indebolire ulteriormente un'azienda pubblica in favore di quelle private, se è vero che oggi al posto dei promessi investimenti si parla di cessione;

4) se il Ministro abbia presenti i danni economici e sociali cui andrebbero incontro, se si addivenisse alla cessione dello stabilimento, non solo gli operai, i tecnici, gli impiegati della SAFOG — circa 350 persone — ma l'intera economia di una città come Gorizia, la quale vede di continuo diminuire il suo potenziale industriale, e l'occupazione in questo settore, e che, data la sua particolare collocazione geopolitica e la presenza di estese servitù militari, proprio dallo Stato si attende non solo di non vederlo ulteriormente ridotto, ma anzi potenziato, soprattutto in un caso, come quello in questione, in cui non ci

si trova di fronte a difficoltà oggettive, ma ad incuria o incapacità di chi gestisce una azienda, che può invece trovare, a determinate condizioni, ulteriori possibilità di sviluppo. (5-00585)

**MAGNANI NOYA MARIA E ARTALI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che nell'anno scolastico 1971-72, la professoressa Giuliana Cabrini è stata trasferita per ragioni di servizio dal liceo classico « Carlo Alberto » di Novara al liceo di Pordenone indi a quello di Pinerolo; che durante l'anno scolastico 1972-73 la professoressa Cabrini prestava servizio al liceo di Pinerolo;

che con provvedimento in data 9 ottobre 1973 veniva assegnata provvisoriamente al liceo « Cavour » di Torino;

che in data 8 novembre 1973 il provveditore agli studi di Torino revocava l'assegnazione richiamandosi all'ordinanza ministeriale 7 luglio 1973, n. 172, punto 4 comma primo che vieta l'assegnazione provvisoria degli insegnanti che siano stati precedentemente trasferiti per ragioni di servizio;

che tale provvedimento è intervenuto a distanza di pochi giorni da una serie di provocazioni fasciste nei confronti della Cabrini, ignorate dal preside dell'istituto, alle quali ha fatto riscontro una ferma posizione antifascista della professoressa e degli studenti;

che gli studenti antifascisti che hanno manifestato il loro impegno democratico e la loro solidarietà con l'insegnante, chiedendo che continuasse a prestare servizio al liceo « Cavour », sono stati cacciati dalla polizia —:

a) l'interpretazione del Ministro dell'ordinanza 7 luglio 1973, n. 172, dalla quale non si evince con chiarezza la durata del divieto dell'assegnazione provvisoria;

b) i motivi per cui è vietata l'assegnazione provvisoria per gli insegnanti che siano stati trasferiti per ragioni di servizio, posto che la formula « trasferimento per servizio » non è punitiva;

c) se ritiene compatibile con i principi di libertà dell'insegnamento, di democrazia nella scuola, sanciti dalla Costituzione, nonché della continuità dell'insegnamento assumere provvedimenti che, al di là delle giustificazioni burocratiche, suonano lesione ai diritti degli insegnanti e punizione nei confronti di chi conduce da tempo una battaglia antifascista ed antiautoritaria;

d) se non ritenga necessario revocare il decreto del provveditore agli studi di Torino in data 8 novembre 1973 confermando l'assegnazione provvisoria della professoressa Cabrini al liceo « Cavour » di Torino.

(5-00586)

LOMBARDI RICCARDO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere se, in presenza del sistematico sabotaggio degli accordi di Parigi per la pace nel Vietnam, di cui la manifestazione più preoccupante è il persistente rifiuto del governo di Saigon di ridare libertà alle centinaia di migliaia di prigionieri politici detenuti nelle condizioni atroci oramai documentate da testimonianze inconfutabili, il Governo italiano non ritenga di rappresentare ai governi degli USA, dell'URSS e della Repubblica popolare cinese, quali principali garanti dell'osservanza degli impegni, la crescente preoccupazione del popolo italiano;

per conoscere altresì se non ritenga utile, tempestivo ed opportuno, in attesa di formalizzare i rapporti diplomatici con il governo rivoluzionario provvisorio del Vietnam del sud, di dar luogo, con tale governo, ad una qualche forma di rapporto diretto almeno nel campo informativo ed assistenziale, che supplisca, sia pure parzialmente, alla attuale unilateralità di rapporti con il governo di Saigon e al totale misconoscimento dell'esistenza nel Vietnam del sud, di un altro governo, quello del governo rivoluzionario provvisorio cui gli accordi di Parigi hanno riconosciuto un indiscutibile status.

(5-00587)

TRIVA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere —

premesso che il Ministero dell'interno ha richiesto ai comuni i cui bilanci del 1973 sono deficitari — tramite i comitati di controllo — oltre alla consueta documentazione, i seguenti nuovi dati:

per i comuni con popolazione superiore ai 20 mila abitanti:

1) la superficie delle strade comunali, con l'indicazione dell'area complessiva delle strade bitumate, di quelle a macadam, nonché di quelle a fondo naturale;

2) la popolazione scolastica al 31 dicembre 1972 delle scuole i cui oneri sono a carico dei comuni;

3) la superficie totale delle strade e piazze provviste di illuminazione pubblica;

4) la lunghezza della rete idrica e di quella fognante;

5) la superficie delle zone in cui viene svolto il servizio nettezza urbana;

6) le giornate di degenza in ospedale nel 1972 degli assistiti a carico del comune, con l'indicazione del numero totale degli assistiti stessi;

7) la spesa complessiva di tutto il personale, nonché il numero dei dipendenti, distintamente, di ruolo e non di ruolo —

quali sono le finalità di questo ulteriore appesantimento burocratico di fronte a bilanci esecutivi a norma di legge.

Se non ritiene che tutto questo non contrasti con la esigenza — divenuto operativo con le Regioni l'articolo 130 della Costituzione — di superare rapidamente i meccanismi della Commissione centrale per la finanza locale legata ad una concezione centralistica — pre-regionale — del controllo sugli atti degli enti locali.

(5-00588)

TRIVA, DE SABBATA, BALDASSI, TALLASSI GIORGI RENATA E GIADRESCO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere —

premesso che il decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 638 dell'articolo 2 ultimo comma prevede a partire dal 1973 l'attribuzione ai comuni somme pari alle entrate riscosse nel 1972 per la soppressa imposta sull'incremento delle aree fabbricabili e per i contributi di miglioria specifica — se risulta al Ministro che a tutt'oggi le generalità dei comuni, e fra questi i comuni di Modena, Ravenna, Parma, Ferrara, non hanno ancora ricevuto le somme ad essi spettanti con le conseguenze che derivano e che sono di certo note al Ministro per il dover accedere ad onerose anticipazioni bancarie;

quali sono le ragioni di un tale inammissibile ritardo;

quali provvedimenti intende adottare per ovviare immediatamente alla grave inadempienza.

(5-00589)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1973

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA**

**PAZZAGLIA.** — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'interno.* — Per sapere se siano a conoscenza della situazione in cui versano gli assistenti di cattedra negli istituti tecnici e nei licei scientifici, che, giuridicamente dipendenti dalle amministrazioni provinciali dipendono di fatto e didatticamente dai presidi dei vari istituti cui sono addetti.

Nell'espletamento delle loro funzioni costoro oltre a non godere della necessaria serenità e dignità professionale, sono sottoposti a disposizioni controverse e contraddittorie che non permettono agli stessi di svolgere il loro lavoro.

Infatti in base alla circolare ministeriale n. 207 protocollo n. 1443 del 13 giugno 1970 si dice che: « Lo stato giuridico ed il trattamento economico del personale interessato (assistenti di cattedra) sono quelli stabiliti per i rispettivi dipendenti, dalle singole amministrazioni che hanno proceduto alla assunzione, nell'ambito delle norme che disciplinano lo status dei dipendenti degli enti locali.

Non sembra peraltro dubbio che, in relazione al contenuto di rapporto di servizio con gli istituti scolastici, per taluni aspetti del medesimo debbano trovare applicazione, nei confronti del personale di cui trattasi, le norme concernenti l'analogo personale dipendente dall'amministrazione statale. In particolare, sono propri degli " assistenti " di cui sopra, compiti e mansioni affini a quelli svolti dagli insegnanti tecnico-pratici, ai quali pertanto possono essere assimilati agli effetti dell'orario d'obbligo previsto dalla legge 3 novembre 1964, n. 1122, delle ferie annuali e della partecipazione agli organi collegiali degli istituti, nonché ai fini della valutazione del servizio per il conferimento di incarichi di insegnamento e per la partecipazione ai concorsi a cattedre ». Ciononostante l'amministrazione provinciale insiste nella tesi secondo la quale, gli assistenti di cattedra da essa dipendenti, debbono rispettare gli stessi orari di tutti gli altri dipendenti, non tenendo alcun conto delle particolari mansioni cui essi sono addetti, non considerando peraltro i compiti specifici a questi affidati a norma della circolare sopra citata;

se siano a conoscenza che tale situazione tende a determinare e determina di fatto una disparità di trattamento per lo stesso perso-

nale dislocato nei diversi istituti scolastici, trattamento che dipende direttamente dalla discrezionalità dei presidi a cui gli assistenti vengono ad essere assoggettati;

quali provvedimenti si intenda prendere al fine di porre rimedio ad una così incresciosa situazione che, tra l'altro, certamente non giova alla già precaria situazione scolastica italiana. (4-07428)

**RAUTI.** — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere i motivi in base ai quali, in questi giorni, sono stati drasticamente ridotti, nella misura del 50 per cento, tutti i voli di addestramento delle unità dell'aeronautica militare, con grave scompiglio dei programmi relativi e senza che sia stato precisato neanche il periodo presuntivo nel quale tale riduzione avrebbe termine;

per sapere inoltre, poiché la decisione è stata collegata alla crisi dei rifornimenti petroliferi, se il Ministro è in grado di rassicurare l'opinione pubblica circa l'esistenza di un minimo di programmazione in tale delicatissimo settore specie per quanto riguarda la disponibilità di scorte adeguate alla sempre più critica situazione politico-militare nell'area mediterranea;

e per conoscere infine, poiché le notizie disponibili continuano a non farne cenno, quali iniziative abbia adottato, o intenda prendere, il Ministero della difesa in quanto tale perché un eventuale, e probabile aggravamento, della crisi dei rifornimenti di benzina, non si traduca in un ulteriore abbassamento dello standard operativo delle nostre Forze armate, già, per ammissione stessa delle nostre autorità competenti, nettamente inferiore a quelli che sarebbero richiesti e dagli impegni NATO e dalla particolare posizione-geopolitica dell'Italia nel Mediterraneo, come la disinvoltata, drastica decisione di cui sopra fa, purtroppo, prevedere. (4-07429)

