

RESOCONTO STENOGRAFICO

29.

SEDUTA DI MARTEDÌ 2 OTTOBRE 1979

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROMITA

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	2021	DAL MASO, <i>Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali</i>	2029
Disegni di legge:		DEL DONNO (MSI-DN)	2032
(Annunzio)	2022	FALCUCCI FRANCA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i> . 2030, 2032	2034, 2035
(Cancellazione dall'ordine del giorno per scadenza dei termini di cui all'articolo 77 della Costituzione) . .	2023	SILVESTRI (DC)	2031
Proposte di legge:		VAGLI MAURA (PCI)	2034
(Annunzio)	2021	Mozioni (Discussione) e interrogazioni (Svolgimento) sulla crisi del settore cantieristico:	
(Assegnazione a Commissione in sede referente)	2021, 2035	PRESIDENTE	2035
(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa)	2022	BAGHINO (MSI-DN)	2050
Interrogazioni e interpellanze (Annunzio)	2083	CALDORO (PSI)	2070
Interpellanza e interrogazioni (Svolgimento):		CATALANO (PDUP)	2080
PRESIDENTE 2026, 2030, 2031, 2033, 2034		CIRINO POMICINO (DC)	2065
BAGHINO (MSI-DN) 2027, 2029, 2035		COMPAGNA (PRI)	2063
		CUFFARO (PCI)	2039
		FORTUNA (PSI)	2059
		GAVA (DC)	2055

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 2 OTTOBRE 1979

	PAG.		PAG.
PINTO (PR)	2078	Ministro del tesoro (Trasmissione di documenti)	2023
VIGNOLA (PCI)	2073		
Petizioni (Annunzio)	2024	Per lo svolgimento di una interpellanza:	
		PRESIDENTE	2083
Consigli regionali (Trasmissione di documenti)	2022	BAGHINO (MSI-DN)	2083
		Per un lutto del deputato Viscardi:	
Convocazione del Parlamento in seduta comune (Annunzio)	2023	PRESIDENTE	2023
		Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	2022
Corte costituzionale (Annunzio della trasmissione di atti)	2024	Schema di regolamento (Assegnazione a Commissioni per il parere ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 382 del 1978)	2023
Corte dei conti (Trasmissione di documenti)	2022	Ordine del giorno della seduta di domani	2084
Ministro della difesa (Trasmissione di documento)	2024	ERRATA CORRIGE	2084

La seduta comincia alle 16.

GUARRA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 27 settembre 1979.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, i deputati Cavaliere, De Poi e Reggiani 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:

VAGLI MAURA ed altri: « Nuove norme relative all'indennità di natalità per coltivatrici dirette, lavoratrici artigiane e lavoratrici esercenti attività commerciali » (627);

PAZZAGLIA ed altri: « Modifica del parametro di stipendio a favore degli "aiutanti di battaglia" » (628);

DANESI: « Definizione delle competenze dello Stato per interventi assistenziali » (631);

TATARELLA: « Modifica dell'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, sulla ineleggibilità a parlamentare dei consiglieri regionali » (632);

GARGANO: « Estensione della legge 22 luglio 1971, n. 536, ai sottufficiali del Corpo degli agenti di custodia » (633);

MARZOTTO CAOTORTA ed altri: « Credito agevolato per il settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi » (634);

STEGAGNINI ed altri: « Unificazione e ristrutturazione dei servizi tecnici dell'esercito » (635);

SULLO: « Integrazione della disciplina delle locazioni di immobili urbani "a favore delle famiglie di nuova formazione" » (636);

ALMIRANTE ed altri: « Regolamentazione del lavoro a domicilio » (637);

ALMIRANTE ed altri: « Norme per la tutela del lavoro a tempo parziale » (638);

ALMIRANTE ed altri: « Istituzione di un assegno mensile per le casalinghe » (639).

Saranno stampate e distribuite.

**Assegnazione di proposte di legge
a Commissioni in sede referente.**

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, comunico che le seguenti proposte di legge vengano deferite alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

VI Commissione (Finanze e tesoro):

BALZAMO ed altri: « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sul caso Sindona e sulle responsabilità politiche ed amministrative ad esso eventualmente connesse » (490) (con parere della I, della IV e della V Commissione);

VII Commissione (Difesa):

ACCAME e FERRARI MARTE: « Norme per la unificazione della durata della ferma di leva » (199) (con parere della I e della V Commissione);

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 2 OTTOBRE 1979

VIII Commissione (Istruzione):

BERNARDI GUIDO ed altri: « Attivazione immediata dei corsi di laurea istituiti presso le Università statali della Tuscia e di Cassino » (436);

IX Commissione (Lavori pubblici):

ANDÒ ed altri: « Ulteriore finanziamento dei lavori di completamento del porto di Riposto » (536) (con parere della I, della V e della X Commissione);

XI Commissione (Agricoltura):

VAGLI MAURA ed altri: « Norme per il finanziamento dei piani e dei programmi delle Comunità montane, e modificazioni e integrazioni della legge 3 dicembre 1971, n. 1102, e successive modificazioni e integrazioni » (545) (con parere della I, della II, della IV, della V, della VI e della IX Commissione).

**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 sulla gestione finanziaria dell'Istituto nazionale « G. Kirner », per gli esercizi dal 1972 al 1977 (doc. XV, n. 10/1972-1973-1974-1975-1976-1977).

Il documento sarà stampato e distribuito.

**Trasmissione di documenti
da Consigli regionali.**

PRESIDENTE. Nei mesi di agosto e di settembre sono stati trasmessi ordini del giorno dai consigli regionali della Lombardia e della Valle d'Aosta e dall'assemblea regionale siciliana.

Tali documenti sono stati trasmessi alle Commissioni competenti per materia e

sono a disposizione dei deputati presso il Servizio per i rapporti con le regioni e per l'attività delle Commissioni bicamerali.

**Annunzio di risposte scritte
ad interrogazioni.**

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

Saranno pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

**Annunzio
di disegni di legge.**

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

dal Presidente del Consiglio dei ministri:

« Rinnovo della delega prevista dall'articolo 72 della legge 16 maggio 1978, n. 196, già rinnovata con legge 6 dicembre 1978, n. 827, per l'estensione alla regione Valle d'Aosta delle disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 » (630);

dal Ministro dell'agricoltura e delle foreste:

« Attribuzione ai competenti organi regionali della potestà di cui all'articolo 12 della legge 3 luglio 1975, n. 306, in materia di contrattazione per la determinazione del prezzo del latte commercializzato negli anni 1979 e 1980 » (629).

Saranno stampati e distribuiti.

Proposta di assegnazione di progetti di legge a Commissione in sede legislativa.

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo alla Camera l'assegnazione in

sede legislativa dei seguenti progetti di legge:

alla IV Commissione (Giustizia):

SPAGNOLI ed altri: « Modifiche al sistema penale » (363) (con parere della I, della II, della VI, della IX, della X, della XIII e della XIV Commissione);

PENNACCHINI: « Modifiche al sistema penale » (441) (con parere della I, della II, della VI, della IX, della X, della XIII e della XIV Commissione).

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

Cancellazione dall'ordine del giorno di un disegno di legge per scadenza dei termini di cui all'articolo 77 della Costituzione.

PRESIDENTE. Comunico che, essendo trascorsi i termini di cui all'articolo 77 della Costituzione per la conversione in legge del decreto-legge 27 luglio 1979, numero 306, il relativo disegno di conversione è stato cancellato dall'ordine del giorno:

« Conversione in legge del decreto-legge 27 luglio 1979, n. 306, concernente misure finanziarie straordinarie per il potenziamento e l'ammodernamento tecnologico dei servizi per la tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica » (460).

Assegnazione di uno schema di regolamento a Commissioni per il parere ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 382 del 1978.

PRESIDENTE. La I Commissione permanente (Affari costituzionali) ha richiesto che lo schema di regolamento di disciplina militare, trasmesso ai sensi dell'articolo 5 della legge 11 luglio 1978, n. 382, attualmente assegnato per il parere, a' ter-

mini del quarto comma dell'articolo 143 del regolamento, alla VII Commissione permanente (Difesa), sia invece deferito alla competenza congiunta delle due Commissioni.

Tenuto conto della materia in oggetto, il Presidente della Camera ritiene di poter accogliere la richiesta.

Convocazione del Parlamento in seduta comune.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che giovedì 11 ottobre, alle ore 11,30, il Parlamento è convocato in seduta comune con il seguente ordine del giorno:

Votazione per la elezione di un componente del Consiglio superiore della magistratura.

Per un lutto del deputato Viscardi.

PRESIDENTE. Informo la Camera che il deputato Viscardi è stato colpito da grave lutto: la perdita del padre.

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.

Trasmissione di documenti dal ministro del tesoro.

PRESIDENTE. Il ministro del tesoro, con lettera in data 26 settembre 1979, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1 della legge 7 giugno 1974, n. 216, la relazione sull'attività svolta dalla Commissione nazionale per le società e la Borsa nel 1978 (doc. XXXVII, n. 1).

Il ministro del tesoro, di concerto con il ministro del bilancio e della programmazione economica, con lettera in data 30 settembre 1979 ha presentato inoltre, a norma dell'articolo 1 della legge 20 luglio 1977, n. 407, e dell'articolo 15 della legge 5 agosto 1978, n. 468, la « Relazione pre-

visionale e programmatica per l'anno 1980 » (doc. XIII, n. 1).

I documenti saranno stampati e distribuiti.

Trasmissione di documento dal ministro della difesa.

PRESIDENTE. Il ministro della difesa, con lettera in data 21 settembre 1979, ha comunicato, in adempimento alle disposizioni previste dall'articolo 7 della legge 27 luglio 1962, n. 1114, le autorizzazioni revocate e concesse a dipendenti di quel Ministero a prestare servizio presso organismi internazionali.

Questo documento è depositato negli uffici del Segretario generale a disposizione degli onorevoli deputati.

Annunzio di trasmissione di atti alla Corte costituzionale.

PRESIDENTE. Comunico che nei mesi di agosto e settembre sono pervenute ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi di illegittimità costituzionale.

Questi documenti sono depositati negli uffici del Segretario generale a disposizione degli onorevoli deputati.

Annunzio di petizioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei sunti delle petizioni pervenute alla Presidenza.

GUARRA, Segretario, legge: D'Anna Salvatore, da Milano, chiede l'emanazione di norme concernenti la materia del collocamento dei giovani lavoratori con particolare riguardo ai rapporti con l'obbligo del servizio militare di leva (1);

Razzini Enrico Luigi, da Cali (Columbia), chiede l'emanazione di un provvedimento legislativo che consenta ai cit-

tadini italiani all'estero di esprimere il voto politico nei luoghi di residenza (2);

Bernardi Giorgio, da Lussemburgo (Lussemburgo), chiede l'emanazione di norme di riforma del sistema di espletamento dell'obbligo del servizio militare (3);

Bernardi Giorgio, da Lussemburgo (Lussemburgo), chiede l'emanazione di norme intese a concedere mutui a tasso agevolato ai proprietari di immobili per il restauro dei medesimi (4);

Verzotti Giovanni, da Torino, chiede l'emanazione di una norma di modifica del codice della strada (5);

Benedetti Lorenzo, da Barga (Lucca), chiede che venga modificato l'articolo 22 della legge 30 aprile 1969, n. 153, al fine di consentire l'attribuzione della pensione di anzianità a chi ne abbia maturato il diritto anche se presti lavoro subordinato alla data della domanda di pensione (6);

Benedetti Lorenzo, da Barga (Lucca), chiede che venga modificato l'articolo 4 della legge 4 aprile 1952, n. 218, perché i periodi di normale disoccupazione del lavoratore anteriori all'anno 1952 vengano considerati accreditabili in contributi figurativi ai fini del collocamento in quiescenza (7);

Benedetti Lorenzo, da Barga (Lucca), chiede che venga modificata la legge 24 aprile 1950, n. 390, al fine di rendere applicabile il beneficio delle campagne di guerra ai militari che non hanno il requisito dei tre mesi di campagna operativa perché le campagne in cui essi erano impegnati furono interrotte a seguito dell'armistizio dell'8 settembre 1943 (8);

Benedetti Lorenzo, da Barga (Lucca), chiede che vengano modificati gli articoli 14 e 49 della legge 30 aprile 1969, n. 153, perché nel calcolo per la formazione della base annua pensionabile si tenga conto del tasso di svalutazione interna della moneta, e perché i periodi di servizio militare o equiparati vengano calcolati per il pensionamento indipendentemente dalla certificazione matricolare, sulla base del tempo effettivamente perduto ai fini lavorativi (9);

Benedetti Lorenzo, da Barga (Lucca), chiede che vengano modificate le norme del decreto-legge 11 ottobre 1976, n. 699, convertito in legge con modificazioni con la legge 10 dicembre 1976, n. 797, con l'imposizione di un prelievo fiscale a carico di chi nel 1976 abbia avuto proventi superiori a lire 6 milioni, con classi di imposte progressive e rivedibili a fine anno, con base 6 milioni maggiorata della media annuale di inflazione (10);

Benedetti Lorenzo, da Barga (Lucca), chiede che vengano emanate norme che, vietano il doppio lavoro dei già occupati, creino posti di lavoro per i non occupati e servano ad eliminare l'evasione contributiva (11);

Girardello Laura, da Roma, chiede la emanazione di un provvedimento legislativo per l'istituzione di un Ministero per i problemi dell'ambiente e della fauna (12);