**ALESSANDRINI.** — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se è vero che:

l'Istituto ricerche di mercato e valorizzazione della produzione agricola (IRVAM) opera in uno stato di costante carenza dovuto, tra l'altro, al fatto che fin dalla sua fondazione al vertice di esso risultano sistemati, per favoritismo, elementi privi di una competenza specifica circa i compiti istituzionali dell'ente stesso;

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1973

in seno a tale istituto i dipendenti inquadrati con la qualifica di dirigente rappresentano oltre il 10 per cento dell'intero personale e che alcuni di essi risultano distaccati presso segreterie politiche, presso il Ministero dell'agricoltura e delle foreste o presso uffici di comodo dell'IRVAM regionali, appositamente costituiti, percependo assegni straordinari, rimborsi e diarie;

a carico del bilancio dell'ente vengono posti: compensi per una vasta rete di rilevatori a servizio del bollettino « IRVAM informazioni » la maggior parte dei quali sconosciuto ed inoperante; l'acquisto di macchinari inutilizzati; spese per studi e ricerche mai eseguiti e spese per mantenimento di segreterie particolari;

i bilanci dell'ente risultano comunque oscuri ed imprecisi;

il presidente ed il segretario generale, pur regolarmente retribuiti, si disinteressano dell'ente, affidato, di fatto, al capo dei servizi amministrativi;

il carattere discriminatorio degli incarichi nonché ingiustificate rapide carriere ed altrettanto ingiustificati sbarramenti di carriera hanno creato uno stato di viva agitazione tra il personale;

L'ente risulta estremamente politicizzato e che le varie sollecitazioni per portare ordine nel suo apparato amministrativo hanno sempre incontrato l'opposizione degli attuali dirigenti.

Se quanto sopra risponde a verità l'interrogante desidera conoscere quali urgenti provvedimenti s'intendano porre in essere per remediare alla suddetta situazione e se, comunque, non si voglia promuovere un'accurata inchiesta amministrativa per accertare l'esistenza e le responsabilità della grave situazione amministrativa sopra descritta. (4-07430)

RAUTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se — in relazione alle perduranti disavventure giudiziarie dell'interessato, a quanto continua ad accennare la stampa e in riferimento ad analoga interrogazione presentata dal deputato De Marzio in data 15 ottobre 1971, alla quale non è stata sinora risposta — non ritengano di procedere ad una approfondita inchiesta relativamente alla vicenda del cosiddetto « Tesoro dell'Impero fascista » che, secondo le dichiarazioni dell'ex sottufficiale del SIM, Vito Cataldo, sarebbe ancora sepolto all'Asmara e consisterebbe in lingotti d'oro e d'argento del valore attuale

di oltre 25 miliardi, e che sarebbero di proprietà dello Stato italiano;

se non ritengano, comunque, di dover procedere al sequestro cautelativo dei fascicoli relativi a questa vicenda che esistono sia presso il Ministero del tesoro sia presso quello della difesa, onde stabilire almeno la veridicità dei fatti dato che dagli stessi risulterebbero: il falso di un decreto non esistente; la calunnia per una affermata negazione dell'ex dipendente del SIM (che ebbe parte attivissima e di rilievo nella guerriglia seguita all'occupazione dell'Etiopia da parte britannica) e la sottrazione di vari « documenti di Stato » dai fascicoli stessi, durante il loro peregrinare da un ufficio all'altro, mentre il Cataldo è costretto tuttora a una lunga, costosa e a quanto sembra del tutto dilatoria serie di atti giudiziari, per la elementare riaffermazione dei suoi diritti di ex combattente.

(4-07431)

VERGA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per avere notizie circa l'esplosione verificatasi presso l'azienda Trifil-Bic di Milano il 29 ottobre 1973, nella quale hanno trovato la morte tre persone e altre 22 sono rimaste gravemente ustionate.

È questo, in un breve volgere di tempo, il secondo drammatico episodio che ha sconvolto il mondo del lavoro della città per le sue tragiche conseguenze.

Pur essendo in corso una inchiesta giudiziaria per accertare le eventuali colpe e responsabilità, è evidente che potrebbe configurarsi una duplice carenza: sia nel sistema di prevenzione antinfortunistica, a carico dell'azienda, sia nel sistema di controllo che compete espressamente all'Ispettorato del lavoro.

Questo nuovo dramma lascia sconcertata l'opinione pubblica soprattutto perché, come sovente accade, difficilmente vengono prese adeguate misure per impedire su larga scala il ripetersi di questi fatti.

È evidente che non solo non funziona la macchina dei controlli ministeriali, ma vi sono già in origine difficoltà da parte dei gruppi imprenditoriali a predisporre tutte le misure di sicurezza necessarie. L'interrogante chiede che non solo su questo episodio venga disposta un'inchiesta approfondita dell'Ispettorato del lavoro, ma che siano resi pubblici i limiti dell'intervento ministeriale dal punto di vista della carenza degli strumenti, sia legislativi sia amministrativi, idonei a prevenire simili sciagure. (4-07432)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1973

MATTARELLI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare a favore dei sottufficiali delle forze armate col grado di maresciallo attualmente trattenuti alle armi, a norma dell'articolo 24 della legge 31 luglio 1954, n. 599, modificato dall'articolo 8 della legge 10 giugno 1964, n. 447.

L'interrogante fa presente che, in base alle norme citate, i marescialli trattenuti, raggiunto il limite massimo di età - 56 anni - per la cessazione dal servizio permanente, sono trasferiti, ove ne facciano domanda e ne siano riconosciuti meritevoli e fisicamente idonei, in un ruolo speciale per mansioni di ufficio - RMSU - continuando a rimanere in servizio permanente fino al 61° anno di età. L'articolo 27 della legge 10 giugno 1964, n. 447, fissa in mille unità, l'organico di detto ruolo speciale e specifica che qualora nell'organico del ruolo speciale non esista la vacanza occorrente, sarà formata facendo cessare dal servizio permanente il sottufficiale del predetto ruolo più anziano di età e, a parità di età, colui che abbia maggiore anzianità di servizio da sottufficiale.

Ma nel marzo del 1972 lo stato maggiore dell'aeronautica, con dispaccio SMA 13/0208/R/P13-6 del 1° marzo 1972 ha fatto sapere che, a seguito di una disposizione data dal Ministero della difesa i marescialli del ruolo speciale che avrebbero dovuto lasciare il servizio permanente per mancanza di vacanza, in detto ruolo, saranno trattenuti a domanda, in numero illimitato, fino a raggiungere il 61° anno di età e in una ristretta aliquota addirittura fino al 62° anno. Così il loro numero si è fatto elevato: 6.000 unità. Ciò ha causato il blocco della carriera ai giovani che era già abbastanza precaria. Infatti molti sottufficiali che avrebbero dovuto essere promossi grazie alle vacanze organiche formatesi nell'anno 1972 (vedi foglio d'ordine Ministero difesa aeronautica supplemento n. 17 del 2-30 novembre 1971), sono ancora in attesa di tale promozione.

L'interrogante, pur rendendosi conto delle esigenze dei ricordati più anziani sottufficiali, confida che non si vorrà pregiudicare la carriera ai più giovani, per cui invoca opportuni provvedimenti al riguardo. (4-07433)

DE MARZIO E MARCHIO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere quali provvedimenti siano stati adottati dall'autorità prefettizia nei confronti delle società Cirio e Motta che hanno maggiorato, in contrasto con le

disposizioni del decreto-legge 3 agosto 1973, n. 427, i listini dei pomodori pelati tanto che l'attuale prezzo del listino della Cirio è superiore a quello della campagna 1972 del 50 per cento che la Conserva alimentari Latina della Motta ha fissato tramite la propria commissionaria ai rivenditori prezzi superiori tra il 30 e il 50 per cento a quelli antecedenti del 16 luglio 1973. (4-07434)

DE MARZIO E MARCHIO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere se sia vero che la Società conserve alimentari Latina direttamente o tramite la società Motta di cui è consociata, ha avanzato richiesta per la maggiorazione dei prezzi dei pomodori pelati pur avendo ritirati la maggior parte dei quantitativi di pomodoro dai produttori agricoli ad un prezzo oscillante fra le 30 e le 35 lire a chilogrammo. (4-07435)

TASSI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste, dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere quali siano stati i fatti che hanno portato alla mancata alimentazione del bestiame allevato nella stalla in agro di Sarmato dell'Ente nazionale carta e cellulosa, i cui dipendenti sono scesi in sciopero per certe rivendicazioni normative.

Per sapere se sia vero che i « picchettatori » abbiano per diversi giorni impedito a chicchessia, anche ai carabinieri di entrare nello stabilimento e in particolare di raggiungere le stalle ove erano ricoverate le bestie che per la fame e la sete allarmavano la popolazione locale coi mugghi strazianti. Per sapere quali provvedimenti urgenti intenda prendere in proposito e per conoscere qual è il bilancio della mancata alimentazione delle bestie suindicate. (4-07436)

DE MARZIO E MARCHIO. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere come possa essere consentito a società industriali a prevalente partecipazione pubblica quali la Cirio e la Motta (gruppo SME), di operare in contrasto con la normativa sul blocco dei prezzi prevista dal decreto-legge 3 agosto 1973, n. 427.

Una precisa e circostanziata denuncia in materia è stata fatta in un convegno svoltosi a Milano dei consigli di fabbrica del gruppo SME secondo quanto ha rilevato il *Corriere della Sera* di giovedì 11 ottobre 1973. A con-

ferma, di quanto denunciato in detto convegno gli interroganti sono a conoscenza che la Cirio ha fissato il prezzo dei pomodori pelati con notevoli maggiorazioni rispetto a quello anteriore al 16 luglio (oggi lire 130, per la confezione da chilogrammi 0,500) e la CAL. Conserve alimentari Latina della Motta, ha fissato aumenti, tramite la sua rete di vendita, che oscillano fra il 33 per cento per le confezioni da chilogrammi 0,500 al 55 per cento per quelle da chilogrammi 3.

Gli interroganti, infine, chiedono di conoscere se il Ministro intenda disporre accertamenti per individuare le responsabilità della grave situazione denunciata e se intenda adottare conseguenti provvedimenti. (4-07437)

BASLINI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che il Ministero della difesa, direzione generale lavori demanio e materiali genio, ha indetto in data 9 febbraio 1973 tramite il 22° stabilimento genio militare di Pavia l'appalto-concorso n. 03/002214 per la fornitura di 92 sgombraneve conducbili a mano, secondo il disciplinare tecnico-amministrativo n. 4 del 14 febbraio 1972 — se è vero che la provvista relativa a tale appalto-concorso è stata affidata, ad una ditta la cui macchina tra quelle delle varie ditte concorrenti non era risultata la migliore nella prova tecnico-operativa e la più conveniente dal lato economico.

In caso affermativo, si chiede di sapere se non si ritenga opportuno disporre una verifica dei criteri che hanno indotto l'amministrazione all'aggiudicazione della fornitura e quali eventuali provvedimenti riparatori si intendano adottare, in considerazione del fatto che non è stato sufficientemente tutelato l'interesse dell'amministrazione militare sotto il profilo sia tecnico sia economico. (4-07438)

DI GIESI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle finanze.* — Per sapere quali urgenti provvedimenti intendano prendere a favore della categoria delle abolite imposte di consumo (8.700 unità), seriamente danneggiata dal suo passaggio alle dipendenze dello Stato a seguito della soppressione di quei tributi e dal decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 649.

Infatti, nonostante sia trascorso un anno dall'emanazione di quel decreto, i lavoratori delle abolite imposte di consumo non hanno

ancora ottenuto l'inquadramento né si spiegano i motivi per cui non è stata nominata dal succitato decreto del Presidente della Repubblica, che permetta loro di inserirsi con maggiore dignità e prestigio nei vari uffici finanziari ove sono stati distaccati.

Si chiede altresì di conoscere per quali reali motivi essi siano stati esclusi dalla corresponsione dell'assegno perequativo concesso agli statali, considerato che, in tal modo, si sono lesi i diritti dei lavoratori delle abolite imposte di consumo in quanto l'ultimo comma dell'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 649, prevedeva chiaramente la concessione agli stessi della differenza sui diritti accessori percepiti dagli statali.

Ciò avrebbe costituito, oltretutto, un atto di perequazione nell'ambito della stessa categoria che è ancora distinta in fasce retributive a seconda della provenienza dalle varie classi di comuni.

Inoltre si chiede un intervento immediato affinché venga posta fine allo stato di evidente disagio morale in cui versano gli ex dipendenti delle imposte di consumo per il fatto che, mentre i lavoratori statali, grazie alla circolare ministeriale n. 92 del 27 settembre 1955 emanata dall'allora ministro delle finanze Andreotti, svolgono attualmente 36 ore settimanali di lavoro in luogo delle 42 previste dalla legge, gli ex dipendenti delle imposte di consumo ne svolgono 42 pur lavorando negli stessi uffici, fianco a fianco degli statali stessi.

Si chiede, infine, di conoscere i motivi del divieto del Ministro delle finanze all'espletamento di lavoro straordinario per gli 8.700 lavoratori delle abolite imposte di consumo, che ha creato ulteriore disagio morale ed economico. (4-07439)

QUERCI. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere — premesso:

che già nel marzo del corrente anno erano noti agli uffici competenti del Ministero del turismo e dello spettacolo, come ha recentemente ammesso il Ministro dell'epoca, onorevole Badini Confalonieri, i gravi motivi previsti dall'articolo 11 della legge 14 agosto 1967, n. 800 per esonerare dall'incarico di sovrintendente della gestione autonoma dei concerti della Accademia nazionale di Santa Cecilia, il maestro Renato Fasano;

che il provvedimento amministrativo di esonero si rendeva chiaramente necessario, oltre che per la sopravvenuta segnalazione

del magistrato inquirente anche e soprattutto per i gravi abusi del maestro Fasano ripetutamente denunciati dai lavoratori dell'Ente, e resi noti al Ministero stesso anche attraverso circostanziati rapporti del commissario straordinario dottor Antonio Saffioti, chiamato a sostituire il dottor Franz De Biase che non risulta abbia mai, nel corso della sua permanenza alla gestione, efficacemente contrastato i sistemi ed i metodi del Fasano — per quale motivo, pur essendo riconosciuto dallo stesso Ministro dell'epoca il grave pregiudizio recato dagli atteggiamenti dispotici del maestro Fasano al prestigio e alla regolarità amministrativa dell'Ente, non è stato provveduto allora, né si provvede ora all'adozione del provvedimento di esonerazione, che pure ha efficacia autonoma e non subordinata alla vicenda giudiziaria, tenuto conto anche della ultima gravissima denuncia che risulta essere stata rivolta dai lavoratori dell'Ente in ordine a palesi evidenti irregolarità, suscettibili di ulteriore seguito penale a carico del maestro Fasano.

L'interrogante chiede altresì se la lunghissima serie degli sconcertanti avvenimenti causati dall'avvento del maestro Fasano alla testa di un'Istituzione ormai organizzante, non abbiano convinto il Ministro dello spettacolo della urgentissima opportunità di ristrutturare normativamente l'assetto delle cariche e delle responsabilità della gestione, concentrate oggi, contro ogni logica ed in contrasto con il preciso dettato costituzionale, in una sola persona, per giunta rivelatasi neanche al di sopra di ogni sospetto. (4-07440)

MAGLIANO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere i motivi del notevole ritardo con cui il Ministero sta procedendo all'espletamento delle ultime formalità per la nomina dei vincitori del concorso a 320 posti di direttore didattico in prova, bandito con decreto ministeriale 25 settembre 1970; per sapere, inoltre, se non ritenga opportuno rimuovere eventuali intralci burocratici ancora esistenti applicando l'articolo 17, ultimo comma, della legge 30 luglio 1973, n. 477, secondo cui i provvedimenti di nomina del personale direttivo possono essere disposti anche in pendenza della registrazione della graduatoria. (4-07441)

FERIOLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere se e quali eventuali passi il

Governo italiano intenda compiere presso i paesi coinvolti direttamente nella guerra arabo-israeliana allo scopo di contribuire a rendere più chiara la sorte dei prigionieri di guerra ed a facilitare lo scambio immediato, totale o graduale, dei medesimi, uniformemente ai principi sanciti dalla Convenzione di Ginevra dell'8 dicembre 1949 (articoli 70, quarto comma, 122, 109, 110 e 118).

Quanto sopra si chiede sia per le apprensioni che in particolare si nutrono per la sorte dei prigionieri di guerra israeliani (infatti, mentre Israele ha tempestivamente fornito alla Croce rossa internazionale i nomi e i dati relativi ai 7.852 soldati e 598 ufficiali egiziani fatti prigionieri, l'Egitto e la Siria si sono limitati a fornire elenchi parziali), sia perché un chiarimento sulla sorte dei prigionieri di guerra rafforzerebbe notevolmente le possibilità che l'accordo di tregua sottoscritto da Israele ed Egitto possa effettivamente preludere all'auspicata pace nel medio oriente.

(4-07442)

REGGIANI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali disposizioni sono state impartite all'ufficio assunzioni in ruolo degli idonei e abilitati al fine di consentire che entro il corrente anno possano ottenere l'immissione in ruolo della scuola media (articolo 7 della legge n. 603), insegnanti che attendono ormai da anni la loro sistemazione giuridica. (4-07443)

BIGNARDI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere quali siano gli adempimenti già compiuti al fine di realizzare le opere di costruzione dell'aeroporto di Firenze previste dalla legge 25 febbraio 1973, n. 111.

L'interrogante chiede, inoltre, di sapere quali siano i tempi tecnici e per quando sia previsto l'inizio dei lavori per la realizzazione di detta costruzione; ciò per evitare che, ancora una volta, l'inerzia burocratica ritardi la realizzazione di opere già approvate dal Parlamento e la cui esigenza è indiscutibile ed improcrastinabile. (4-07444)

SPINELLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere:

se è a conoscenza della situazione che, ad un mese e mezzo dall'inizio dell'anno scolastico, esiste in Lucca dove si hanno scuole (ad esempio il liceo scientifico) che non hanno ancora completato l'organico de-

gli insegnanti con conseguenti comprensibili ripercussioni sulla buona volontà scolastica e post-scolastica degli studenti;

se è a conoscenza che in alcune scuole (come ad esempio l'istituto professionale femminile) oltre alla preoccupazione derivante dai vetusti edifici, si hanno 40-50 studenti per classe, insufficienza di strumenti di lavoro e di studio indispensabili (a cominciare dalle macchine da scrivere per dattilografia o la sala di audizione di lingue) e mancanza di fondi necessari per rendere proficuo il lavoro di accompagnatrici turistiche;

se non ritenga normale che questa situazione, insieme al problema di doppi turni che investe altre scuole, oltre che fonte di preoccupazione per i genitori sia ovvia fonte di malcontento da parte dei giovani che hanno manifestato la loro protesta recentemente con agitazioni;

se non ritenga infine che, in questo quadro, sia dovere delle autorità scolastiche aprire un dialogo con genitori e studenti; agevolare la discussione degli studenti stessi attraverso l'autorizzazione di assemblee di istituto e se non ritenga controproducente che si restringa invece, come sta avvenendo con vari cavilli, questo diritto e che, stante questa situazione, ci si sia preoccupati soltanto di comunicare ai genitori di una avvenuta riunione di presidi presso il provveditorato per richiedere, in base a leggi del 1924 e 1925, la giustificazione per ogni assenza come se le tensioni sociali nella scuola si potessero superare con metodi amministrativi e non invece risolvendo i problemi di fondo che ne sono la causa. (4-07445)

SANTAGATI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere quali idonee e sollecite iniziative, compresa quella del riassetto del Parastato, intenda attuare per garantire la situazione economica e normativa del personale dipendente dell'Istituto nazionale della previdenza sociale, specie per quanto riguarda l'esercizio dei poteri del consiglio di amministrazione, cui compete per legge ogni decisione in ordine alla dotazione organica, alla regolamentazione dello stato giuridico ed al trattamento economico del personale dell'Istituto, che versa in stato di viva agitazione. (4-07446)