Ranaudo Libero, da Campobasso, espone la comune necessità che il processo di integrazione politica europea sia concretamente promosso ed attuato dai competenti organi statali italiani (13);

Angelelli Arrigo, da Ancona, e Buffarini Walter, da Iesi (Ancona), chiedono l'emanazione di norme di regolamentazione del diritto di sciopero (14);

Majone Alberto, da Napoli, chiede una più efficace tutela della segretezza del voto e la abolizione del voto di preferenza nell'ambito di un'ampia riforma del procedimento elettorale (15);

Majone Alberto, da Napoli, chiede una severa e articolata disciplina penale dei reati di sequestro di persona a scopo di estorsione e di omicidio seguito da soppressione di cadavere eseguiti da più persone (16);

Majone Alberto, da Napoli, chiede che vengano modificate le norme che regolano il giudizio sulla legittimità costituzionale delle leggi e degli atti aventi forza di legge ordinaria, al fine di svincolare la dichiarazione di illegittimità costituzionale dalla rilevanza delle norme nel giudizio di merito e per prevedere che la Corte costituzionale possa promuovere d'uffi-

cio il giudizio sulla legittimità di leggi ed atti aventi forza di legge (17);

Majone Alberto, da Napoli, chiede che vengano modificate ed aggiornate le norme che regolano i contratti o gli appalti dello Stato e degli altri enti pubblici (18);

Majone Alberto, da Napoli, chiede la revisione dell'articolo 75 della Costituzione per adeguare alla mutata consistenza del corpo elettorale il numero di firme di elettori necessario per avanzare richiesta di *referendum* abrogativo (19);

Livatera Vincenzo, da Cagliari, chiede l'emanazione di una norma tendente ad annullare discriminazioni ai fini pensionistici tra gli appartenenti alle forze di polizia ed altri corpi militarizzati (20);

Saulle Umberto, da Portici (Napoli), chiede che venga modificata la legge 15 dicembre 1959, n. 1089, in merito alla promozione degli ufficiali della riserva (21);

Rizzo Carbone Maria, da Genova, chiede l'emanazione di un provvedimento di modifica della legge 5 marzo 1963, n. 389, sulla pensione per le casalinghe (22);

Carbone Carlo, da Genova, espone la comune necessità di sanare, con appositi provvedimenti legislativi, la situazione deboli ex combattenti esclusi dai relativi benefici e quella dei marittimi e degli emigrati che intendono esercitare il diritto di voto (23);

Nuvoli Martino, da Bolotana (Nuoro), chiede la emanazione di un provvedimento legislativo sulla trasparenza retributiva del personale politico e della dirigenza pubblica (24);

Ferlito Renato, da Milano, chiede la emanazione di un provvedimento legislativo riguardante le modalità di inquadramento nelle forze di pubblica sicurezza del personale già in servizio effettivo prima degli eventi bellici 1940-1945 (25);

Canavese Maria Pia, da Mondovì (Cuneo), e numerosi altri cittadini, chiedono l'esenzione dall'INVIM per l'istituto denominato Colonia agricola provinciale orfani di guerra di Mondovì (26);

Salvini Tina, da Firenze, ed altri cittadini, chiedono l'emanazione di una norma che stabilisca il passaggio ai comuni del personale tecnico dei centri provinciali del Comitato italiano difesa della donna (27);

Verdacchi Antonio e Alessandro, e Marziali Giovanni, da Perugia, espongono la comune necessità che venga mantenuta in vita l'Opera nazionale assistenza orfani dei sanitari italiani (28);

Consiglio Carlo, da Roma, e numerosi altri cittadini, chiedono l'emanazione di un provvedimento legislativo di abolizione o di sospensione per cinque anni dell'attività venatoria (29);

Marinelli Maurizio, da Brescia, chiede l'emanazione di norme a favore dei militari studenti (30);

Ceccotti Giuseppe, da Livorno, chiede che il beneficio dell'accompagnatore previsto per i grandi invalidi di guerra sia esteso anche ai mutilati ed invalidi civili (31);

Sciarelli Giovanni, da Roma, chiede l'emanazione di norme concernenti la misura della pensione degli avvocati dello Stato ed equiparati (32);

Girardello Laura, da Roma, chiede la modifica dell'articolo 727 del codice penale, nel senso di aggravare le pene per gli atti di crudeltà verso gli animali (33);

Ascione Alfonso, da Trani (Bari), chiede l'emanazione di un provvedimento legislativo in materia di stato giuridico ed economico degli appartenenti al Corpo degli agenti di custodia (34);

Scavuzzo Benedetto, da Trieste, chiede la modifica dell'articolo 29 della legge 5 giugno 1951, n. 376, che reca norme integrative e di attuazione del decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262, sulla istituzione dei ruoli speciali transitori nelle amministrazioni dello Stato, al fine di evitare ingiuste sperequazioni nella ricostruzione della posizione contributiva dei dipendenti pubblici (35);

Scavuzzo Benedetto, da Trieste, rappresenta alla Camera la comune necessità di una nuova disciplina delle costruzioni antisismiche (36);

Bertuzzi Alberto, da Brugherio (Milano), chiede l'emanazione di un provvedimento legislativo che consenta nelle regioni a statuto ordinario imporre tributi ai proprietari di case, ancorché non residenti (37);

Vaselli Sergio, da Civita Castellana (Viterbo), chiede l'emanazione di un provvedimento legislativo che estenda ai congiunti dei militari in servizio di leva la concessione di un « equo indennizzo » (38);

Cannoni Leonidio, da Massa, chiede l'emanazione di una norma di interpretazione autentica dell'articolo 2 della legge 22 luglio 1971, n. 536, per chiarire la applicabilità ai sottufficiali appartenenti al Corpo degli agenti di custodia (39).

Le petizioni testè lette saranno trasmesse alle competenti Commissioni.

Svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della seguente interpellanza:

« Il sottoscritto chiede di interpellare i ministri delle partecipazioni statali, dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere se esiste — e qual è — una nuova impostazione della politica della ristrutturazione industriale e del problema energetico — necessaria, alla luce delle situazioni emerse risultate diverse dalle informazioni ufficiali — per garantire anche alla Cokitalia di Cairo Montenotte una attività continua con piena occupazione.

Quelle maestranze da troppo tempo sono sottoposte a illusioni e speranze alternate a docce fredde. L'ultima è dei giorni scorsi ed è dovuta alla sorprendente mancata delibera, da parte del consiglio d'amministrazione della Fornicoke, dell'affitto dal 1° giugno, concordato con gli alti vertici dell'ENI, ingegner Bobbio, e della SAMIN, ingegner Ragni. Va ricordato, tra l'altro che il ritardo del piano straordinario per gli interventi manutentivi è motivo allarmante di preoccupazione ».

(2-00007)

« BAGHINO ».

L'onorevole Baghino ha facoltà di svolgerla.

BAGHINO. Signor Presidente, signor sottosegretario, onorevoli colleghi, il breve tempo stabilito dal regolamento per illustrare una interpellanza non mi consente di dilungarmi su una premessa, che pure riterrei indispensabile. Mi riferisco alla ristrutturazione ed alla riconversione industriale previste dalla legge n. 675, in ordine alle quali il Governo, proprio al momento dello scioglimento delle Camere, varò il regolamento di attuazione. Se il Governo avesse rispettato la legge 31 ottobre 1978, n. 279, avrebbe prima presentato alla Camera la relazione sul riordinamento e quindi sulla trasformazione dell'EGAM. Questo non è avvenuto; mi riferirò, quindi, soltanto al tema preciso dell'interpellanza, che riguarda la situazione e la sorte della Cokitalia, situata in provincia di Savona, nella zona di Cairo Montenotte.

Occorre ricordare che cosa sia questa azienda. Si tratta di una azienda sorta nel 1936 ed inserita nella zona industriale di San Giuseppe, nella Val Bormida. Tale località fu scelta per la presenza di funivie per il trasporto via mare del fossile e per l'esistenza di uno stabilimento della Montecatini, che produce fertilizzanti azotati e che per il suo ciclo utilizza il gas di cokeria. La potenzialità dello stabilimento, che occupa 598 persone, comprese quelle addette all'amministrazione, consente la produzione di 3.600 tonnellate al giorno di infornato; l'impianto è costituito da 5 batterie per 175 forni complessivi di distillazione; la cokeria è in grado di mettere sul mercato, oltre al *coke* metallurgico e di fonderia, anche altri tipi di carbone speciale.

Abbiamo ricordato il tipo di produzione dell'azienda per ricordare a noi stessi che la Cokitalia è la maggiore azienda produttrice di *coke* nel nostro paese e quindi non meriterebbe la sorte incerta in cui ormai si trascina da oltre due anni. Quando fu impostata una nuova strutturazione del piano industriale, nel 1977, si creò un primo allarme per la sorte della Cokitalia: all'allarme seguirono agitazioni e proteste che non furono semplicemente dettate dalla preoccupazione della disoc-

cupazione che si sarebbe creata in quella zona che, ormai da qualche anno, può essere definita più depressa di molte altre zone del sud. Ma i sindacati dei comuni interessati e le organizzazioni sindacali si preoccuparono di indicare i motivi per cui doveva essere evitato il collocamento di tanti lavoratori in cassa integrazione. Fu suggerito il modo per collocare la produzione di tutte le cokerie nazionali, per valutare la potenzialità e la sicurezza dei mercati di sfogo, oltre l'armonia tra le quattro cokerie nazionali. Non è che si pensasse: non distruggete questa azienda, bensì distruggete le due più piccole; si diceva che tutte e quattro le cokerie potevano benissimo coesistere. Ad un dato momento, sorse una domanda, alquanto maligna per alcuni, e preoccupante per chi si accorge che quasi mai chi è al Governo si preoccupa dell'armonia della produzione e della difesa del lavoro italiano; tanto è vero che nei progetti di ristrutturazione e di chiusura di una cokeria di tanto grande validità, per ammodernamento della parte tecnica e per importanza ed entità della produzione, ci si chiese come mai, nel periodo della ristrutturazione, mentre si asseriva che la produzione era superiore alle possibilità del mercato, fosse fatta giungere da una grossa industria chimica nazionale una nave con circa 8.000 tonnellate di *coke* nelle varie pezzature, affermavamo, cioè, in quel tempo che non avevamo possibilità di giungere ai mercati esteri e di consumare all'interno la nostra produzione, mentre importavamo *coke* per necessità di consumo nazionale!

Si verificava così che un'azienda di interesse pubblico arrivava ad importare materiale, mentre c'era una giacenza di produzione nazionale di alta qualità e posso aggiungere, anzi, che il materiale importato era addirittura di qualità inferiore.

Per quanto riguarda la tentata o affermata ristrutturazione del reparto cokeria, essendosi assegnato alla società SAMIM, dopo lo scioglimento dell'EGAM, il compito di coordinare le attività miniero-metallurgiche, questa società elaborò un progetto che ripeté tale e quale l'esigenza di

sopprimere la Cokitalia. Non si registrò alcuna iniziativa per trovare sfogo a questa produzione, non si ebbe nessun interesse a risolvere il problema occupazionale, nessuna preoccupazione di armonizzare non soltanto la produzione delle quattro cokerie ma anche quest'ultima con le esigenze delle aziende presenti nelle zone delle cokerie stesse, in modo da poter piazzare la loro produzione nell'area più prossima e il più comodamente possibile.

Il progetto in questione da una parte ha dato luogo a proteste e a preoccupazioni e, dall'altra, ha dimostrato che non è stato tenuto conto né della realtà generale né, in particolare, di quella della Cokitalia: infatti io, citando delle cifre, come ad esempio quelle relative alla capacità produttiva, posso benissimo mostrare quanto sia indispensabile mantenere in vita la Cokitalia.

Rispetto al numero dei dipendenti — non citerò tutti i dati per non essere prolisso — il costo del lavoro presenta una differenza positiva per la Cokitalia. L'indagine svolta dalla commissione SAMIM per il settore cokerie, sfociata nel verdetto di condanna per la Cokitalia, ha diversi punti dai quali possono ricavarsi elementi a favore della Cokitalia. Ha scritto Secondo F. Cesarini che «rispetto al numero dei dipendenti il costo del lavoro presenta una differenza positiva per la Cokitalia». Anche considerando i costi di trasporto del fossile a mezzo del vetore Funivie, si ha sempre un attivo, per lo stabilimento, di circa un miliardo.

Inoltre (gran parte del fossile, come è noto, viene dalla Polonia), considerata la comodità dello scarico dai pontili delle funivie e della Fornicoke — di cui parleremo dopo — rispetto ad altre destinazioni, lo sconto che si può avere sui noli è di circa un dollaro a tonnellata: quindi, sul milione e duecentomila tonnellate di fossile, utilizzate dalla Cokitalia nell'arco di circa un anno, al cambio attuale della lira (prima ci si riferiva al cambio del febbraio 1979), si ha un altro miliardo di attivo rispetto alla situazione di altri stabilimenti.

«Alla Fornicoke, che si trova sul mare, viene riservato logicamente il mercato delle esportazioni, mentre alla Cokitalia è riservato quello interno. Quest'ultimo ha, grosso modo, una zona di baricentro che si può identificare tra il Piemonte e la Lombardia. Il risparmio delle spese di trasporto che si può ottenere raggiungendo questa zona da San Giuseppe anziché da Marghera (Vetrocoke, per esempio) è di circa un miliardo a vantaggio della Cokitalia.

Rispetto alle tonnellate attuali di produzione del *coke*, (due milioni e quattrocentomila), tolto il *surplus* produttivo di novecentomila tonnellate, se le rimanenti (un milione e mezzo), riguardanti l'assorbimento da parte del mercato interno (Cokitalia) e del mercato delle esportazioni (Fornicoke), venissero riservate a questi due stabilimenti, si avrebbe un risparmio di circa 3 miliardi di lire».

Considerando anche i costi per gli investimenti, al fine di mantenere produttivi i quattro stabilimenti attuali, e i costi di gestione interni, possiamo benissimo rinvenire ancora un dato positivo per la Cokitalia e la possibilità di piazzare le tonnellate prodotte dalle altre due cokerie.

La Cokapuania e la Vetrocoke hanno la possibilità, proprio per la presenza nelle loro zone di industrie che abbisognano di questo prodotto, di trovare uno sfogo naturale. Pertanto, se veramente si riuscisse a costituire un'associazione, un gruppo, un comitato che coordinasse la produzione, gli acquisti, l'attività, la ricerca del mercato delle quattro cokerie, riusciremmo a ridurre i costi di gestione, riusciremmo a coordinare ed a portare la produzione nel giusto rapporto rispetto alle esigenze, riusciremmo a convincere qualche azienda pubblica a non servirsi dell'estero per questo prodotto e avremmo, infine, la garanzia della sopravvivenza della Cokitalia.

A questo punto, qual è la nostra preoccupazione? Dopo questo andare e venire dopo il primo studio della SAMIN, dopo il secondo portato all'esame del CIPI, si è ottenuto che la Fornicoke pren-

desse in affitto la Cokitalia, affitto che cesserà il 31 dicembre del corrente anno e che ha portato non alla completa attività ed efficienza di quest'ultima in quanto essa sta lavorando al 35 per cento delle proprie possibilità. Tra l'altro, due batterie sono in « riscaldamento » e quindi non vengono minimamente adoperate.

Ora, l'aver dato in affitto la Cokitalia alla Fornicoke, non aver cambiato il secondo progetto, simile al primo, che prevede la chiusura della Cokitalia stessa, naturalmente preoccupa i lavoratori di quest'ultima, preoccupa tutta la Val Bormida, l'azienda di Vado, così come preoccupa la conseguente inattività del gasdotto in collegamento diretto ENEL di Vado con la Cokitalia.

Quindi, cessando tutto ciò avremo un aggravamento della situazione per la funivia, per l'ENEL di Vado (cioè per il gasdotto), per i dipendenti della Cokitalia, cioè un aggravamento della crisi della Val Bormida, assistendo così ad un'ulteriore decisione antisociale del Governo.

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

DAL MASO, Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali. Signor Presidente, onorevoli colleghi, proprio in ottemperanza a quanto stabilito dall'articolo 2 della legge n. 279 che, come ricordava l'onorevole Baghino, è del 31 ottobre dello scorso anno, e che riguarda il risanamento delle società già inserite nell'EGAM, sono stati, da parte dell'ENI e della SAMIN, disposti dei programmi già trasmessi nei primi giorni del maggio del corrente anno — dunque, con assoluta tempestività — alla segreteria del CIPI. Tali programmi non sono giunti a conclusione in quanto al CIPI non sono ancora pervenute le decisioni delle regioni (a parte il fatto che non si è ancora riunita la commissione consultiva interregionale). Mi pare di rilevare, dunque, che in proposito le colpe non sono certo del Governo.

Detti programmi riguardano, in particolare, i settori inquadrati nel gruppo ENI (quello minerometallurgico non ferroso ed il meccanotessile) e nel gruppo IRI (siderurgico, con riguardo agli acciai speciali). Da tali programmi — ripeto, trasmessi nel maggio al CIPI — sono stati stralciati quelli che riguardano il settore del *coke*, in quanto da parte dell'ENI e della SAMIN sono ancora allo studio soluzioni idonee a far fronte alle richieste delle comunità locali e contemporaneamente soluzioni tali da inserirsi nella maniera più valida e positiva possibile nella politica della ristrutturazione industriale, tenendo in particolare attenzione il problema energetico.

È pacifico che le soluzioni che saranno adottate devono, in maniera ben precisa, garantire e tutelare adeguati livelli occupazionali.

Non appena saranno esauriti i necessari approfondimenti, muovendosi in una con le prospettive e le indicazioni che saranno fissate nel piano energetico in corso di definizione, da parte dell'ENI e della SAMIN, sarà presentato al CIPI il programma generale operativo definitivo, riguardante la ristrutturazione anche del settore *coke*, stralciato dai precedenti programmi. In tale settore si trovano, oltre alla cokeria di Cairo Montenotte (oggetto della interpellanza), anche quelle di Vado, di Porto Marghera e di Savona.

Per quanto riguarda, infine, la preoccupazione espressa dall'interpellante circa il problema del rinnovo dell'affitto da parte della Nuova Fornicoke degli impianti già Cokitalia, posso assicurare che il consiglio di amministrazione della Nuova Fornicoke, concluse le trattative per le tariffe relative al costo ed all'uso degli impianti di trasporto del minerale, ha già provveduto a deliberare e stipulare, sin dal 1° luglio 1979, il contratto di affitto.

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

BAGHINO. Il sottosegretario ha fatto nascere in me una speranza, con riferimento alla notizia che si starebbe rive-

dendo, come stralcio, la parte concernente le quattro cokerie. Contemporaneamente, però, ha suscitato in me anche due preoccupazioni. In primo luogo, in relazione al progetto presentato dalla SAMIN al CI-PI nel maggio scorso. Tale progetto, purtroppo, prevede anche la chiusura della Cokitalia; da qui il nostro intervento, non solo nella settima legislatura ma, immediatamente, anche nel corso della prima seduta di questa legislatura. Tutto ciò è stato fatto proprio perché detto progetto mantiene la intenzione cui mi sono riferito. In secondo luogo, si dice che dal luglio la Fornicoke ha stipulato un contratto con la Cokitalia, ma per un lavoro che cessa al 31 dicembre. È un lavoro, questo, condizionato, limitato all'impegno delle capacità della Cokitalia, che oggi è pari al 35 per cento della sua produzione normale.

Signor sottosegretario, sto facendole una proposta e non vorrei che mi rispondesse: « Non ho sentito »: non le dò questa *chance*. Dato che vi sarà lo stralcio per la sorte delle quattro cokerie, occorrerà rivedere l'intero settore procedendo al coordinamento di queste quattro aziende sotto l'egida di una direzione generale al fine e della distribuzione equa del mercato secondo criteri di convenienza per l'intero gruppo e del rifornimento unico delle materie prime e di un unico centro di studi e ricerche. Soltanto così si potrà garantire alla Cokitalia, a parità di diritti con le altre tre cokerie, l'impiego completo delle possibilità di quella azienda. Questa è l'unica via di soluzione; altrimenti si andrà incontro a pressioni politiche, a simpatie, a studi parziali per regioni e non si razionalizzerà mai questo settore.

La Cokitalia per la zona del savonese — come le altre tre cokerie per le regioni in cui si trovano — è di vitale importanza, non essendovi altra possibilità di trasferimento occupazionale per i dipendenti i quali sarebbero coinvolti dalla chiusura di questa azienda.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca altresì lo svolgimento di interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Silvestri, al ministro della pubblica istruzione, « per sapere se siano note al ministro le conseguenze negative determinate dalla legge 9 agosto 1978, n. 463 (*Gazzetta Ufficiale* 21 agosto 1978, n. 232), a danno degli aspiranti all'ammissione in ruolo i quali, pur avendo conseguito l'abilitazione con i corsi abilitanti 1975, non hanno avuto la nomina a tempo indeterminato dal provveditore agli studi sino all'anno scolastico 1977-78, ma solo dall'anno scolastico 1978-1979, con disparità di trattamento, quindi, nei confronti degli altri insegnanti abilitati che hanno avuto la fortuna della nomina sino all'anno scolastico 1977-1978.

Per sapere altresì:

se non ritenga doveroso eliminare tale sperequazione;

quali provvedimenti intenda proporre per rendere giustizia a tanti insegnanti ingiustamente danneggiati;

se ritenga opportuno promuovere la modifica della legge 9 agosto 1978, n. 463, stabilendo la immissione in ruolo per tutti gli abilitati, prima che vengano banditi nuovi concorsi a cattedra, istituendo una graduatoria permanente ad esaurimento per il personale abilitato non incaricato a tempo indeterminato.

L'interrogante, infine, chiede di conoscere il parere del ministro sulla eventuale di ripristinare le nomine a tempo indeterminato per gli incaricati abilitati, tenuto conto degli impegni previsti dalla legge n. 1074 sui corsi abilitanti ordinari e dei dubbi di incostituzionalità avanzati nei confronti della legge n. 463 che, appunto, annulla dei diritti acquisiti, in contrasto anche con lo Statuto dei lavoratori » (3-00060).

L'onorevole sottosegretario per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere.

FALCUCCI FRANCA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nell'intento di sollecitare nuove ed idonee iniziative da parte dell'amministrazione scolastica, l'onorevole Silvestri lamenta la disparità di trattamento, determinatasi a seguito

dell'entrata in vigore della legge 9 agosto 1978, n. 463, tra gli insegnanti abilitati, destinatari dell'immissione in ruolo prevista dalla legge stessa, per aver ottenuto la nomina a tempo indeterminato negli anni scolastici 1976-1977 e 1977-1978, e quei docenti, ugualmente abilitati, cui tale beneficio non ha potuto essere esteso, avendo essi conseguito un semplice incarico annuale nell'anno scolastico 1978-1979.

Al riguardo, sembra opportuno premettere che finalità precipua della legge n. 463 del 1978 era, sostanzialmente, non già l'indiscriminato assorbimento nella scuola di tutti coloro che, più o meno saltuariamente, vi avessero prestato una qualche attività, ma unicamente la normalizzazione, per quanto possibile, della situazione preesistente, attraverso la quasi completa eliminazione del cosiddetto precariato. In vista di tale prospettiva, la normativa di cui alla suddetta legge non poteva non essere rivolta che a quei docenti i quali, oltre al possesso della prescritta abilitazione, fossero risultati in godimento di determinati requisiti (tra i quali appunto l'incarico a tempo indeterminato) atti a comprovare un rapporto organico e continuativo con la scuola.

Quanto poi ai docenti che tuttora permangono in posizione di precarietà per le condizioni esposte dall'onorevole interrogante, si ricorda anzitutto che al fine di venire incontro alle aspettative degli interessati e ad un tempo garantire il consolidamento delle situazioni esistenti nel decorso anno scolastico, il Consiglio dei ministri, nella seduta del 4 settembre scorso, ha approvato uno schema di decreto-legge, concernente la proroga degli incarichi annuali conferiti in tale anno, e che riproduce integralmente le disposizioni già contenute nel decreto-legge 25 giugno 1979, n. 235, non convertito in legge, come è noto, per la scadenza dei termini stabiliti dalla Costituzione.

Contestualmente all'emanazione del nuovo decreto-legge — che fa salvi gli atti ed i provvedimenti emanati in applicazione del precedente decreto decaduto — il ministro della pubblica istruzione si è impegnato a presentare in tempi brevissimi

un disegno di legge — e credo che domani o dopodomani potrà illustrarne già le linee generali alla Commissione pubblica istruzione di questa Camera — con il quale si provvederà a disciplinare in modo organico il reclutamento del personale docente.

In tale sede saranno esaminati e varati procedimenti idonei ad accertare preventivamente la capacità professionale, per evitare il ripetersi di situazioni che impongono il ricorso a procedimenti di sanatoria. In tale sede è poi possibile che siano anche affrontati e valutati i problemi qui richiamati dall'onorevole interrogante.

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

SILVESTRI. Nel dichiarare la mia parziale soddisfazione, mi auguro che la parte conclusiva della risposta dell'onorevole sottosegretario, cioè l'augurio che l'impegno del Governo renda possibile la sistemazione di questi casi, sia, più che appunto un augurio, un impegno vero e proprio. A commento di questa risposta del Governo vorrei auspicare che il provvedimento, che il ministro della pubblica istruzione sta predisponendo, sia finalmente quel provvedimento organico diretto a favorire ed a garantire un reclutamento serio del personale docente. Nella materia degli incarichi nel campo della pubblica istruzione qualsiasi risposta del Governo e qualsiasi tesi presa a sé, ha una sua fondatezza e una sua validità; vista però nel contesto generale e in rapporto alla situazione preesistente ed alle nuove richieste, finisce per mettere in evidenza una situazione disorganica che porta ad accavallare le singole iniziative, per cui si assiste solo al moltiplicarsi di docenti in cerca di una identità, di un ruolo e di una funzione nell'ambito della pubblica istruzione. È appunto facendo riferimento all'impegno del Governo per la presentazione di un provvedimento organico nella direzione auspicata, che io voglio sottolineare la mia soddisfazione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Del Donno, al ministro del-

la pubblica istruzione, « per conoscere quali iniziative siano state prese per cancellare la sinistra impressione che sull'opinione pubblica ha avuto lo scandalo per la fuga dei temi di italiano e matematica agli esami per la maturità scientifica in un liceo di Torino.

Il magistrato inquirente ha dichiarato che la fuga non riguarda Torino ma Roma, "la capitale della pastetta e della corruzione".

Contro queste ed altre pesanti accuse, divulgate dal *Corriere della Sera* del 9 luglio 1979, urge una indagine, serena ma severa, per individuare e punire i colpevoli.