SANTAGATI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se il temporaneo rinvio del pagamento IVA autorizzato nei confronti dei rivenditori di prodotti petroliferi con tele-

gramma ministeriale n. 50.322 del 19 febbraio 1973 sia da intendere nel senso che la presentazione della prescritta dichiarazione dovesse riguardare solo le operazioni relative alla rivendita di prodotti petroliferi, mentre fosse da considerare consentita l'omissione di tutti gli elementi relativi alle operazioni dei prodotti petroliferi e se non ritenga pertanto di impartire disposizioni a quegli uffici IVA, compreso quello di Messina, che hanno invece interpretato restrittivamente il citato telegramma perché, tenuto conto del fatto che nessun danno e pericolo è derivato all'erario dal comportamento dei citati operatori e tenuto conto della loro buona fede, venga esclusa nei loro confronti l'applicazione della pena pecuniaria e sia loro consentito di effettuare le relative dichiarazioni integrative. (4-07447)

SANTAGATI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quali adeguati provvedimenti intenda adottare nei confronti del Liceo scientifico « Boggio Lera » di Catania che a tutt'oggi risulta in gran parte mancante di docenti, con gli studenti in sciopero perché privi di insegnanti e con il preside che si rifiuta di ricevere la commissione dei genitori, e se non ritenga opportuno di intervenire tempestivamente per rimuovere i predetti inconvenienti, che hanno paralizzato la vita scolastica dell'istituto dall'inizio delle lezioni ad oggi. (4-07448)

POCHETTI. — *Ai Ministri del tesoro, dei lavori pubblici e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere lo stato patrimoniale del Fondo di previdenza del personale dell'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato (INCIS) in relazione agli adempimenti finanziari richiesti dall'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1972, n. 1036;

e, in particolare, per conoscere se risulti loro che il Fondo, anche in conseguenza di precise inadempienze dell'amministrazione dell'INCIS nella tempestiva copertura dei disavanzi segnalati dai bilanci tecnici succedutisi e redatti a cura del medesimo Istituto, non è assolutamente in grado, con le proprie presenti disponibilità patrimoniali di assicurare da un lato la liquidità dei capitali di copertura delle pensioni, che saranno assunte a carico dell'INPS a far data dal 1° gennaio 1974, e dall'altro la liquidità degli importi per indennità di anzianità e trattamento integrativo di previdenza e per contributi pre-

gressi, del personale rimasto in attività di servizio, dovuti alle gestioni pensionistiche degli Enti di destinazione di questo.

Per conoscere inoltre se le competenti Amministrazioni del tesoro e dei lavori pubblici intendano accogliere, per risolvere i problemi aperti dal citato articolo 19, le soluzioni prospettate dagli uffici dell'amministrazione dell'INCIS, e intese ad utilizzare i proventi di cui all'articolo 11 della legge 27 aprile 1962, n. 231, giacenti su conto corrente speciale presso la Cassa depositi e prestiti o che ivi perverranno con scadenze periodiche in virtù del pagamento rateale del prezzo di cessione in proprietà degli alloggi dell'Istituto. (4-07449)

TANTALO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se e in quali forme egli intende intervenire presso l'ENPAS al fine di indurlo a stipulare convenzioni con gli Enti ospedalieri che consentano il ricovero degli assistiti anche in classi diverse dalla comune.

Come è noto, infatti, in molti ospedali esistono ancora la corsia comune, la seconda e la prima classe. A queste due ultime non possono accedere gli assistiti dell'ENPAS (mentre vi accedono quelli di altri Enti) se non attraverso la pratica indiretta, non essendo consentito all'assistito il ricovero previo pagamento della differenza della retta di degenza.

Questa sperequazione appare ingiusta, inopportuna e non è sostenuta da valida motivazione, per cui l'interrogante confida che il Ministro vorrà intervenire subito affinché sia eliminata, in attesa dell'avvio della tanto auspicata riforma sanitaria. (4-07450)

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere i motivi per i quali la direzione generale del personale non ha ancora provveduto ad assumere, presso la capitaneria di porto di Livorno, Pellini Bruno, ai sensi dell'articolo 1 della legge 9 marzo 1971, n. 98, che dispone l'inquadramento del personale già dipendente da organismi militari NATO; il Pellini si trova in possesso della prescritta delibera della Presidenza del Consiglio dei ministri. (4-07451)

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e degli affari esteri.* — Per sapere i motivi per i quali non è stato ancora espresso il richiesto parere, relativo al pro-

cedimento penale contro Scheider Richard, per il quale le autorità americane di Campo Darby (Pisa) hanno chiesto, in base agli accordi NATO, di rinunciare alla priorità della giurisdizione italiana; richiesta avversata dal pubblico ministero, di qui il parere del Ministero di grazia e giustizia, sentito il Ministero degli affari esteri. (4-07452)

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere se ravvisino estremi di reato nelle seguenti delibere prese dalla giunta comunale di Viareggio (Lucca):

1) delibera n. 1030 del 6 settembre 1973, con la quale si trattiene in servizio come consulente Mei Roberto, già collocato in pensione con i benefici della legge sui combattenti. Mensile proposto (oltre la pensione): 400.000 lire;

2) delibera n. 1322 del 27 ottobre 1973, con la quale si trattiene in servizio come consulente il dirigente Casucci Bruno, già collocato in pensione con i benefici della legge sui combattenti. Mensile proposto (oltre la pensione): 500.000 lire. (4-07453)

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere:

se è esatto che l'amministrazione provinciale di Massa Carrara abbia indetto un concorso per falegnami e carpentieri in legno;

se è esatto che si è fatto il possibile perché tale concorso fosse vinto da elementi di fiducia di alcuni assessori;

se è esatto che tra i vincitori di detto concorso vi figura un certo Iacopini;

se è esatto che detto Iacopini era proprietario di un piccolo stabilimento sito nella zona industriale di Massa per la lavorazione del legno con circa 15 dipendenti;

se è esatto che per la costruzione di detto stabilimento lo Iacopini aveva ottenuto in esproprio dal Consorzio zona industriale di Massa un appezzamento di terreno a prezzo di esproprio privilegiato;

se è esatto che appena assunto in provincia detto signor Iacopini ha cessato la sua attività lavorativa licenziando il personale dipendente;

se è esatto infine che l'amministrazione provinciale di Massa, una volta assunto detto Iacopini, e dopo che questi aveva effettuato i licenziamenti del personale, abbia preso

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1973

in affitto dallo stesso, per circa 400.000 lire al mese, il suo stabilimento adibendolo a deposito di merce ed attrezzi della provincia; se, nella vicenda, ravvisino estremi di reato. (4-07454)

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

a) se è a conoscenza della minacciata chiusura della raffineria di Milazzo, proclamata dal signor Monti, e se nel piano petrolifero intende affrontare il problema della raffinazione per l'approvvigionamento del mercato italiano: 1) impedendo ogni esportazione — se fosse necessario — per 60-90 giorni; 2) in casi di evidente sabotaggio, requisendo immediatamente gli impianti e mantenendo, con gli opportuni provvedimenti, la produzione e la distribuzione dei prodotti in Italia;

b) se di fronte a dimostrato e riconosciuto aumento dei costi, intende, con l'eventuale decreto-legge, aumentare indiscriminatamente la benzina o predisporre una concessione di quantitativi di benzina agevolata ai proprietari di veicoli, per gli usi di stretta necessità, defiscalizzandola in misura pari al compenso dei maggiori costi concesso, e aumentando adeguatamente il carico fiscale sul carburante eventualmente acquistato dagli utenti motorizzati, oltre i quantitativi mensili a prezzo agevolato (da fissare in modo uguale per tutti, senza distinzione di cilindrata);

c) se intende progettare un tipo di razionamento indiretto — come il divieto di circolazione nei giorni festivi — che colpirebbe — come al solito — i consumi e gli esercizi pubblici terziari più popolari, permettendo ai più abbienti di usare le autovetture per gli usi del « fine settimana » (per loro possibili, sia recandosi presso la seconda casa che presso esercizi alberghieri; dal venerdì sera al lunedì mattina), o se intende predisporre un tipo di razionamento — in ogni caso più accettabile, a parere dell'interrogante — indiretto, con divieto di circolazione a giorni e a domeniche alternati, per gruppi di targhe pari o dispari, o diretto concedendo un quantitativo, disponibile a libera scelta dei consumatori, fissato nei modi previsti al punto b). (4-07455)

DULBECCO E NOBERASCO. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e dell'agricoltura e foreste.* — Per conoscere quali urgenti provvedimenti intendono adotta-

re per assicurare il regolare rifornimento di gasolio impiegato nel riscaldamento delle serre dove vengono coltivati fiori ed ortaggi.

I floricoltori e gli orticoltori delle province di Imperia e Savona sono vivamente preoccupati per la mancanza di un regolare rifornimento di carburante, preoccupazione più che giustificata in quanto una interruzione anche brevissima del riscaldamento può provocare la distruzione totale di coltivazioni pregiate con danni ingentissimi e con ripercussioni disastrose nell'economia di centinaia di piccole aziende contadine già in difficoltà. (4-07456)

DULBECCO E NOBERASCO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere se non ritenga opportuno recedere nella decisione di chiusura immediata del vice consolato d'Italia a Mentone, così come disposto nel quadro della ristrutturazione della rete consolare in Francia, o quanto meno che, nelle more di uno studio più approfondito della situazione, venga almeno sospesa l'esecuzione della decisione. La notizia della soppressione ha suscitato viva preoccupazione fra i lavoratori « frontalieri » e nella collettività italiana emigrata e residente nei cinque cantoni di frontiera (Mentone, Beausoleil, Breil, Sospel, Tenda) e notevole sorpresa negli ambienti amministrativi italiani e francesi così come precisato in un documento delle organizzazioni sindacali e in un ordine del giorno approvato all'unanimità dal consiglio comunale di Ventimiglia il 5 novembre 1973. (4-07457)

SERRENTINO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se, data la situazione in cui si trovano ad operare i dipendenti dei distretti militari delle zone di maggiore concentrazione demografica, a seguito della carenza di personale, è stata prevista l'immediata copertura dei posti di organico rimasti scoperti a seguito della cessazione di servizio di diversi dipendenti per raggiunti limiti di età, per decesso oppure per pensionamento anticipato a seguito della legge n. 336 del 1971.