Anche se desta una certa perplessità l'operato del Ministero che, sottraendo all'ispettorato competente la preparazione delle commissioni di esami, ha dato luogo a severe rimostranze di inefficienza e di inesperienza, non è giusto gettare e mantenere l'ombra del dubbio sopra il vertice del Ministero direttamente responsabile dell'operato delle commissioni » (3-00137).

L'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere.

FALCUCCI FRANCA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Non appena a conoscenza di quanto a suo tempo pubblicato da un quotidiano torinese in ordine alla presunta fuga dei temi di italiano e matematica, in occasione dello svolgimento degli ultimi esami di maturità, il Ministero della pubblica istruzione non ha indugiato a disporre un'accurata inchiesta, in via amministrativa, invitando, anzitutto, il provveditore agli studi di Torino ad esperire, con la massima urgenza, ogni utile ed opportuno accertamento.

I primi risultati delle particolareggiate indagini, tempestivamente eseguite presso tutte le commissioni che operarono nella provincia di Torino, furono resi noti, come si ricorderà, con due comunicati stampa, rispettivamente del 4 e 5 luglio scorso; come allora venne precisato, si è avuto modo di escludere possibili casi di irregolarità e di accertare, in particolare, che nessuna delle buste contenenti le tracce

dei temi era risultata manomessa o aperta in anticipo.

La regolarità delle operazioni preliminari, prescritte dall'apposita ordinanza ministeriale, è risultata, altresì, anche dai verbali delle competenti commissioni esaminatrici; né, d'altra parte, al dirigente dell'ufficio scolastico torinese furono segnalati casi di provvedimenti disciplinari a carico di alcuni che avessero potuto confermare, sia pure indirettamente, le notizie riportate dalla stampa.

A non diverse conclusioni hanno portato le indagini compiute direttamente da due ispettori ministeriali.

Al Ministero, pertanto, anche al fine di evitare ingiustificati allarmismi o preoccupazioni tra le masse studentesche, non rimaneva che prendere atto degli accertamenti eseguiti e confermare, con i succitati comunicati stampa, che lo svolgimento delle prove scritte di maturità nelle scuole di tutto il territorio nazionale era da considerarsi pienamente valido e regolare.

È noto, inoltre, che alla questione si è a suo tempo interessata anche la procura della Repubblica di Torino, la quale, nel concludere l'istruttoria senza aver riscontrato illeciti di alcun genere, ha trasmesso gli atti alla procura della Repubblica di Roma per eventuali ulteriori indagini.

Il Ministero si riserva, pertanto, di valutare con ogni attenzione le risultanze cui perverrà la magistratura romana e di trarne, se necessario, le dovute conseguenze.

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

DEL DONNO. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, avrei dovuto dirmi soddisfatto della risposta se vi fosse stata la conferma di due quesiti fondamentali da me posti.

Il primo era il seguente: quanto di vero vi era nelle dichiarazioni categoriche del magistrato? Se questo magistrato non ha parlato a vanvera, ma con la responsabilità inerente al suo grado e alla sua funzione, se ha affermato che la fuga dei temi non riguarda Torino ma Roma — e dunque ammette la fuga —, capitale della

pastetta e della corruzione, io mi domando: sapeva quello che diceva? Certamente sì. Il Ministero ha indagato su questo punto fondamentale? Non è a Torino, cioè al punto di arrivo, che bisogna andare a vedere se vi è stata la fuga dei temi, ma a Roma, cioè al punto di partenza. Questo era molto facile, perché l'onorevole sottosegretario sa benissimo che pochissime persone conoscono il tema: gli ispettori che formulano i temi non sanno quale sarà prescelto; una sola persona, sotto giuramento, è il responsabile.

Se Roma è diventata la capitale della pastetta e della corruzione, si doveva indagare in maniera seria, perché non è in gioco l'ultimo degli impiegati, ma il vertice della scuola. Prima di toccare il vertice e di affermare che l'Italia è corrotta e corruttrice, bisogna meditare sulle parole; e in questo caso chiunque, anche se magistrato, deve rispondere di ciò che dice. Diversamente, mentre siamo di fronte ad una magistratura in cui si è parlato di dittatura e di potere incontrollato, finiamo per togliere questo potere al Parlamento, al dittatore, per darlo in mano al giovincello o al magistrato.

Il secondo quesito da me posto riguardava quanto segue: anni fa fu tolta all'organo tecnico competente la formazione delle commissioni: cosa naturalmente grave, perché al posto dell'organo tecnico fu inserito un organo amministrativo, come se mettessimo al posto del chirurgo il ragioniere dell'ospedale. Il ragioniere nell'ospedale c'è, ma non ha la stessa funzione del chirurgo.

Quando al posto dell'organo tecnico e culturale ne fu posto un altro amministrativo per la preparazione delle commissioni, io per ragioni di prudenza ed anche di decoro, stetti zitto in Parlamento. Non volli accusare il colpo perché in qualche maniera poteva riguardare la mia persona, come ispettore centrale.

Ho chiesto specificamente nella mia interrogazione perché si sottragga all'ispettorato competente la preparazione delle commissioni di esame. Ci si affida all'incognito, al numero; ma è possibile che non esista più un elemento di cultura disci-

minante? Una volta il professore che non veniva nominato si chiedeva il perché, si recava a Roma e trovava per iscritto la risposta al suo interrogativo. Ultimamente il professor Baffioni, docente universitario ordinario, si è visto escluso dalla nomina a presidente di commissione; è venuto da me, abbiamo scritto all'allora ministro della pubblica istruzione Pedini, e la risposta è stata che quel nome era «scappato». Così stanno le cose: così poi si arriva ad una accusa così forte da parte di un magistrato, e il Ministero sta zitto!

Non posso, pertanto, onorevole sottosegretario, dichiararmi soddisfatto, perché l'accusa del magistrato inquirente nei confronti di Roma è stata troppo grave. Siamo forse tornati ai tempi di Sallustio, il quale sosteneva che a Roma tutto si poteva vendere e tutto si poteva comprare? Se in questa vicenda vi è stata qualche cosa di vero bisognava punire; altrimenti occorreva togliere ogni sospetto dall'organo competente che, se non è un ministro, è certamente una persona a lui molto vicina.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Vagli Maura, Pagliai Morena Amabile, Nespolo Carla Federica, Bosi Maramotti Giovanna, Barbarossa Voza Maria Immacolata e Bianchi Beretta Romana, al ministro della pubblica istruzione, «per sapere se è a conoscenza del fatto che in molte scuole elementari del paese l'iscrizione degli alunni avviene operando una discriminazione nei confronti delle alunne, continuando o una prassi del passato o fors'anche seguendo disposizioni a suo tempo impartite, e comunque una precisa indicazione che appare negli stampati dei registri di iscrizione, laddove si legge "riportare gli alunni in ordine alfabetico: prima i maschi poi le femmine"; in taluni di essi si chiede addirittura uno spazio di alcune righe tra i primi e le seconde.

Gli interroganti, poiché ritengono che la parità tra uomini e donne debba operare su tutti i terreni e fin dall'infanzia, chiedono al ministro di adottare le misure necessarie a che tali assurdità abbiano a cessare. Considerato che tale prassi ha

avuto un infelice corollario nella differenziazione per sesso dei libretti scolastici, di colore "rosa" per le femmine e "azzurro" per i maschi, oggi felicemente scomparsi ai sensi dell'articolo 4 della legge 4 agosto 1977, n. 517, si chiede la iscrizione degli alunni per ordine alfabetico e basta » (3-00174).

L'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere.

FALCUCCI FRANCA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Gli inconvenienti lamentati in merito alla prassi seguita in alcune scuole elementari per l'iscrizione degli alunni nei registri di classe non sono certo da attribuire ad istruzioni impartite dal Ministero, né sono da ricollegare alla normativa vigente.

Si ricorda, per l'esattezza, che il modello di registro, a suo tempo approvato per la scuola elementare con il decreto del Presidente della Repubblica del 4 agosto 1965, n. 1189, non prevedeva affatto che gli alunni fossero elencati con precedenza rispetto alle alunne; anzi, nella descrizione della seconda facciata del modello, sotto l'indicazione « numero d'ordine - cognome e nome degli alunni » era esplicitamente apposta l'annotazione « in ordine alfabetico ».

È da ritenere, pertanto, che i segnalati casi di discriminazione siano da ascrivere, più che altro, all'uso di registri evidentemente non ufficiali.

Tenuto conto, tuttavia, che il succitato decreto del Presidente della Repubblica è stato abrogato, com'è noto, dalla legge 4 agosto 1977, n. 517, si sta ora elaborando un nuovo modello di registro, sul quale si è in attesa di conoscere il prescritto parere del Consiglio nazionale della pubblica istruzione.

Si assicura, pertanto, che, una volta concluso l'iter di approvazione, nel rendere noto il nuovo modello di registro alle scuole, si chiarirà, *ad abundantiam*, che l'elenco degli alunni è alfabetico e non per sesso.

PRESIDENTE. L'onorevole Maura Vagli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta.

VAGLI MAURA. Rispondo anche a nome delle altre colleghe cofirmatarie dell'interrogazione. Devo innanzitutto rilevare che la risposta alla nostra interrogazione arriva con enorme ritardo: l'interrogazione risale alla scorsa legislatura, è stata ripresentata in questa, ma ormai sono trascorsi quasi tre anni.

Ciò dà l'idea di come l'amministrazione abbia affrontato questo problema, particolarmente quando si sostiene che i registri usati nelle scuole, nei quali l'elenco degli alunni è differenziato per sesso, talvolta lasciando degli spazi, non sono quelli « ufficiali ». Questo fa pensare ad una scarsa indagine da parte del Ministero per verificare se i problemi posti dalle interrogazioni fossero esattamente quelli presentati.

Credo comunque che si debba riconoscere che l'interrogazione ha sollevato un problema, relativo ad una delle tante discriminazioni di sesso esistenti nel nostro paese, per superare le quali siamo fortemente impegnati, in qualsiasi modo esse si manifestino.

L'interrogazione - dicevo - è servita a porre il problema all'attenzione del Ministero competente e a fare in modo che nella formulazione del nuovo modello di registro si tenga conto anche di quanto è stato segnalato. Comunque, poiché la direttiva di cui si parla risale alla legge n. 517 del 1977 e oggi siamo ormai alle soglie degli anni '80, crediamo che si sia avuto tutto il tempo necessario per intervenire.

In conclusione, ci dichiariamo, con le motivazioni che ho esposto, parzialmente soddisfatti.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Baghino, al ministro della pubblica istruzione, « per sapere se è a conoscenza che il comune di Ventimiglia "trasferisce" ogni anno gli handicappati nelle scuole dei comuni limitrofi, dichiarando stranamente di non potere "il consiglio del primo circolo didattico di Ven-

timiglia affrontare e risolvere i problemi dei bambini handicappati"». (3-00280)

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione.

FALCUCCI FRANCA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Dalle notizie fornite dal provveditore agli studi di Imperia non sembra che l'atteggiamento del comune di Ventimiglia nei confronti degli alunni portatori di *handicaps* sia pregiudizialmente ostile o ispirato a motivazioni pretestuose.

Circa il lamentato trasferimento di alcuni abbinati di particolari cure nelle scuole di comuni limitrofi, è risultato, per l'esattezza, che nello scorso anno scolastico la direzione didattica del primo circolo di Ventimiglia, constatate le obiettive difficoltà ad accogliere nelle proprie sezioni di scuola materna tre dei suddetti alunni, ne aveva consigliato il passaggio alla scuola materna speciale della vicina Vallecrosia, risultando quest'ultima dotata di un'insegnante specializzata.

Successivamente, al fine di venire incontro, ad un tempo, alle richieste dei genitori ed alle possibilità ricettive delle scuole interessate, la questione è stata risolta attraverso l'assegnazione di due bambini a Ventimiglia e di uno soltanto a Vallecrosia.

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

BAGHINO. Rispondendo alla realtà quanto riferito dall'onorevole sottosegretario, mi limito a porre un quesito: il primo circolo didattico di Ventimiglia è attrezzato ad accogliere altri bambini handicappati oppure, visto come sono andate le cose quando ha ricevuto le richieste di tre famiglie, non può accoglierne più di due? Questa limitazione non costituisce una grave insufficienza, che potrebbe aggravarsi ove le richieste aumentassero? Non è forse che, visto quanto è accaduto lo scorso anno (con la bocciatura a Ventimiglia di una bambina handicappata), in realtà non si vuole veramente risol-

vere il problema *in loco* preferendo che le famiglie, sempre più preoccupate, trasferiscano per gli studi i loro figli handicappati altrove? Non si vede, come in questo modo, la scuola materna di Ventimiglia rimanga in una posizione di stallo?

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

Assegnazione di proposte 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:

IV Commissione (Giustizia):

BOTTARI ANGELA MARIA ed altri: « Nuove norme a tutela della libertà sessuale » (201) (con parere della I e della II Commissione);

VI Commissione (Finanze e tesoro):

REGGIANI ed altri: « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sul caso Sindona » (591) (con parere della I, della IV e della V Commissione).

Discussione di mozioni e svolgimento di interrogazioni sulla crisi del settore cantieristico.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle seguenti mozioni:

« La Camera,

considerato l'aggravarsi della situazione produttiva e dell'occupazione nei cantieri navali italiani che si manifesta in modo particolare nella Cassa integrazione, nella riduzione e nella distorsione degli organismi; valutando il peso negativo che questa crisi ha in centri spesso a fragile struttura economica e produttiva, in particolare nel Mezzogiorno;

ritenendo che non sia accettabile una progressiva dequalificazione dell'apparato

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 2 OTTOBRE 1979

produttivo italiano in un settore strategico come quello della navalmeccanica, e mentre la flotta italiana rimane inferiore per capacità di trasporto ai bisogni nazionali, e si aggrava il *deficit* della bilancia dei noli;

preso atto del fatto che il piano di settore preparato dal Governo e presentato alle Camere nella scorsa legislatura è stato giudicato in modo negativo dalle Commissioni parlamentari competenti, e rilevando che esso è stato respinto dalle regioni e dalle organizzazioni sindacali;

impegna il Governo:

a) a riformulare con la maggiore rapidità possibile e non oltre il 30 novembre 1979 il piano di settore, raccogliendo le indicazioni emerse dal dibattito parlamentare e nel confronto con i sindacati e organizzandolo in modo che per la sua parte industriale si colleghi alla legge n. 675 di riconversione industriale, e per un'altra contenga una precisa programmazione delle commesse e quindi dello sviluppo della flotta italiana pubblica e privata;

b) a presentare al Parlamento entro il 15 ottobre 1979 un piano-stralcio che, in attesa del piano di settore, organizzi un blocco di commesse relativo alle navi delle quali hanno necessità le società *Adriatica, Tirrenia, Italia, Lloyd Triestino* e le altre società a partecipazione pubblica, ai nuovi traghetti indispensabili, in numero di almeno tre, alle Ferrovie dello Stato per lo svolgimento dei propri compiti, e alle costruzioni speciali per i cantieri di riparazione; e un blocco di commesse dell'armamento privato che il Governo può acquisire attraverso una incisiva contrattazione e programmazione degli interventi nel settore, e che può avere riflessi positivi sulla motoristica navale;

c) a garantire, con le iniziative anche legislative necessarie, l'adeguato finanziamento e la rapidità di erogazione del credito navale e dei contributi statali sul costo delle costruzioni navali, così da sottrarre i cantieri alla morsa degli interessi passivi e favorire la loro liquidità finanziaria, stabilendo precisi raccordi tra que-

sti interventi, il piano stralcio e il piano di settore;

d) a verificare l'attuazione della legge n. 684 sulla ristrutturazione della flotta nazionale, e a presentare entro il 31 ottobre al Parlamento una dettagliata relazione in materia;

e) a presentare al Parlamento nel più breve tempo possibile il progetto finalizzato per il cabotaggio, diretto a utilizzare in modo adeguato il Tirreno e l'Adriatico per il trasporto nazionale di merci, che è allo studio da mesi al Ministero dei trasporti secondo le indicazioni concordate della Conferenza nazionale dei trasporti;

h) a garantire che l'azione e l'iniziativa della GEPI nei cantieri navali ad essa affidati sia coerente con la politica e gli indirizzi soprannunciati e pertanto eviti di smobilitare in qualsiasi modo gli impianti esistenti e completi il programma di investimenti in corso;

i) a intraprendere iniziative rapide ed efficaci presso la CEE per garantire nel suo ambito, diversamente da quel che è avvenuto nel passato, il ruolo della cantieristica e della flotta italiana, ed a riferire al Parlamento entro il 15 ottobre sia sull'azione condotta o che si intende condurre in questa situazione, sia sulle misure di demolizione e di nuove costruzioni che sono allo studio nella sede comunitaria dopo il sostanziale accantonamento del piano Davignon.

(1-00010) « CUFFARO, CALDORO, BOCCHI, PANI, TAMBURINI, VIGNOLA, GAMBOLATO, CASTELLI MIGALI ANNA MARIA, ANTONI, PERNICE, FACCHINI, CASALINO, ALINNOVI ».

« La Camera,

valutata l'attuale situazione occupazionale e produttiva nei cantieri navali e considerata la deliberazione presa dal CIPI il 20 luglio secondo la quale la GEPI dovrà entro tre mesi individuare le aziende che si giudicano non risanabili e tenuto presente che la finanziaria ha a suo carico alcuni cantieri navali, soprattutto quelli di Pietra Ligure,

impegna il Governo

non soltanto a presentare un adeguato piano di settore in modo da programmare le commesse di navi necessarie alle diverse società, comprese quelle a partecipazione pubblica e l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ma impegna altresì lo stesso Governo a impedire che la GEPI per una errata interpretazione dei compiti assegnatili si liberi dei cantieri navali attualmente gestiti, a prendere gli opportuni contatti con la CEE per il giusto riconoscimento delle attività e della imprenditorietà dei cantieri navali italiani, inoltre ad assumere una opposizione drastica e definitiva al piano Davignon.

(1-00017) « BAGHINO, PAZZAGLIA, PARLATO, STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE, MARTINAT ».

« La Camera,

di fronte al riacutizzarsi di punti di crisi nel già tanto travagliato settore della cantieristica che ha particolarmente interessato l'area napoletana con il provvedimento di messa in Cassa integrazione di circa il 50 per cento dei lavoratori della Italcantieri di Castellammare di Stabia;

considerato che tutto il problema che già fu oggetto di ampio esame da parte delle Commissioni parlamentari competenti nel corso della passata legislatura, va affrontato con i presupposti di un'organica politica industriale del settore collegata a una moderna ed adeguata politica dei trasporti, intesa a privilegiare la natura geografica del nostro territorio che consente uno sviluppo del traffico marittimo e un recupero di operatività al nostro armamento che sarà anche messo in grado di operare la saldatura del grave deficit di settore della bilancia dei pagamenti,

impegna il Governo in tempi brevi:

1) a sospendere i provvedimenti di messa in cassa integrazione, collegandoli opportunamente con l'indicazione di un preciso piano di programmazione delle commesse disponibili anche in forza dell'attuazione della legge n. 684 sulla ristrutturazione della flotta nazionale e ciò in

ossequio a quanto ebbe a disporre la X Commissione del Senato che nella seduta del 7 marzo 1979 approvò una circostanziata risoluzione che individuava nel piano stralcio una misura-ponte per consentire il superamento del punto critico (1979-1981) nel carico di lavoro della nostra industria della cantieristica;

2) a promuovere tutti i provvedimenti legislativi di natura finanziaria e fiscale che interessano sia l'armamento che la cantieristica in una organica prospettiva di competitività dei due settori entrambi abbisognevole di un sostanzioso sostegno pubblico in una congiuntura internazionale particolarmente sfavorevole;

3) a ripresentare immediatamente il piano di settore per la cantieristica già discusso nella passata legislatura e arricchito dai molteplici contributi che gli sono derivati dai sindacati, dalle forze politiche, e dagli imprenditori del settore, collegandole con il piano triennale di sviluppo economico e finalizzandolo anche agli obiettivi della legge di riconversione industriale n. 675;

4) a riproporre, infine, in sede CEE una opportuna riconsiderazione della precedente direttiva (piano Davignon) che ingiustamente penalizzava il nostro Paese che aveva già in precedenza (1965) adottato un severo piano di ristrutturazione della propria capacità produttiva imponendo naturali riduzioni di addetti e la soppressione di alcuni cantieri mentre in altri paesi europei (Germania, Svezia ecc.) si provvedeva ad ampliare notevolmente gli impianti esistenti e tutto ciò per consentire di affidare la difesa del settore, tanto a breve che a più lungo termine, non alle iniziative dei singoli stati membri, ma a incisive e coordinate misure a livello europeo, nel quadro di una politica marittima comune che salvaguardi da una concorrenza spesso sleale gli interessi della cantieristica e dell'armamento comunitari.

(1-00018) « GAVA, CIRINO POMICINO, GRIPPO, FEDERICO, ANDREOLI, RUSSO RAFFAELE, LOBIANCO, IANNIELLO, ARMATO, ZARRO ».

Se la Camera lo consente, la discussione di queste mozioni che concernono lo stesso argomento, formeranno oggetto di un solo dibattito.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

L'ordine del giorno reca inoltre lo svolgimento delle seguenti interrogazioni, che vertono sullo stesso argomento:

Benco Gruber Aurelia, al Governo, « per sapere se risponde al vero l'ipotesi di trasferimento della sede centrale della Italcantieri da Trieste a Roma e quali possano essere le premesse che autorizzino siffatto trasferimento così lesivo degli interessi della città di Trieste » (3-00239);

Zanfagna e Guarra, ai ministri del lavoro e previdenza sociale, delle partecipazioni statali e della marina mercantile, « per conoscere quali concrete iniziative siano state prese o quali provvedimenti sarebbero adottati per risolvere la crisi dell'Italcantieri, già da tempo denunciata.

Il passaggio in cassa integrazione di trecento lavoratori è la conseguenza delle mancate commesse a quei cantieri che rappresentano in definitiva il vero ed unico polmone dell'economia stabiese. Negli ultimi tempi numerose commesse sono andate a cantieri del nord mentre si è trascurato l'Italcantieri.

Solo un intervento immediato potrebbe risolvere una situazione diventata esplosiva perché coinvolge l'intera cittadina di Castellammare di Stabia in tutte le sue componenti » (3-00351);

Salvato Ersilia, Vignola e Sandome-nico, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri della marina mercantile e delle partecipazioni statali, « per sapere —

considerato l'aggravarsi della situazione occupazionale nei cantieri navali di Castellammare di Stabia in seguito al provvedimento di messa in cassa integrazione di 300 operai dell'Italcantieri;

considerato che le forze politiche, sociali, economiche, sindacali si sono unanimamente espresse per la sospensione del suddetto provvedimento, ravvisando in esso un attacco ulteriore e gravissimo in una situazione già così difficile;

considerato il notevole stato di tensione esistente nei lavoratori e nella cittadinanza tutta —

se il Governo non intenda urgentemente intervenire per la sospensione della cassa integrazione in attesa della discussione in Parlamento della mozione presentata dal nostro Gruppo per sollecitare la riformulazione del piano nazionale della cantieristica e la presentazione entro il 15 ottobre di un piano stralcio che organizzi immediatamente un blocco di commesse » (3-00398);

Accame, ai ministri della marina mercantile e dell'industria, commercio e artigianato, « per conoscere, in relazione alla grave crisi che attraversa il settore cantieristico, quali provvedimenti intendono prendere, anche in rapporto al necessario ammodernamento della flotta mercantile e ad eventuali misure protezionistiche.

L'interrogante chiede di conoscere, in particolare, in relazione alla prassi in vigore di concessione delle aree demaniali per la costruzione di nuovi cantieri, che vengono ad aggravare la già critica situazione di quelli esistenti, se non ritengono opportuno che l'assenso a tali costruzioni non possa essere più limitato alle sole decisioni delle capitanerie di porto » (3-00457).

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle mozioni.

Avverto che i gruppi parlamentari del partito socialista italiano, del partito comunista italiano e del Movimento sociale italiano-destra nazionale hanno chiesto la deroga ai limiti di tempo per gli interventi degli iscritti ai gruppi stessi, ai sensi del sesto comma dell'articolo 39 del regolamento.

È iscritto a parlare l'onorevole Cuffaro che illustrerà la sua mozione. Ne ha facoltà.

CUFFARO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la nostra mozione affronta e sollecita la soluzione di un problema che ha grande rilevanza per l'economia nazionale: la crisi dei cantieri navali, la prospettiva di un rilancio dell'attività produttiva dei cantieri e, in generale, dell'attività marinara del nostro paese, una nuova politica dei trasporti. È un tema che sta mobilitando le popolazioni delle regioni marinare, migliaia e migliaia di lavoratori, che implica forti momenti di tensione.

Abbiamo davanti un problema grave che incide sulle condizioni di vita e sui livelli di occupazione di vaste aree investite dalla crisi, ad economia debole e che può, soprattutto nel Mezzogiorno, portare a crolli economici irreparabili.

È un problema che ha sollevato preoccupazione ed allarme a Napoli, a Castellammare, a Palermo, a Taranto, a Monfalcone, a Pietraligure, a Trieste, a Venezia, a Livorno, a La Spezia, ad Ancona, allarme e preoccupazione nelle popolazioni colpite ed anche nelle forze politiche, determinando mobilitazione, protesta unitaria, iniziative unitarie. Si è mossa — e vogliamo ricordarlo — persino la Chiesa a Castellammare di Stabia.

È un problema che ha suscitato gravi tensioni, ha provocato lotte, imponendo ai lavoratori del settore, impegnati a difendere il loro posto di lavoro, ma con esso anche la sorte della cantieristica italiana, duri, pesanti sacrifici.

Abbiamo una situazione di grave scompenso, di preoccupazione a Napoli, con la vicenda incredibile della Naval-Sud (sei anni di cassa integrazione) ed un comportamento anomalo, incomprensibile, illegittimo della GEPI. Abbiamo una situazione di grave preoccupazione a Castellammare di Stabia, dove c'è già una riduzione degli organici (240 operai in meno), la cassa integrazione per 300 operai, il declassamento degli *staff* tecnici, una situazione di incertezza, la chiusura di una scuola navale tradizionale, l'allarme di una popolazione che vuol bene al suo cantiere perché sa che cosa vuol dire per la vita, l'attività economica, il futuro della città.

Vi è una situazione calda a Palermo e, in Sicilia, anche in altri cantieri; una situazione di scompenso, di incertezza anche in Liguria, a Pietraligure, a Monfalcone, a Trieste, dove, dopo il completamento della costruzione speciale « Castoro », il carico di lavoro è in esaurimento e le prospettive dell'Arsenale triestino San Marco sono incerte.