Nel caso non fosse già stato provveduto in merito, per sapere perché non si effettua l'applicazione integrale delle norme relative all'assunzione di elementi appartenenti alle categorie riservatarie, ricoprendo i posti disponibili nell'organico con gli orfani o le vedove di guerra, con gli orfani o le vedove di morti sul lavoro oppure con gli orfani o le vedove di morti in servizio militare.

Tutto ciò ovvierebbe alla paralisi amministrativa che si sta manifestando, per la grave carenza di personale, presso i citati distretti militari, malgrado l'impegno ed il senso di responsabilità con cui è svolta l'attività dell'attuale personale dipendente. (4-07458)

**BALDASSARI, ZOPPETTI, VENEGONI E BACCALINI.** — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se è a conoscenza:

a) dei disagi che sono costretti a sopportare i tremilacinquecento abitanti delle frazioni Mombretto di Mediglia (Milano), San Martino Oleano, Bettolino, Vigliano, Saresano, Quattro Strade, per la mancanza di un ufficio postale sito nella zona;

b) che la creazione di un ufficio postale a Mombretto di Mediglia rappresenterebbe per le popolazioni delle frazioni sopracitate la situazione ottimale e comunque tale da evitare a cittadini, pensionati, immigrati, di percorrere i 10 chilometri non serviti da mezzi pubblici, che li separano dal più vicino ufficio postale;

c) che richiesta in tal senso inoltrata dagli interessati alla direzione provinciale delle poste e da questa alla direzione centrale ULA deve ancora avere una risposta.

Pertanto gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative intenda promuovere il Ministro, affinché sollecitamente la direzione centrale ULA decida di mettere a disposizione delle popolazioni delle località già citate un servizio che lo Stato è tenuto a corrispondere a tutti i cittadini. (4-07459)

**MAGLIANO.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere i motivi del notevole ritardo con cui il Ministero sta procedendo all'espletamento delle ultime formalità per la nomina dei vincitori del concorso a 320 posti di direttore didattico in prova, bandito con decreto ministeriale 25 settembre 1970; per conoscere, inoltre, se non ritenga opportuno rimuovere eventuali intralci burocratici ancora esistenti applicando l'articolo 17, ultimo comma, della legge 30 luglio 1973, n. 477, secondo cui i provvedimenti di nomina del personale direttivo possono essere disposti anche in pendenza della registrazione della graduatoria. (4-07460)

**BUSETTO, PEGORARO E PELLICANI GIOVANNI.** — *Ai Ministri della pubblica istruzione e degli affari esteri.* — Per sapere

se non ritengono doveroso ed urgente, e costituzionalmente corretto, revocare la circolare n. 30 del 23 giugno 1973 emanata dal Ministero degli affari esteri avente per oggetto l'« ammissione di cittadini stranieri alle università, politecnici ed istituti universitari italiani ». E ciò perché detta circolare:

non ha i crismi della legalità in quanto è stata adottata nel momento in cui il Governo presieduto dall'onorevole Andreotti era già dimissionario e perciò non abilitato politicamente ad adottare disposizioni che non solo modificano radicalmente norme precedenti, ma sono perfino lesive dello spirito e della lettera della Costituzione;

imponendo per l'ammissione degli studenti stranieri alle università italiane la condizione del conseguimento del titolo di studio secondario con una media generale corrispondente ad 80 su 100, introduce criteri discriminatori e fortemente selettivi tali da impedire di fatto a molti studenti di frequentare le università;

accentua il richiamato carattere selettivo e discriminatorio in quanto introduce un esame di ammissione non ripetibile in caso di esito negativo ed una prova di conoscenza della lingua italiana anch'essa non ripetibile se non nell'anno accademico successivo;

affida al potere discrezionale del Ministero dell'interno, e, per esso, alle questure della Repubblica la possibilità di sindacare l'andamento degli studi che vengono compiuti dagli studenti stranieri, condizionando il rinnovo del permesso di soggiorno in Italia al superamento degli esami stabiliti anno per anno dai corsi di studio frequentati, annullando di fatto per gli studenti stranieri la possibilità di essere fuori corso come è invece normalmente consentito agli studenti italiani;

per sapere se i Ministri non ravvisano nelle disposizioni sopra illustrate una violazione degli articoli 10 e 34 della Costituzione, dell'articolo 16 delle preleggi al codice civile secondo cui i cittadini stranieri sono ammessi a godere degli stessi diritti civili dei cittadini italiani a condizioni di reciprocità, salvo leggi speciali e dell'articolo 12 del protocollo aggiuntivo alla Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo, concernente l'obbligo di non frapporre ostacoli al conseguimento dal diritto all'istruzione da parte dei cittadini;

per sapere, infine, se non ritengano opportuno, nel revocare la circolare n. 30, di dare le necessarie disposizioni affinché tutti gli studenti stranieri siano ammessi alle università indipendentemente dal voto conseguito

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1973

con il titolo di studio secondario e dal tempo di consegna dei documenti per l'anno accademico in corso; affinché tutti rimangano presso le sedi universitarie oggetto della prima preferenza; perché nessuna limitazione sia imposta al permesso di soggiorno in Italia.

(4-07461)

**TRIPODI ANTONINO.** — *Ai Ministri dell'interno e dei trasporti e aviazione civile.* — Per sapere se sono al corrente dello stato di grave disagio nel quale versa l'aeroporto di Isola Capo Rizzuto (Crotona - Catanzaro) per le difficoltà sollevate dall'assenza dei vigili del fuoco nelle ore notturne, assenza motivata dalla mancanza di un loro appropriato alloggiamento. Per lungaggini burocratiche non è stata infatti costruita la progettata casermetta destinata ai detti vigili, sicché essi sono stati sino a poco tempo addietro precariamente ospitati nella torre di controllo. I corrispondenti locali sono però temporaneamente inabitabili per recenti intemperie. È stata allora offerta una costruzione limitrofa al campo di aviazione che però, per non precisabili ragioni, quei vigili non intendono ancora occupare nonostante sia stata debitamente riattata dall'aviazione civile. In conclusione oggi l'aeroporto di Crotona è privo dell'assistenza dei vigili del fuoco nel corso della notte con comprensibile rischio dell'aereo postale che decolla alle ore 0,10. L'interrogante sottolinea l'urgente necessità che i Ministri interessati intervengano affinché i detti vigili del fuoco prestino il dovuto servizio notturno, ovviamente alloggiati come il servizio stesso richiede. Sarebbe deprecabile che la società Itavia dovesse disporre la sospensione dei propri voli notturni, cosa che, specialmente per il volo delle 0,10, costringerebbe gran parte della provincia di Catanzaro a subire pesanti ritardi nei già difficoltà trasporti postali.

(4-07462)

**CARRI, VETERE, FINELLI, GUGLIELMINO, CIACCI E CERAVOLO.** — *Ai Ministri delle partecipazioni statali, dell'industria, commercio e artigianato e della sanità.* — Per sapere se sono a conoscenza della restrizione nell'approvvigionamento dei sacchetti di polietilene alle aziende di nettezza urbana per la raccolta dei rifiuti.

Si verifica infatti che alcune ditte produttrici di tali sacchetti hanno disdetto ogni impegno di fornitura assunto con il 1° gennaio del 1973, sospendendo la loro attività produttiva e ponendo le maestranze in «cassa inte-

grazione» adducendo motivi di mancanza delle materie prime (derivati del petrolio).

Il perdurare e l'aggravarsi di tale situazione pone la maggioranza delle aziende di nettezza urbana nelle condizioni di non potere ottemperare alle loro funzioni con grave pregiudizio per le attuali condizioni igienico-sanitarie delle città.

In considerazione di tutto ciò si vuole sapere quali provvedimenti i Ministri interessati abbiano adottato o intendano adottare:

1) per assicurare l'attività produttiva dei sacchetti di polietilene da parte delle varie ditte produttrici;

2) per garantire con urgenza i rifornimenti di detti sacchetti alle aziende di nettezza urbana;

3) per assicurare la piena funzionalità delle aziende di nettezza urbana adottando misure di carattere straordinario e di emergenza qualora dovessero permanere e aggravarsi le attuali difficoltà di rifornimento.

(4-07463)

**CERRA E GUGLIELMINO.** — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se è informato che in contrada Lavinaio del comune di Viagrande (Catania) viene effettuato — nel terreno di proprietà del signor Giovanni Castro — ad opera dello stesso comune, l'illegale scarico di immondizie e di rifiuti solidi urbani.

Che tale deposito di immondizie è ubicato nelle immediate vicinanze dell'agglomerato urbano di Lavinaio, frazione nota come salubre centro di villeggiatura.

Se è informato altresì che la marea di sostanze putrescenti che, fra l'altro, vengono depositate nel posto in parola senza alcuna precauzione, è fonte di esalazioni insalubri e costituisce un permanente e grave attentato alla salute pubblica ed è un potenziale focolaio di infezioni ed epidemie.

Per conoscere quali urgenti provvedimenti intende adottare, per far cessare con immediatezza tale stato di cose, che ha provocato la legittima e forte protesta degli abitanti del posto come si evince anche dai numerosi articoli apparsi sulla stampa locale e dalle formali denunce presentate a tutte le autorità competenti.

(4-07464)

**CERRA E GUGLIELMINO.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se in sede di attuazione della nuova strada statale n. 121 — Catania — (II tronco Misterbianco-Incarrozza) sia stata apportata una modifica al pro-

getto originario con la soppressione del cavalcavia previsto.

Se è informato che, qualora tale modifica sia stata apportata, l'opera in parola risulterà monca e creerà gravi pericoli alla circolazione.