Esiste la stessa incertezza in altre aree, in altre zone, a Livorno, a La Spezia, come dicevo, vi sono preoccupazioni dovunque per il disordine della gestione, per l'assetto stesso della proprietà, per le tendenze rinunciarie che si vanno riscontrando anche all'interno delle partecipazioni statali, che dovrebbero invece guardare a questo settore, con interesse, attenzione e soprattutto cercando di stimolare altri settori e sollecitare le forze politiche e le forze sindacali per una ripresa produttiva.

La recente manifestazione a Castellammare di Stabia, signor ministro, che ha visto il concorso di tutte le forze politiche e sindacali, poiché vi hanno partecipato, ciò che è estremamente significativo, rappresentanti di tutte le forze politiche (erano presenti gli operai di tutti gli stabilimenti navali d'Italia), ha messo in rilievo che non è in gioco soltanto il destino di qualche stabilimento navale, ma che è in gioco invece un patrimonio nazionale di esperienze, di preparazione, un patrimonio formatosi attraverso decenni e decenni e, qualche volta, attraverso i secoli. Dobbiamo dirlo: è un patrimonio che ha dato al nostro Paese prestigio, primati, importanti risultati economici, che costituisce molte volte l'unica attività produttiva industriale delle zone deboli, che prima ricordavo; un patrimonio che costituisce l'orgoglio della classe operaia e di intere città marinare e che oggi rischia di essere disperso.

Vi sono centinaia di operai in cassa integrazione, vi è una più o meno dichiarata volontà di smantellamento di stabilimenti in cui sono stati fatti anche ingenti investimenti; difficoltà grandi si incontrano in tutto il settore delle riparazioni navali. È questo il quadro che abbiamo davanti.

La crisi è oggi certamente accentuata — non ce lo vogliamo nascondere — da cause oggettive interne ed internazionali, ma essa è anche il frutto di una politica dissennata — dobbiamo dirlo — condotta dai vari governi nazionali nel campo dei trasporti marittimi e del trasporto in generale. I colpi che subisce oggi il nostro sistema economico, derivano dal divario fra il nord e il sud, dal dissesto generale del sistema dei trasporti, dalla linea sbagliata che si è seguita nella politica marina in questi anni. Paghiamo, infatti, signor ministro, anni di improvvisazioni, di errori, di speculazioni, di scandali, ed anche anni di cattiva condotta delle aziende a partecipazione statale, di clientelismo, di ritardi, di assenza della ricerca e di coordinati programmi di intervento da parte del Governo.

A proposito di ritardi, una voce inaspettabile sotto questo aspetto, ma criticabile sotto altri, ci viene dallo stesso presidente della Fincantieri il quale nella relazione annuale ha trovato modo di dire che i provvedimenti legislativi giungono in grave sfasatura rispetto alle necessità e che in pratica il settore delle costruzioni navali è in questo momento abbandonato a se stesso. Noi diciamo certamente che ciò è avvenuto per responsabilità degli stessi dirigenti della Fincantieri, ma non possiamo trascurare che mentre tutti gli altri paesi, anche quelli forti, hanno preso provvedimenti tempestivi per tamponare e per frenare la crisi, per cogliere l'occasione per una ristrutturazione delle flotte, il nostro paese è invece privo di strumenti per intervenire.

Dicevo prima che noi riconosciamo la profondità della crisi, il suo carattere strutturale, ma proprio per questo chiediamo che si vada a fondo nell'esame degli errori commessi e che si cambino metodi, indirizzi, comportamenti, che si colga l'occasione dei grandi rivolgimenti e delle grandi ristrutturazioni che stanno avvenendo, non per restringere il ruolo dell'Italia in campo marinaro e navale, ma per rilanciare tale ruolo secondo le esigenze del nostro paese, tenendo conto della sua conformazione geografica e dei

suoi problemi anche di cambiamento nelle strutture economiche, e per affrontare il problema indilazionabile di un profondo mutamento nel sistema dei trasporti italiani e nella gestione dello stesso.

Ci troviamo di fronte, certamente, ad un processo di grandi trasformazioni tecnologiche del trasporto marittimo ed anche di grandi mutamenti nella tecnologia delle produzioni navali; sappiamo anche che si sono verificati, in seguito alla crisi energetica ed in seguito alla recessione attraversata da molti paesi, modificazioni rilevanti, alcune anche gravi, nei flussi del trasporto marittimo, nonché una contrazione anche nell'incremento dei traffici, il cui andamento non segue gli indici degli anni precedenti. C'è una diminuzione della domanda che è concomitante con un incremento della capacità di stiva e con la diminuzione dei percorsi e, quindi, un abnorme andamento dei noli. C'è, infine — neanche questo ci dobbiamo nascondere — un potenziamento e una attivazione dei cantieri nei paesi cosiddetti terzi, fuori cioè dell'area europea o del Giappone, che sono intervenuti nella produzione navale in modo massiccio ma non certamente — come qualcuno vorrebbe lasciarci capire — soltanto in virtù del basso costo del lavoro, se è vero che tra questi paesi ve ne sono alcuni che hanno un costo del lavoro superiore a quello del nostro paese. Pur se guardiamo con grande preoccupazione a questi elementi oggettivi, dobbiamo dire che esistono temperamenti alla crisi e che esistono anche prospettive nuove, alcune delle quali vogliamo indicare, perché siano presenti all'Esecutivo. Vi è infatti a correggere sia pure in parte la riduzione dei percorsi, la congestione nei porti, soprattutto nei paesi in via di sviluppo. Vi sono aumenti del contenuto di lavoro per tonnellata lavorata, negli stabilimenti navali, a causa della richiesta di navi sofisticate, cui stanno ricorrendo tutte le flotte, in quanto hanno la possibilità di imbarcare e di sbarcare, non utilizzando i mezzi di sbarco dei porti, perché si trovano di fronte a nuove aree di traffico, a nuovi bacini portuali che molte volte non sono attrezzati. Vi è anche un'esigenza che via

via va prendendo piede e che dobbiamo considerare per tempo, viste le iniziative che in altri settori vogliamo e dobbiamo intraprendere, per aumentare il grado di sicurezza delle navi, per ammodernarle per procedere allo svecchiamento della flotta e soprattutto per aumentare la sicurezza contro gli inquinamenti. È un problema che può portare ad una rivoluzione in campo navale, che noi dobbiamo seguire tempestivamente.

Vi è anche il problema del risparmio energetico, e quindi vi è la esigenza di rivedere o di sostituire i vecchi apparati motori. Una oculata politica dei consumi può essere fatta puntando sul trasporto marittimo, che in taluni casi è il trasporto più vantaggioso anche dal punto di vista energetico, e non solo dei costi.

Nell'affrontare tali questioni non possiamo assolutamente dimenticare — ciò sarebbe sbagliato — gli errori e le debolezze della politica marinara seguita in questi anni dai nostri governi, il ruolo subordinato delle partecipazioni statali intese come feudi, nei quali hanno contato ben altre virtù che la preparazione, la competenza, la capacità di giudizio autonomo dei dirigenti. Si è dato spesso libero sfogo a gelosie, a lotte senza quartiere, mentre mancavano seri controlli. Si è condotta una azione delle partecipazioni statali senza una reale visione degli interessi nazionali, subordinata alle iniziative delle grandi compagnie armatoriali, sempre alla mercè di interessi extranazionali che si venivano imponendo nel nostro paese indebitamente.

Abbiamo avuto una politica di contributi, di incentivi, di agevolazioni e di sovvenzioni senza una organica programmazione degli interventi, senza una azione di ricerca, né per i mutamenti del mercato, né per l'introduzione di nuove tecnologie. Non voglio dire che niente si è fatto, ma rispetto a quello che si è fatto in altri paesi e tenendo conto delle tradizioni marinare italiane e del nostro patrimonio, possiamo dire che certamente non siamo stati al ritmo con i tempi. Vi è un esempio che voglio fare: non siamo neppure capaci di mettere in se-

sto la stessa vasca navale, gli stessi bacini per le esperienze idrodinamiche. Per le manchevolezze degli impianti, per le carenze degli organici, ricorriamo alle vasche navali straniere. La nostra marina militare (faccio questo esempio perché si tratta di un problema che deve essere affrontato dal Parlamento) ricorre alle vasche navali olandesi e inglesi, per cui i segreti anche sul piano industriale diventano segreti di Pulcinella. Vi è un esborso medio della marina militare di mezzo miliardo all'anno per le sole prove di rimorchio che la nostra vasca non riesce ad eseguire. Si tratta solo di un esempio delle condizioni in cui si viene a trovare il nostro paese, senza una esatta valutazione delle necessità della flotta né della domanda che bisogna soddisfare. Di questa linea hanno approfittato speculatori di ogni genere. Possiamo ricordare gli scandali di Crociani e di altri dirigenti della Finmare e di società a preminente interesse nazionale (scandalo dei «traghetti d'oro», trasferimenti al settore pubblico di passività di privati, navi rilevate da società a preminente interesse nazionale a prezzi abnormi alterati, perizie che erano sempre a favore dell'armatore privato che voleva cedere le navi; molte volte la legge imponeva che questo passaggio dovesse avvenire assieme ai servizi punendo le società di preminente interesse nazionale). Noleggi fittizi hanno arricchito molti uomini che operano in campo armatoriale soltanto per speculazione. Provvedimenti di aiuto alle costruzioni, al credito, si sono accompagnati a lentezze ed impacci burocratici: si veda la situazione finanziaria di certi cantieri che aspettano per anni il contributo dopo aver realizzato le navi ed aver certificato lo stato di avanzamento dei lavori; essi devono ricorrere alle banche per finanziamenti con gli interessi passivi ordinari, che aggravano la già pesante situazione in cui versano per mancanza di liquidità di cassa ed anche per la sottocapitalizzazione di cui soffrono.

Signor ministro, onorevoli colleghi, ricordiamo l'esperienza italiana del 1965-1966, con il cosiddetto «piano Caron»: in seguito alle pressioni della CEE, sono

entrati in crisi centri di produzione ed alcune città marinare. Ancora oggi piangiamo le conseguenze della sollevazione che ne derivò a Trieste, che si è vista trasformare un cantiere di grandiose e prestigiose tradizioni, come il San Marco. A quel piano, siamo giunti senza un attento esame dell'andamento del traffico e, mentre si piangeva il morto, come suol dirsi, ci siamo trovati davanti al *boom*, alla più alta espansione della domanda mai verificatasi nella storia della navigazione e della mariniera; ci siamo trovati rispetto ad una previsione di 16 milioni di tonnellate di stazza lorda di ordini all'anno, a cifre che arrivavano a 127 milioni di tonnellate di stazza lorda intorno all'anno 1973.

Senza considerare quali e quante navi doveva realizzare il nostro paese, abbiamo avviato una ristrutturazione dei cantieri senza basi serie: alcuni di tali provvedimenti sono stati avversati dai lavoratori e bloccati, ed è stato un bene. Ricordo la tendenza al gigantismo che aveva preso alcuni dirigenti della Fincantieri, bloccata proprio dalle lotte dei lavoratori! Si sono avuti provvedimenti di ristrutturazione che hanno irrigidito la produzione di alcuni stabilimenti, oggi in crisi proprio per mancanza di flessibilità. Un piano senza integrazione tra i vari settori produttivi, quindi, e senza analisi della domanda e dei costi, volto solo a comprimere il costo del lavoro e ad attribuire ad esso poi la responsabilità degli insuccessi.

Non tutto fu negativo: alcune trasformazioni e certi investimenti si sono avuti ma, quando guardiamo alla sostanza dei risultati, vediamo che non è aumentata la produttività né si è avuto un salto di qualità della cantieristica navale italiana — come qualcuno sosteneva in quegli anni. Si è avuta — quella sì! — una riduzione notevole degli organici, malgrado per il « piano Caron » si giurasse che ciò non sarebbe avvenuto, perché si trattava di potenziare la cantieristica navale italiana! Ripeto che soltanto l'azione dei lavoratori ha potuto arginare certi fenomeni; fu soltanto l'azione dei lavoratori, con l'impe-

gno delle organizzazioni sindacali, con le lotte dei marittimi, dei portuali, degli addetti alla Navalmeccanica, a portare ad un'iniziativa parlamentare per la ristrutturazione dei servizi a preminente interesse nazionale: la legge 684 che ha avviato un primo programma di ristrutturazione ed ammodernamento della flotta, ma l'attuazione di questo provvedimento è incompleta. Le gestioni stesse sono condotte con metodi tradizionali non sempre efficaci, tolti alcuni esempi ragguardevoli come quelli del *Lloyd* triestino che ha pareggiato il suo bilancio e si avvia forse anche a risultati positivi. Le società miste non sono ancora del tutto costituite; manca in generale l'impegno nelle *conferences* internazionali e nei *pools*; vi è scarsa iniziativa nel coordinare e guidare le attività dell'armamento privato, che pure ha un rilevante valore che vogliamo sottolineare anche in questo dibattito. Si ripropone la strada dei contributi, delle sovvenzioni alle linee, anche a quelle di trasporto delle merci. Questa tendenza deve essere invece combattuta perché quella delle sovvenzioni è la strada degli interventi a fondo perduto; con una sana politica marinara ed un'analisi attenta delle linee di traffico (e soprattutto della redditività dei servizi) è possibile eliminare nel tempo la pratica delle sovvenzioni.

Per questo la nostra mozione — signor ministro, onorevoli colleghi — chiede anche al Governo una verifica ad una dettagliata relazione circa l'attuazione della legge n. 684 sulla ristrutturazione dei servizi di preminente interesse nazionale.

Devo dire che mentre si andava profilando la crisi attuale, nelle allarmanti proporzioni di oggi, e si apriva la controversia nell'ambito della Comunità economica europea sul « piano Davignon » — Davignon, colleghi della democrazia cristiana — siamo giunti alle soglie del 1978 senza nessuna misura efficace di aiuti alla cantieristica e si è manifestato anche, in quest'ultimo periodo, un divario netto fra l'azione del Parlamento e del Governo, divario che abbiamo rilevato in altri cam-

pi, ma che in questo ha avuto aspetti macroscopici, e vogliamo ricordarlo.

Il Parlamento, le Commissioni della Camera e del Senato hanno avviato, per quanto riguarda i problemi della marina, confronti e indagini; hanno fatto proposte ed istituito comitati, hanno sollecitato il Governo. Vogliamo ricordare, a questo proposito, la nostra azione per arrivare a definire le linee di riforma delle gestioni portuali e la pianificazione dei porti, per la riconsiderazione del complesso della politica marinara e per avviare lo stesso piano della cantieristica, richiesto dalle organizzazioni sindacali: vogliamo proprio ricordare l'insistenza con cui abbiamo chiesto che il Governo si pronunciasse intorno a questi problemi.

Abbiamo avuto soltanto rinvii, promesse non mantenute. Il Governo, a proposito delle gestioni portuali, non solo non ha trovato nella scorsa legislatura il modo di presentare un disegno di legge, ma non si è voluto nemmeno pronunciare sul complesso delle norme del testo congiunto della Commissione trasporti che aveva registrato la convergenza di tutte le forze politiche. Siamo dovuti ricorrere ad un progetto di legge-stralcio: l'interruzione della legislatura non ha consentito che esso fosse approvato e quindi noi abbiamo ripresentato la proposta di legge nel suo testo già votato dalla Camera, perché vogliamo che su tale problema il Parlamento si pronunci al più presto, per mettere ordine in un settore in cui gli sprechi, le distorsioni le strozzature si manifestano in modo allarmante.

Per mesi abbiamo richiesto disegni di legge organici sulla cantieristica e sul credito navale: il Governo è mancato a tutti gli appuntamenti e si è presentato, alla fine, quando la situazione si era fatta proprio incandescente, con i soliti provvedimenti tampone; un'altra tappa per abbassare del 30 per cento i prezzi delle navi e per dare contributi al credito navale, secondo la vecchia linea delle richieste indiscriminate, in base alle scelte fatte dall'armamento privato.

Abbiamo richiesto un piano secondo le linee e gli indirizzi discussi ed approvati

unitariamente dalle Commissioni. Il piano che il Governo ha invece presentato nell'agosto 1978 è nient'altro che l'accettazione passiva delle sollecitazioni al ridimensionamento che provengono dalla Comunità economica europea. È un documento insufficiente, che non dà conto delle decisioni che si propongono, è strutturato alla vecchia maniera, ed è offensivo persino nella forma, oltre che nella sostanza. Lo vada a controllare, signor ministro, e vedrà in che modo raffazzonato è stato steso; controlli gli allegati n. 4 e n. 9, e vedrà che si tratta dello stesso documento della Federazione CGIL-CISL-UIL. Per errore, chi ha compilato il piano (non ha neanche guardato quei documenti), ha duplicato gli allegati. È un esempio piccolo, marginale, del modo con cui si fanno le cose!

Gli elementi del presunto piano sono noti: la chiusura di due cantieri, la riduzione degli organici, la riduzione della capacità produttiva — spacciata per contenimento, in realtà si tratta di una riduzione —, i contributi per razionalizzare le linee di produzione. In realtà non è previsto un disegno che parta dalla formazione della domanda e soprattutto dalla difesa delle nostre posizioni e dell'interesse nazionale in campo marinaro.

Abbiamo avuto quindi un documento contrario a criteri di corretta programmazione, e se la programmazione era necessaria nel passato oggi è ancora più necessaria e indispensabile tenendo conto della profondità e dell'acutezza della crisi che affligge il settore delle costruzioni navali.

Sono state disattese le indicazioni della stessa commissione ministeriale, le richieste delle organizzazioni sindacali, gli stessi suggerimenti degli ambienti armatoriali e si sono contraddetti gli orientamenti e gli impegni presi dalla Fincantieri. Inoltre, desideriamo ricordare che all'atto della firma del contratto di settore, quando si è andati al tavolo della trattativa, la Fincantieri si è mossa e ha fatto proposte organiche per lo svecchiamento e la ristrutturazione della nostra flotta. Purtroppo, in seguito si è dimen-

ticata di tutto ciò dopo la soluzione della vertenza.

Il documento del Governo viene respinto dalle regioni marine, che oggi si sono incontrate e che hanno ancora una volta ribadito il loro rifiuto e la loro richiesta affinché si proceda secondo linee di programmazione diverse, secondo una linea che sia conseguente agli interessi nazionali.

Pertanto, il piano non può che essere completamente riformulato e a questo proposito dobbiamo dire che occorre maggiore chiarezza fra le forze politiche.

Reputiamo importante l'unità che su questo problema si è formata nelle varie località cantieristiche e nelle regioni; consideriamo positivamente il fatto che anche rappresentanti della democrazia cristiana con una mozione — firmata però dai rappresentanti di una sola regione — prendano le distanze dal piano. Ho motivi per ritenere che il consenso sia più vasto.

Ma dobbiamo dire che non si possono chiedere né integrazioni, né arricchimenti del documento presentato dal Governo. Ciò che occorre — e devono pronunciarsi con chiarezza tutte le forze politiche ed il Governo — è il ritiro del piano ed un cambiamento netto di rotta, e noi ci auguriamo che in questo senso si raggiunga una convergenza in quest'aula.

Non possiamo accettare che, a fronte di un impegno unitario reale, determinato dalla pressione popolare e dal riconoscimento delle necessità delle varie regioni, ci siano nelle forze politiche del centro, nella democrazia cristiana soprattutto, nel Governo, tra i dirigenti democristiani che operano nella Fincantieri, atteggiamenti incoerenti e comportamenti anche scorretti.

È necessario denunciare che la politica dei fatti compiuti è praticata largamente da questi dirigenti; è una politica che ha già creato enormi guasti. La Fincantieri, la GEPI, altre aziende, agiscono come se il documento del Governo fosse già in vigore. Assistiamo allo scorporo di lavorazioni proprie del cantiere con un ricorso massiccio agli appalti nelle varie

aree cantieristiche; assistiamo al blocco di alcuni importanti investimenti, al blocco degli avvicendamenti del personale e della integrazione degli organici (il cosiddetto *turn-over*), con il conseguente disordine che poi pesa anche sulla produttività perché non si possono bloccare gli avvicendamenti senza creare una soluzione aziendale abnorme e scarti nella fluidità della produzione. C'è l'incentivo dichiarato al prepensionamento, una riduzione nei fatti di centinaia e centinaia di unità lavorative un po' dovunque, e questo prima che il piano entri in vigore. Assistiamo all'adozione di misure che hanno il segno di una preparazione allo smantellamento di alcuni centri produttivi. C'è, quindi, incertezza e inquietudine con riflessi negativi sulla stessa produttività, che si dice di voler aumentare.

È necessario denunciare il comportamento illegittimo — dicevo prima — della GEPI, che agisce come se il piano del Governo fosse operante con il dichiarato rifiuto di occuparsi dei cantieri navali e blocca a Napoli, a Pietra Ligure, ma anche in altri centri, gli investimenti già decisi per i quali ha avuto finanziamenti specifici.

È un problema che deve essere affrontato — come chiediamo nella mozione — e rapidamente risolto. Con il piano di settore, signor ministro, occorre anche definire l'assetto proprietario dei cantieri, perché anche qui c'è un elemento di confusione, di dispersione e di spreco. Ma il discorso non può limitarsi solo alla GEPI; deve estendersi anche ai dirigenti della Fincantieri. Malgrado questi abbiano accettato formalmente la ipotesi del piano di settore ed abbiano assunto impegni a conclusione della vertenza per il rinnovo del contratto di lavoro del settore, malgrado abbiano siglato documenti e condotto ricerche, si va avanti con provvedimenti di blocco, non si esercita alcuno stimolo per incrementare la domanda, non ci si interessa del piano, si fanno pressioni dell'ultima ora per ottenere fondi. Sono stati infatti richiesti 250 miliar-

di all'anno, minacciando il ricorso alla cassa integrazione guadagni, attraverso leggi di vecchio stampo, provvedimenti di puro finanziamento.

La verità è che costoro sono riluttanti all'idea del piano, sono riluttanti a rendere trasparenti le loro intenzioni, a dare conto della loro gestione, ad integrare la loro attività con quella di altri settori delle partecipazioni statali, secondo la vecchia tendenza ai compartimenti-stagni ed alla cura del proprio settore, del proprio feudo.

È invece al piano che bisogna puntare, modificando profondamente gli orientamenti che hanno guidato l'intervento del Governo e delle partecipazioni statali nella cantieristica. La partita è comunque aperta.

Il CIPI, nella seduta del 3 agosto 1978, riconoscendo che il piano di riassetto del settore cantieristico ha caratteristiche e finalità che lo assimilano ai piani finalizzati per l'industria di cui alla legge n. 675, identificando quindi le procedure del piano della cantieristica con quelle di tali programmi finalizzati, ha autorizzato il Ministero della marina mercantile a presentare il documento al Parlamento, con l'intesa che lo stesso piano sarà ripresentato al CIPI per la sua definizione ed approvazione, tenuto conto della discussione e degli elementi che potranno emergere dalle ulteriori consultazioni oltre che delle indicazioni che interverranno in sede parlamentare.

Siamo quindi alla fase iniziale del piano ed occorre che le procedure siano formalmente avviate, che si proceda alla nomina del comitato tecnico-scientifico, alle necessarie consultazioni, all'esame da parte della stessa Commissione bicamerale. Ma occorre, prima di tutto, che il Governo, tenendo conto della volontà politica espressa in quest'aula, del giudizio già dato dalle Commissioni di entrambi i rami del Parlamento, nonché della discussione odierna, muti il piano e lo ripresenti entro il 30 novembre, per un primo esame, con una diversa impostazione.

Ma al di là delle procedure, occorre definire il punto di partenza, affinché l'ese-

cutivo non incorra negli stessi errori commessi in passato. Quali linee seguire? Ecco il problema. L'aspetto essenziale, il punto da cui bisogna partire è quello relativo alla formazione della domanda. È necessario condurre una analisi più accurata della situazione della flotta, delle esigenze del mercato interno ed internazionale nonché dei traffici e dei trasporti. Tutto ciò in base alle condizioni del paese, alle sue prospettive di sviluppo, alla necessità di modificare le strutture economiche ed il sistema dei trasporti, secondo le linee, le indicazioni e le richieste formulate in sede di Conferenza nazionale dei trasporti. Se ciò non accadesse, queste conferenze servirebbero soltanto a far dire cose egregie, mandando poi tutti a casa con un nulla di fatto.

È necessario altresì tener conto con attenzione del fatto che il nostro è un paese trasformatore, che ha bisogno di materie prime, che ha bisogno, in relazione allo sviluppo delle sue coste e dell'ubicazione dei suoi porti, di un'attivazione e non una riduzione del traffico navale e dei trasporti marittimi. È in questo senso che il Governo deve lavorare — io credo — per formulare il piano che non può certo essere predisposto dai singoli deputati o in quest'aula. Il piano in questione deve partire dalle condizioni in cui versa la flotta italiana.

Ritengo che al ministro ed ai colleghi siano presenti taluni dei dati cui farò ora riferimento. Resta il fatto che quando si rileggono, suonano sempre in termini drammatici, contrari alle esigenze e agli interessi nazionali. La nostra flotta mercantile, nel decennio 1960-1970, ha avuto un incremento medio annuo del 3,8 per cento, a fronte del 5,8 per cento di incremento medio annuo delle flotte mercantili nel mondo. Nel periodo dal 1970 al 1978, contro un incremento medio annuo mondiale del 7,5 per cento vi è un incremento della flotta italiana del 5,6 per cento. L'incidenza di quest'ultima sulle flotte dei vari paesi era, nel 1960, del 3,93 per cento. Tale dato è passato, nel 1978, al 2,83 per cento. Ma vi è un dato ancor più preoccupante: mentre l'incremento me-

dio annuo del nostro paese, nel periodo 1971-1978, era del 5,2 per cento, a fronte del 7,3 per cento delle flotte degli altri paesi, nel settore delle petroliere l'Italia ha avuto un incremento del 7,8 per cento, quando nel mondo si verificava un aumento del 3,5 per cento. Dunque, negli altri paesi vi è una tendenza alla diminuzione per il settore delle petroliere, mentre l'Italia è in materia all'«avanguardia» (in ritardo, dunque, sugli altri paesi), ma è, ovviamente, un pericolo negativo. Nel settore invece delle navi da carico e di linea — settore che tutti i paesi stanno potenziando — il nostro paese ha, una diminuzione dell'1,6 per cento! Nel mondo, invece, per questo naviglio si ha un aumento del 3,6 per cento. Sono dati che dovrebbero far riflettere! Vi è poi, l'apporto della flotta mercantile italiana alla bilancia dei trasporti marittimi e dei noli dal nostro paese. Essa partecipa soltanto per il 26 per cento alle importazioni via mare. La scarsa incidenza della partecipazione della bandiera italiana alle importazioni via mare, non sufficientemente compensata dall'attività delle navi battenti bandiera italiana ed operanti all'estero, provoca l'andamento fortemente deficitario della bilancia dei trasporti marittimi. Bisogna andare, signor ministro, al periodo 1953-1958 per trovare, nel settore, una cifra positiva. Nel 1978, secondo i dati della Banca d'Italia, abbiamo subito uno sbilancio di 717 miliardi di lire! Dunque, il disavanzo si è accentuato. Per il periodo 1973-1978, si tratta — è sufficiente fare un piccolo calcolo — di migliaia di miliardi registrati nella bilancia dei noli.