Se non ritiene di intervenire con tempestività affinché l'opera di cui trattasi venga realizzata come prevista nel progetto originario, onde garantire la sicurezza della circolazione in un'arteria tanto importante e per prevenire la inevitabile legittima protesta dei cittadini del comune di Misterbianco e degli utenti tutti. (4-07465)

**VECCHIARELLI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che col decreto-legge 6 settembre 1972, n. 504, convertito nella legge 1° novembre 1972 e col decreto-legge concernente provvedimenti urgenti per l'apertura dell'anno scolastico, di recente conversione in legge, il Governo ha ritenuto opportuno di non distogliere, in vista della prevista imminente immissione nei ruoli ai sensi della legge n. 468, dagli istituti di istruzione secondaria i docenti già in servizio negli istituti di secondo grado — quali provvedimenti il Ministro intenda adottare per soddisfare le legittime aspettative dei docenti preoccupati per la lunga mortificante attesa e allarmati per il susseguirsi di misure provvisorie che allontanano la soluzione del problema dell'immissione in ruolo.

L'interrogante chiede se non ritenga opportuno disporre:

a) il reperimento di cattedre e posti cattedra esistenti al 1° ottobre 1973 sulla scorta dei dati e delle indicazioni forniti dalle commissioni incarichi e supplenze costituite presso i Provveditorati, ormai prossime a completare e chiudere le operazioni di loro competenza;

b) l'immediata effettuazione di tutte le nomine con l'avvio dell'operazione di scelta della sede e del tipo di cattedra per tutti gli aventi diritto alla legge n. 468 e confermando, a richiesta, gli interessati nel posto attualmente ricoperto. (4-07466)

**SKERK, LIZZERO E MENICHINO.** — *Ai Ministri delle finanze e dell'interno.* — Per sapere se siano a conoscenza della grave discriminazione che viene attuata ai danni delle guardie di finanza addette al servizio di dogana ai valichi di confine con la Jugoslavia. Mentre alle guardie di pubblica sicurezza vic-

ne giornalmente somministrato mezzo litro di latte ed una pastiglia di *Cebion* (dose insufficiente secondo alcuni addetti!), ai finanzieri non viene riservato lo stesso trattamento. Da notare che gli agenti di pubblica sicurezza e le guardie di finanza, addetti ai nostri valichi di confine, sono ugualmente esposti alle intemperie ed obbligati a respirare l'aria fortemente inquinata da gas velenosi espulsi dai tubi di scarico delle decine di migliaia di macchine che quotidianamente transitano. Per questo fatto non sono rari i casi di malattie, specie polmonari, che colpiscono questi militari, verso i quali il trattamento protettivo e quello economico dovrebbe essere migliore.

Per sapere pertanto se i Ministri non ritengano opportuno prendere dei provvedimenti per eliminare le discriminazioni nei confronti dei finanzieri addetti ai controlli dei posti di blocco di frontiera. (4-07467)

**ASTOLFI MARUZZA.** — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato, della pubblica istruzione e dell'agricoltura e foreste.* — Per sapere se non ritengano opportuno intervenire, con la dovuta urgenza, per sanare la precaria situazione determinatasi nella provincia di Rovigo a causa della inadeguata quantità di combustibile per uso riscaldamento e per trazione in agricoltura.

Si fa presente che la situazione del Polesine è aggravata dalle condizioni climatiche particolarmente sfavorevoli, nonché dalla situazione demografica e abitativa — caratterizzate dalla presenza di una elevata percentuale di anziani e bambini sul totale della popolazione e dall'assoluta precarietà di molte abitazioni.

La mancanza della normale fornitura del gasolio ha già provocato difficoltà al funzionamento delle scuole, case di riposo, ospedali, asili, ai lavori urgenti in agricoltura, all'attività di alcune industrie e grande disagio fra i cittadini privati del riscaldamento domestico.

Si sottolinea inoltre la necessità di precise direttive e interventi, con tutti i mezzi, tesi a rimuovere le cause di questa grave situazione.

So'lo la garanzia della normale fornitura di carburante potrà modificare la pesante situazione ed evitare il propagarsi di turbativa dell'ordine pubblico, come si è già verificato nella frazione di Boara Polesine.

Per conoscere — tutto ciò premesso — quali provvedimenti si intendono adottare per assicurare il positivo superamento della preoccupante situazione. (4-07468)

BRINI e SCIPIONI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se è a conoscenza delle difficoltà produttive in cui si viene a trovare la società IMBA di Pratola Peligna (L'Aquila) a causa del rifornimento irregolare delle materie prime da parte della Rumianca e della Montedison per pretese difficoltà nel settore della plastica, e quali iniziative intende assumere per scongiurare la sospensione dell'attività della fabbrica IMBA e la collocazione in cassa integrazione delle maestranze, considerando che il settore dei mobili in plastica è in sviluppo. (4-07469)

BRINI, ESPOSTO, PERANTUONO e SCIPIONI. — *Ai Ministri della sanità, dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere se sono a conoscenza del grave turbamento esistente tra la popolazione di Pescasseroli (L'Aquila) a seguito dell'arresto di 7 cittadini, tra cui una donna, operato nella notte tra l'11 e il 12 novembre 1973 in conseguenza di una protesta svoltasi nelle scorse settimane, senza peraltro che si fosse verificato alcun incidente, per rivendicare la normalizzazione del servizio farmaceutico;

per conoscere quali iniziative urgenti intendano assumere per ricondurre la tranquil-

lità tra la popolazione di Pescasseroli, dando luogo all'apertura della seconda farmacia ed alla istituzione di un secondo medico condotto, in considerazione soprattutto del fatto che su Pescasseroli, centro turistico di primario rilievo frequentato da migliaia di turisti, gravitano anche per tali servizi tutti gli altri centri abitati del Parco nazionale d'Abruzzo. (4-07470)

PISICCHIO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere quali urgenti provvedimenti intende adottare in merito alla necessità di prorogare i termini di approvazione dei bilanci comunali e provinciali (fissati dall'articolo 4 della legge 22 dicembre 1969, n. 964) allo scopo di venire incontro alle obiettive difficoltà in cui versano le amministrazioni locali nella redazione dei bilanci, tenuto conto della opportunità di adeguamento dei bilanci in via di formazione alle esigenze della seconda fase di attuazione della riforma tributaria che avrà inizio il 1° gennaio 1974, nonché dell'impegno amministrativo determinato dalle competizioni elettorali del 18 novembre 1973 e, per molti comuni del sud, all'aggravio di spese e dell'incremento di attività causati dalla infezione colerica. (4-07471)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1973

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA ORALE**

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro degli affari esteri, per conoscere se rispondano a verità le accuse pubblicate dalla stampa olandese in merito a precise responsabilità dell'ambasciatore Roberto Ducci, direttore generale degli affari politici della Farnesina, circa il totale embargo del petrolio subito dall'Olanda ad opera dei paesi arabi.

« L'ambasciatore Ducci avrebbe infatti riferito ad alcuni rappresentanti dei paesi arabi che si doveva al governo dell'Aia la responsabilità di avere impedito la stesura di un documento a favore dei paesi arabi da parte della CEE.

« L'interrogante chiede di conoscere nel caso che l'episodio risponda a verità se l'ambasciatore Ducci abbia agito previa autorizzazione del Governo italiano o abbia comunque informato il Governo italiano di tale sua iniziativa.

« Qualora invece l'ambasciatore Ducci abbia agito di sua iniziativa l'interrogante chiede se il Governo non ritenga di destituirlo dall'incarico e di deferire il caso alla magistratura per avere egli operato in danno di un paese al quale l'Italia è legata da vincoli di alleanza militare e di cooperazione economica.

(3-01800)

« CARADONNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dei lavori pubblici per sapere, con particolare riferimento all'area di Porto Marghera, e alla luce della legge speciale per Venezia:

se non ritenga debba essere urgentemente modificata l'interpretazione contenuta in una recente circolare inviata dal Ministero dei lavori pubblici, di intesa con quello della sanità, ai commissari di governo presso le regioni, secondo la quale le licenze edilizie relative a progetti di nuovi impianti industriali dovrebbero essere concesse indipendentemente dal parere del Comitato regionale per l'inquinamento atmosferico, con l'effetto che gli impianti potrebbero essere costruiti e ultimati, anche qualora si trattasse di impianti inquinanti o sprovvisti di qualsiasi mezzo di depurazione, e che la decisione del CRIA avrebbe rilevanza ai soli fini dell'attivazione degli impianti stessi;

se non ritenga che tale tesi in pratica svuoterebbe di efficacia la stessa normativa sull'inquinamento atmosferico, in quanto comporterebbe la possibilità di costruire impianti industriali, anche costosissimi, senza preventiva certezza della loro attivazione, con la conseguenza del tutto prevedibile che l'attivazione sarebbe poi imposta da stringenti ragioni e pressioni di carattere politico, economico e sindacale;

se non giudichi necessario l'invio, agli stessi destinatari della circolare citata, di un nuovo e diverso parere o l'adozione di qualsiasi altra iniziativa atta ad ovviare alla situazione.

(3-01801)

« BATTAGLIA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della difesa per sapere se, stando alla particolare importanza politico-amministrativa del turno elettorale di novembre e stando al positivo interesse ed impegno dei giovani cittadini per le vicende dei rispettivi comuni e amministrazioni locali, non intenda impartire disposizioni ai corpi e comandi militari onde consentire il rilascio di permessi e licenze per permettere la partecipazione al voto dei militari in servizio.

(3-01802)

« CALDORO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere i motivi e le circostanze dell'arresto dell'attore Dario Fo avvenuto a Sassari il 9 novembre 1973.

« In particolare si desidera sapere:

se la rappresentazione aveva carattere privato;

se le forze dell'ordine hanno chiesto di entrare nel teatro prima dell'inizio della rappresentazione;

se precedentemente erano stati posti in essere tentativi di ostacolare il lavoro della compagnia, attraverso la frapposizione di ostacoli amministrativi e la pronuncia di diffida nei riguardi del proprietario del locale;

se non si ritiene che l'operato del questore sia in contrasto con la volontà del Parlamento che ha abolito ogni forma di censura teatrale;

se, in definitiva, si può escludere che ci si trovi davanti a uno di quegli atti di intollerante stupidità che contribuiscono a minare la credibilità delle istituzioni democratiche in Italia.

(3-01803)

« MAMMÌ ».

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1973

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri della pubblica istruzione e dell'interno, per sapere — premesso:

che da tempo è in atto nelle scuole una campagna antidemocratica da parte di gruppi eversivi che si richiamano a ideologie quali il razzismo, il nazismo e il fascismo che non hanno diritto di cittadinanza nella Repubblica italiana;

che tale campagna si accompagna all'uso della violenza fisica, secondo quanto ebbe già a preannunciare pubblicamente il segretario del Movimento sociale, invitando allo scontro fisico davanti alle scuole i suoi seguaci;

che a Firenze il giorno 9 novembre, davanti al liceo Castelnuovo, eccezionalmente privo quel giorno della consueta presenza di una pattuglia di forza pubblica, durante una provocazione di picchiatori di diversi gruppi neofascisti armati, venivano esplosi colpi di arma da fuoco, uno dei quali feriva una studentessa del liceo;

che, come risposta alla provocazione e all'aggressione tutto il personale docente e non docente del liceo e gli studenti hanno partecipato il giorno dopo a una manifestazione unitaria di protesta promossa dall'amministrazione provinciale, nel corso della quale gli ambienti democratici e le forze politiche e sindacali della città hanno ribadito la ferma condanna del fascismo e la loro decisa volontà di opporsi ad ogni ritorno indietro, per percorrere invece la via democratica dell'impegno per le riforme in un civile confronto di idee —

se non intendono esporre il punto di vista del Governo sulle provocazioni fasciste in atto nelle scuole di Firenze, e in altre città e predisporre i necessari provvedimenti a tutela del libero dispiegarsi della democrazia nelle scuole secondo lo spirito della Costituzione repubblicana che esclude ogni rigurgito fascista.

(3-01804)

« RAICICH, NICCOLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro del tesoro, per sapere — particolarmente in relazione alla necessità di addivenire alla normalizzazione della vita amministrativa del Banco di Sardegna con il rinnovo degli organi da tempo scaduti ed in regime di chiarezza dei rapporti tra lo Stato e la regione autonoma della Sardegna — se, quando e quali operazioni il Banco di Sardegna ed il Credito industriale sardo abbiano effettuato, con eventuale violazione delle norme vigenti o

comunque in contrasto con le regole della correttezza amministrativa e con i criteri di una buona gestione finanziaria od anche solo con carattere di anomalia rispetto ad altre consimili operazioni — a favore del dottor Angelo Solinas, consigliere di amministrazione del Banco di Sardegna e, a tenore delle disposizioni vigenti, per delega e in rappresentanza di questo, consigliere di amministrazione del Credito industriale sardo, il quale è stato indicato all'ufficio di presidente del consiglio di amministrazione del Banco di Sardegna, dal presidente della giunta regionale della Sardegna, con il parere favorevole della competente commissione del consiglio regionale di quella regione autonoma, in conformità alle norme statali ed alle direttive politiche di quell'organo legislativo regionale;

per sapere come sia potuto accadere che gli organi amministrativi e di controllo dei due istituti di diritto pubblico abbiano, rispettivamente, deliberato ed autorizzato o comunque non abbiano avanzato riserve o promosso le iniziative o adottato i provvedimenti di loro competenza relativamente a dette operazioni:

per conoscere quali operazioni, attive e passive, quando, con quali modalità, a quali condizioni fossero in essere o siano state poste in essere durante le gestioni degli stessi presidenti e degli stessi consigli di amministrazione degli istituti indicati nel periodo cui riferiscono le operazioni denunciate, tra gli amministratori, sindaci e revisori dei conti e detti istituti, considerato che la divulgazione di tali dati relativamente all'individuo di cui si tratta, da parte della stampa nell'esercizio del diritto di cronaca, deve far ritenere che tali dati non siano coperti da segreto bancario né, pur trattandosi di enti pubblici, da segreto d'ufficio, atteso che gli enti interessati non sembra abbiano intrapreso alcuna iniziativa giudiziaria o amministrativa conseguente;

per sapere se il Governo non ritenga opportuno richiedere agli organi della vigilanza di procedere agli accertamenti straordinari necessari per appurare i fatti denunciati e in generale il modo di gestione degli eventuali rapporti tra amministratori, sindaci e revisori dei conti, ed istituti;

per conoscere quali provvedimenti, in positivo o in negativo, si intendono adottare nei confronti del dottor Solinas, anche al fine di giungere comunque ad una normalizzazione della gestione del Banco di Sardegna e ad un rasserenamento dell'atmosfera che si è venuta creando attorno ai due istituti di credito.

(3-01805)

« COSSIGA ».

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1973

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere in quale stato si trovino gli accertamenti giudiziari che la Procura generale della Repubblica o altro ufficio del Pubblico ministero in Cagliari dovrebbe avere intrapreso a carico del dottor Angelo Solinas — consigliere di amministrazione del Banco di Sardegna e, in rappresentanza e per designazione di questo, consigliere di amministrazione del Credito industriale sardo, nonché designato dal presidente della giunta regionale al Ministro del tesoro, con il parere favorevole della competente commissione del consiglio regionale — all'ufficio di presidente del consiglio di amministrazione dello stesso Banco — ed altri, per fatti indicati nell'interpellanza rivolta dal consigliere regionale della Sardegna Armando Zucca al presidente della giunta regionale in data 15 ottobre 1973 e che sarebbe stata inviata in copia alla suddetta autorità giudiziaria.

« Per sapere se, data la natura dei fatti denunciati e la posizione delle persone coinvolte, non ritenga essere necessario giungere rapidamente ad un pieno accertamento giudiziario per reprimere eventuali comportamenti illeciti o, al contrario, tutelare la buona fama degli interessati, anche al fine di normalizzare la situazione degli enti coinvolti ed in particolare rasserenare l'atmosfera intorno ai due importanti enti creditizi.

(3-01806)

« COSSIGA »

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord, per sapere se la Cassa per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno abbia compiuto operazioni in contrasto con le leggi, i regolamenti e le altre disposizioni vigenti, o comunque in contrasto con le regole della correttezza o della buona gestione o anomale rispetto ad altre consimili operazioni, a favore del dottor Angelo Solinas, consigliere di amministrazione del Banco di Sardegna e, per delega e in rappresentanza di questo, consigliere di amministrazione del Credito industriale sardo, nonché designato dal presidente della giunta regionale della Sardegna — con il parere favorevole della competente commissione del consiglio regionale di quella regione autonoma — al Ministro del tesoro per l'ufficio di presidente del consiglio di amministrazione del Banco di Sardegna.

« Per sapere se, al di là della regolarità o della correttezza amministrativa, il dottor Solinas abbia contravvenuto, sia nella realizzazione delle opere sia successivamente nel compimento di negozi giuridici relativi ad esse, atti contrari alle leggi o regolamenti o comunque in contrasto con impegni assunti o prescrizioni dettate.

« Per conoscere le iniziative e i provvedimenti che si intendono adottare per il più rigoroso accertamento dei fatti e delle responsabilità e per la tutela, insieme, dell'interesse pubblico, anche di carattere finanziario, del prestigio dell'ente, della buona fama degli interessati.

(3-01807)

« COSSIGA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per sapere:

quale giudizio intendano dare su quanto è venuto alla luce recentemente nel corso di una indagine giudiziaria a proposito dell'esistenza di organizzazioni di tipo fascista, largamente collegate tra di loro e con esponenti nazionali del MSI, che si proponevano obiettivi terroristici, di ricostruzione del disciolto partito fascista, e che mescolando delinquenza comune e delinquenza politica, continuano a costituire un pericolo per esponenti della vita democratica del paese e per le sue istituzioni:

se non ritengano che da numerosi segni si sia ormai in presenza di una ripresa della strategia della tensione;

e se non ritengano infine di dover applicare nei confronti di tutte le organizzazioni implicate nella vicenda, il provvedimento di scioglimento previsto dalla legge Scelba del 1953.

(3-01808)

« ANDERLINI, CHANOUX, COLUMBU, MASULLO, TERRANOVA ».

## INTERPELLANZE

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per sapere per quali motivi non è stata ancora indetta la gara d'appalto per la quinta centrale elettro-nucleare che secondo il bilancio dell'ENEL del 1972 avrebbe dovuto aver luogo entro il trascorso mese di settembre e se non ritenga che il ritardo con cui procede l'intero programma di produzione di

energia non sollevi anche il problema del modo con cui viene gestito l'Ente nazionale per l'energia.

(2-00397) « D'ALEMA, PEGGIO, MILANI, MASCHIELLA ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno, per conoscere — appresa la notizia dei gravi fatti verificatisi il 9 novembre 1973 all'ingresso del liceo scientifico "Castelnuovo" di Firenze, ove gruppetti di giovani estremisti e facinorosi hanno fatto ricorso ad intollerabili e deprecabili azioni di violenza ed uno di essi ha sparato alcuni colpi di pistola provocando il ferimento della studentessa Maria Rita Trenti, che stava entrando nella sede dell'istituto;

constatato come nel mondo giovanile e della scuola ancora operino gruppi di giovani estremisti, di destra e di sinistra, i quali, facendo ricorso indistintamente agli stessi metodi e strumenti di sopraffazione, di violenza e di coercizione, considerano la scuola solo come strumento di scontro politico fra opposte fazioni, come occasione di demagogiche propagande politiche e non come terreno di serio confronto, di approfondito dibattito sui problemi di rinnovamento e di riforma della scuola stessa e su quelli più generali relativi allo sviluppo civile, culturale ed economico della società —:

1) quali azioni il Governo abbia svolto, quali provvedimenti abbia preso o stia per prendere per identificare e colpire con decisione i responsabili del grave episodio di violenza, verificatosi a Firenze, che ha creato una enorme e pericolosa tensione in tutta la scuola fiorentina;

2) qual è il pensiero e l'atteggiamento del Governo di fronte al ripetersi di questi episodi di violenza dentro e fuori la scuola che contrastano e offendono le nobili tradizioni e vocazioni di libertà, di democrazia, di progresso del popolo italiano solennemente consacrate nella Costituzione repubblicana.

(2-00398)

« PEZZATI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro del bilancio e della programmazione economica, il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord e il Ministro delle partecipazioni statali, per conoscere lo stato dei programmi di investimenti per la Sicilia, la Cala-

bria ed il Meridione contenuti nel cosiddetto "pacchetto CIPE", varato dal Governo Colombo nel 1970, che avrebbe dovuto segnare una prima fase di effettiva rottura e di inversione alla tendenza recessiva del processo di sviluppo del meridione.

« In particolare si chiede di conoscere quali direttive siano state impartite o si intendano impartire agli enti pubblici nazionali in ordine all'attuazione degli insediamenti: del quinto centro siderurgico dell'IRI in Calabria, del centro elettrometallurgico ENI-EFIM-Montedison e degli impianti ENI per la lavorazione dell'alluminio in Sicilia.

« Si chiede altresì di conoscere quali sbocchi concreti ed operativi di breve medio termine intendano dare alla risoluzione adottata dalle regioni meridionali l'11 luglio 1973, con la quale si sollecita il Governo della Repubblica a precisare l'obbiettivo, i tempi, i modi ed i mezzi del suo intervento indifferibile per il Mezzogiorno, armonizzandolo alla politica di risanamento della politica nazionale, e che detto programma di interventi immediati venga preventivamente discusso con le regioni stesse al fine di determinare in tutti gli organi dello Stato una comune concorde volontà di operare nelle giuste direzioni e nel quadro di un impegno meridionalista di tipo nuovo.

(2-00399)

« CUSUMANO, MUSOTTO, FAGONE, CASCIO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri del bilancio e programmazione economica, del lavoro e previdenza sociale, del tesoro, delle partecipazioni statali e dell'industria, commercio e artigianato, per conoscere:

1) quale politica intende perseguire il Governo nel settore della elettronica civile, onde assicurargli uno sviluppo adeguato alla importanza che ha per l'economia italiana ed evitare che vengano assorbite dai gruppi multinazionali le industrie italiane già fiorenti produttrici di televisori, registratori, giradischi, ecc. E in particolare se le azioni sin qui svolte dalla GEPI, attraverso la società SEIMART (che ha assorbito le società Magnadyne, Lesa e Condor), sia compatibile con questa politica di sviluppo o non sia invece per essa pregiudizievole, come lasciano temere alcuni fatti quali la chiusura della importante sede di Milano della SEIMART e il conseguente licenziamento di 200 persone;

2) se è conforme alle finalità istitutive della GEPI la riduzione di personale, i licenziamenti e la chiusura di stabilimenti operati dalla GEPI in particolare in questo set-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1973

tore, attraverso la riduzione di potenzialità della SEIMART;

3) se non sia più opportuno, stante la tendenza della GEPI ad operare più nella attività finanziaria che in quella della promozione industriale, che alcune industrie di interesse nazionale e in particolare questa della SEIMART, siano trasferite agli enti di gestione per le partecipazioni statali, onde garantire sia lo sviluppo, sia l'inserimento coordinato in tutta l'attività industriale a partecipazione statale di questo settore.

(2-00400) « MARZOTTO CAOTORTA, ZAMBERLETTI, COLOMBO VITTORINO, VAGHI, BERTÈ ».

### MOZIONE

« La Camera,

considerato il sempre più drammatico peggioramento della situazione economica e sociale del Mezzogiorno la cui crisi è stata ulteriormente evidenziata ed aggravata dalla esplosione dell'epidemia di colera, ultima fase di un processo di progressiva degradazione anche delle più elementari strutture civili;

ricordato il decennale fallimento della politica meridionalistica dei governi di centro-sinistra: dalla mancata attuazione del programma economico nazionale 1966-1970 che prevedeva uno sviluppo del Mezzogiorno più rapido di quello delle regioni centro-settentrionali, fino all'autentica beffa dei "pacchetti" di interventi regionali che avrebbero dovuto realizzare nel sud decine di migliaia di posti di lavoro nell'industria;

valutato che la nuova legge sul Mezzogiorno 6 ottobre 1971, n. 853 si è rivelata errata sia nella sua enfattizzazione regionalistica, sia nell'impostazione dei "progetti speciali", sia nei criteri di incentivazione industriale sia in quelli di promozione agricola, in guisa tale da volatilizzare rapidamente 7.125 miliardi senza raggiungere alcun risultato né infrastrutturale, né occupazionale, né produttivo;

preso atto delle reiterate dichiarazioni del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord che dopo una "verifica" delle realizzazioni e dei programmi ha denunciato:

a) il fallimento ventennale della politica di intervento nel Mezzogiorno, caratterizzata da una dispersione clientelare e sperperatrice di ingenti finanziamenti;

b) la perdita anziché l'aumento di posti di lavoro nel sud nell'ultimo decennio e l'impossibilità di realizzare nel decennio 1971-1980 gli obiettivi occupazionali di 700 mila nuovi posti di lavoro nell'industria formulati dalla Commissione generale della politica del Mezzogiorno in relazione alla prevedibile offerta di lavoro nel sud;

c) la carenza di fondi sia per l'esecuzione dei "progetti speciali" sia per la realizzazione di nuove iniziative industriali e la loro mancata inclusione nel bilancio di previsione dello Stato per l'anno 1974 nonostante la specifica richiesta di 3.100 miliardi ritenuti dallo stesso Ministro indispensabili per iniziare la esecuzione di opere già approvate dal CIPE;

valutato che tale mancato finanziamento come tutte le scelte anticongiunturali della cosiddetta "fase uno" caratterizzano in senso antimeridionalista la politica economica del Governo contraddicendo clamorosamente gli impegni assunti in favore del Mezzogiorno dal Presidente del Consiglio nelle dichiarazioni programmatiche sia in ordine alla "dovuta priorità nella spesa pubblica" sia alla necessaria "contemporaneità" delle "misure dirette a combattere le spinte inflazionistiche" con "le iniziative intese ad assicurare la espansione, orientandola verso gli obiettivi fondamentali della piena occupazione, dello sviluppo del Mezzogiorno e dell'ampliamento dei consumi sociali";

ricordato che nell'ultimo decennio il Mezzogiorno ha già pagato due volte il prezzo maggiore degli errori della politica economica di centro-sinistra, prima perché l'economia nazionale uscisse dalla crisi congiunturale del 1964, poi perché si superassero le drammatiche difficoltà aziendali determinate dalla "confittualità permanente" del 1969-1971;

valutato che per le condizioni di estrema gravità economica e sociale in cui è venuto a ridursi, il Mezzogiorno non è assolutamente in grado di pagare per la terza volta in dieci anni il prezzo della ripresa economica con la concentrazione degli investimenti produttivi al nord e l'abbandono del sud, come di fatto sta accadendo con la complicità della triplice sindacale il cui tardivo meridionalismo si rivela nei fatti sempre più fittizio ed ingannevole;

considerato che una tale impostazione dello sviluppo economico con il conseguente spostamento al nord di nuove masse di lavoratori meridionali non solo aggraverebbe le negative caratteristiche dualistiche dell'economia nazionale e condannerebbe definitiva-

mente il Mezzogiorno in un'area di sottosviluppo extraeuropea, ma riacutizzerebbe nello stesso settentrione i gravi problemi della insufficienza delle infrastrutture e dei servizi sociali (case, scuole, trasporti, ospedali) per i lavoratori,

impegna il Governo:

1) a modificare radicalmente la sua impostazione di politica economica che punta alla ripresa economica al nord ai danni del sud, affrontando e portando avanti con la necessaria contemporaneità i problemi della ripresa al nord e quelli dello sviluppo al sud, attraverso l'adozione di un nuovo programma economico nazionale che riconosca all'area socio-economica meridionale funzioni non di subordinazione semicoloniale ma complementarietà nazionale con l'area settentrionale nel quadro dello sviluppo generale dell'economia italiana nella realtà europea e nella prospettiva mediterranea;

2) alla immediata predisposizione di una nota di variazione del bilancio dello Stato per l'anno 1974 che consenta il finanziamento immediato e quindi la pronta realizzazione dei più qualificati " progetti speciali " e degli insediamenti industriali manifatturieri già approvati dal CIPE;

3) a dare priorità al risanamento delle zone colpite dall'epidemia di colera e alla creazione in tutto il Mezzogiorno di quelle infrastrutture civili ed igienico-sanitarie indispensabili alla vita delle popolazioni e allo sviluppo del turismo meridionale;

4) a favorire lo sviluppo agricolo del Mezzogiorno — sacrificato in questi anni in favore di un'effimera e costosissima industria di base — promuovendo l'ammodernamento strutturale, l'irrigazione e la meccanizzazione ed esaltando le multiformi vocazioni culturali delle varie zone che, dalla zootecnia alla cerealicoltura, dalla ortofrutticoltura alla agrumicoltura, eccetera sono potenzialmente in grado, con l'incremento della produzione, di

portare verso il pareggio la nostra bilancia commerciale alimentare sempre più deficitaria;

5) alla pronta emanazione di una nuova normativa degli incentivi e delle agevolazioni fiscali per l'industrializzazione del Mezzogiorno, sia per sopperire con adeguate provvidenze sostitutive alla soppressione delle agevolazioni esistenti determinata dalla nuova riforma tributaria, sia per finalizzare gli incentivi allo sviluppo della piccola e media industria manifatturiera e di trasformazione agricola e dei prodotti locali, proporzionandoli alla quantità di mano d'opera occupata più che al capitale investito;

6) alla realizzazione accelerata dei programmi di investimento delle aziende a partecipazione statale e di quelle private concordinate in sede di " contrattazione programmata ";

7) alla sostituzione, con adeguati insediamenti industriali alternativi, di quei programmi — come quello di Gioia Tauro — riconosciuti tecnicamente assurdi ed economicamente dispendiosi;

8) avvio di un programma definitivo di sistemazione idro-geologica e forestale.

(1-00042) « ALMIRANTE, DE MARZIO, ALFANO, ALOI, BUTTAFUOCO, CALABRÒ, CARADONNA, CASSANO, CHIACCHIO, COTECCHIA, COVELLI, D'AQUINO, DELFINO, DI NARDO, GUARRA, LAURO, LO PORTO, MACALUSO ANTONINO, MANCO, MARCHIO, MARINO, MESSENI NEMAGNA, MILIA, NICOSIA, PALUMBO, PAZZAGLIA, PIROLO, RAUTI, ROBERTI, ROMUALDI, SACCUCCI, SANTAGATI, SPONZIELLO, TORTORELLA GIUSEPPE, TRANTINO, TRIPODI ANTONINO, TURCHI, VALENSISE ».