Vi è poi il problema della vetustà delle navi italiane. La composizione per classi di età della flotta mercantile italiana mostra come, nel corso del 1978, si sia accentuata la tendenza a mantenere in esercizio (gli altri svecchiano) unità mediamente più anziane rispetto ai valori mondiali. Abbiamo navi con oltre 14 anni per il 26 per cento, a fronte del 19 per cento medio degli altri paesi. Dobbiamo considerare, poi, che talune flotte sono particolarmente arretrate e che, dun-

que, finiamo col fare concorrenza alle flotte più arretrate del mondo. In tutte le classi (ed è un dato davvero allarmante), eccettuato il tratto tra i 10 ed i 14 anni, gli indici italiani hanno scarti negativi rispetto a quelli mondiali. La flotta italiana ha il 12 per cento di navi oltre i 15 anni, contro il 9 per cento del mondo, ed il 16 per cento di navi con oltre 20 anni, contro l'11 per cento nei restanti paesi.

È da questi dati, da questa situazione che bisogna partire. Davanti alla stessa si impone un'attenta riconsiderazione del complesso dei problemi del nostro paese nel trasporto marittimo, nella politica marinara, nella politica generale dei trasporti e della loro interazione con il sistema marinaro. Dunque, il problema della flotta, della sua consistenza, delle sue esigenze, delle linee, dei servizi, dei porti, dei collegamenti infrastrutturali. Dobbiamo smetterla, parlando di sprechi e di impieghi sbagliati di capitale, di correre dietro a tutte le richieste di autostrade e di trafori che vengono portate avanti! Vi sono presidenti (che hanno la stessa tessera di partito) che vanno in giro a chiedere trafori a tutto spiano, a chiedere autostrade, di qui una grande confusione per quanto riguarda le direttrici di sviluppo in rapporto ai collegamenti internazionali. Oggi per altro alcuni sistemi viari che dovrebbero collegarci a vari paesi d'Europa e soprattutto dell'est restano monchi; mentre in altri paesi si organizzano i collegamenti con una visione complessiva e anticipatrice delle direttrici di sviluppo dei traffici e degli incrementi delle varie produzioni esportabili.

Più in generale occorre mutare le caratteristiche dell'intervento pubblico, del ruolo delle partecipazioni statali, delle finanziarie anche se non va trascurata, lo ripeto, l'incidenza delle attività private in campo armatoriale e in quello delle costruzioni. Non è tempo di provvedimenti di puro sostegno ma di una forte azione programmatica che porti al risanamento delle gestioni dei servizi a preminente interesse nazionale, ad un recupero e ad uno sviluppo delle posizioni della flotta ita-

liana, ad un riequilibrio della bilancia dei noli, ad un consolidamento della capacità produttiva, alla riorganizzazione e all'abbassamento dei costi della cantieristica agendo sull'approvvigionamento dei materiali, sulla integrazione delle forniture ed evitando gli appalti che scorporano il lavoro nei cantieri.

È necessario, e noi lo sosteniamo, un provvedimento come il piano stralcio di cui parleremo in seguito. L'Italia non può perdere ulteriormente terreno nel campo marinaro, in un settore strategico per i suoi rifornimenti, per la sua autonomia, per il suo commercio con l'estero; non può perdere ancora terreno in un settore fondamentale per la riorganizzazione dei trasporti, per l'acquisizione di valuta pregiata e per i problemi connessi al risparmio energetico. Scendere al di sotto del limite attuale significa essere cancellati dai mari. Signor ministro, occorre riorganizzare la flotta, i servizi marittimi, potenziare ed attivare le nuove linee, fare una politica coraggiosa di cooperazione internazionale attraverso un'azione programmata e tempestiva facendo perno sull'armamento pubblico, ma non trascurando quello privato. Solo così si potrà giungere alla completa eliminazione dei contributi e delle sovvenzioni alle linee marittime.

Per la cantieristica — come hanno riconosciuto gli stessi dirigenti della Fincantieri — scendere al di sotto dell'attuale capacità produttiva, quale che sia l'andamento del mercato produttivo, significa perdere l'autonomia nella capacità di rinnovo della flotta. È questo un modo di risolvere il problema che il nostro paese non si può permettere anche perché i cantieri navali e le attività indotte sono inseriti in zone nevralgiche del paese, alcune delle quali sono in una fase recessiva acuta con gravissime ripercussioni sul campo occupazionale come le aree del Mezzogiorno.

Bisogna agire accelerando lo svecchiamento della flotta; con un coefficiente di rinnovo del 5 per cento annuo — che è ammesso anche dai dirigenti della Fincantieri come ottimale — si darebbe, nel prossimo quinquennio, una base per la

piena utilizzazione della capacità produttiva dei nostri cantieri e soprattutto si potrebbe ottenere una profonda modifica delle strutture della nostra flotta con navi ad avanzata tecnologia.

Bisogna infatti puntare, con opportune misure, ad un allargamento della nostra partecipazione ai traffici marittimi mondiali, tenendo conto della ristrutturazione in atto nelle flotte, per andare oltre gli attuali coefficienti di incremento del traffico ed oltre all'attuale coefficiente di partecipazione della nostra bandiera ai traffici internazionali. Occorre anche una azione per un riequilibrio dell'incidenza della nostra bandiera attraverso la richiesta della applicazione delle norme previste dall'organizzazione delle Nazioni Unite che puntano in questo settore alla fine delle discriminazioni e delle chiusure nazionalistiche. Il 40 per cento del trasporto assegnato al paese esportatore, il 40 per cento al paese importatore ed il 20 per cento ai paesi terzi. Ebbene, basterebbe affermare questo criterio per veder risalire, anche immediatamente, la quota di partecipazione della nostra bandiera ai traffici nazionali, a quelli cioè che fanno capo ai nostri porti. È necessaria una più attiva partecipazione delle nostre compagnie di bandiera alle *conferences* secondo gli esempi che già hanno dato in qualche occasione buoni risultati e, in qualche versante, ottimi risultati. Occorre riprendere quota, risalire la china nella nostra partecipazione alle attività marinarie — è da questo che bisogna partire — avviando una attenta verifica della legge n. 684 sulla gestione delle linee e procedendo alla loro integrazione. Occorre formulare e realizzare il progetto finalizzato, che ha sollecitato la stessa Conferenza Nazionale dei Trasporti — per lo sviluppo della navigazione di cabotaggio, con la riduzione dei consumi e con i risparmi che attraverso questo tipo di navigazione si possono ottenere. Occorrono misure per la trasformazione degli apparati motori, l'introduzione su larga scala dei *diesel* più avanzati e, oltre a quelle per il risparmio dei combustibili, occorrono misure — come dicevo — per la sicurezza,

misure contro l'inquinamento tenendo anche conto degli enormi danni provocati oggi dalle navi, con la struttura attuale degli scafi, quando si verificano collisioni. Occorrono provvedimenti per stimolare la formazione di programmi e di piani integrati nell'armamento privato, misure per il potenziamento dei collegamenti marittimi con le isole (quindi, anche con l'intervento delle ferrovie dello Stato), occorre uno stimolo anche per la navigazione fluviale, su cui altri paesi puntano decisamente.

Il piano dovrà comprendere misure per la ricerca, investimenti per coordinarla nei suoi vari centri, per il potenziamento degli organici, per il potenziamento degli impianti. Esso dovrà definire l'assetto delle proprietà dei cantieri navali, attuando quella unificazione che deve portare ad occuparsi dei cantieri una unica finanziaria. È quindi utile aprire subito un dibattito sul ruolo della GEPI, delle altre finanziarie e dell'IRI, per precisare anche il modo attraverso il quale si può trasferire l'attuale attività cantieristica, che è sotto il controllo della GEPI — che ha abdicato alle sue funzioni e mantiene un atteggiamento rinunciatario — alla finanziaria unica. Bisogna stabilire subito le misure di riorganizzazione interna dei cantieri, gli investimenti, seguendo anche criteri di flessibilità e in questo senso esplorando la strada delle produzioni integrative attraverso un oculato programma di investimenti.

Non neghiamo che per raggiungere la flessibilità ci possano essere anche delle produzioni integrative; ma lo si faccia dopo aver formato la domanda che deve stare alla base dello sfruttamento e della utilizzazione della capacità produttiva del nostro paese.

Occorrono inoltre misure opportune per l'armamento, anche attraverso la ricerca di forme nuove e avanzate di collegamento tra cantieri e attività armatoriali. Ci sono paesi che hanno allo studio anche forme di *leasing* e che stanno affrontando una serie di problemi, pur trovandosi in una condizione meno difficile della nostra, con grande coraggio e con grande agilità.

Occorre uno sveltimento nell'erogazione dei contributi e del credito navale, per evitare da una parte gli abusi e dall'altra i fenomeni di passività, determinati dalla lentezza della erogazione dei contributi, e l'appesantimento dei bilanci delle aziende. C'è il problema — lo ripeto — della liquidità delle società cantieristiche, per i ritardi nei contributi; il costo del denaro per i cantieri supera il 10 per cento: quindi, del 30 per cento del contributo dello Stato per sopperire alle necessità della costruzione navale il 10 per cento va a finire in mano alle banche.

C'è la necessità di considerare anche i problemi della cantieristica minore. Alcuni cantieri minori hanno un grande carico di ordini, ma sono paralizzati dalla sottocapitalizzazione, dalla lentezza ed anche dalle difficoltà degli approvvigionamenti. Occorre quindi un piano di intervento deciso nel settore delle riparazioni navali, con una definizione dei ruoli dei cantieri rispetto alle aree in cui operano, per una azione per il collegamento stabile con le attività delle società armatoriali (vedere i problemi dei capilinea), con una specializzazione di cantieri nel vastissimo campo, in via di sviluppo, delle costruzioni speciali. Si dia un assetto definitivo al cantiere di Palermo e agli altri cantieri che possono tanto in questo settore e in questo campo.

Occorre il completamento delle opere già decise per i bacini di carenaggio di Trieste, Genova, Napoli; per le stazioni di trattamento dell'acqua di zavorra, e per le stazioni di degasificazione, perché anche la mancanza di questi impianti storna traffico, crea lentezze e difficoltà.

In questo settore occorre soprattutto precisare i provvedimenti di sostegno. In questo momento il settore deve ricevere un aiuto per competere, con possibilità di successo, con le iniziative di altri paesi del Mediterraneo.

Occorre recuperare manutenzioni, riparazioni, perché anche attraverso questi servizi c'è la possibilità di fermare il traffico, di deviare dei flussi in modo positivo verso i nostri scali e recuperare quindi valuta ed attività.

Nel campo delle costruzioni navali, militari, signor ministro, certamente non andiamo chiedendo sviluppo ed investimenti come alcuni vanno facendo. Si tratta di procedere al rinnovo fisiologico della nostra flotta. Si tratta di verificare lo stato di attuazione della « legge navale » e soprattutto di assicurare un ordinato sviluppo delle commesse. Si tratta di evitare comunque che i cantieri navali che costruiscono navi militari debbano dipendere esclusivamente dalla domanda della marina militare; bisogna integrare le loro produzioni perché non siano limitate le loro prospettive e non abbiano quindi a cadere in una profonda crisi.

Il piano che noi proponiamo, quindi, è di ampio respiro. Per esso certamente occorrono dei tempi; tempi che possono anche essere ridotti, ma che non si accompagnano con le esigenze immediate dei cantieri navali e con la situazione drammatica di alcuni centri produttivi.

È per questa ragione che, tenendo conto dei tempi medi o brevi, abbiamo richiesto anche un piano stralcio; un piano di interventi rapidi richiesto non solo da noi, ma anche dalle organizzazioni sindacali e da altre forze politiche; un piano che è stato anche rivendicato — lo voglio ricordare — anche al Senato dal senatore Tonutti, relatore sul documento per la cantieristica nella Commissione lavori pubblici.

Occorre un blocco di ordini non dispersivo e casuale, ma formulato secondo criteri che si intravedano come corretti e necessari e anticipando alcune iniziative.

In questo senso è necessario agire con opportuni finanziamenti, ma secondo una linea rigorosa di interventi che comprenda il completamento e la anticipazione dei programmi della Finmare, l'avvio dei programmi delle società miste, l'anticipazione anche dei programmi delle Ferrovie dello Stato, tenendo conto delle esigenze dei collegamenti con le isole.

Occorre una accelerazione degli svecchiamenti già previsti anche da società armatoriali pubbliche e private e la eliminazione del noleggino di navi straniere,

che comporta una emorragia di valuta; occorrono agevolazioni progressive per blocchi di ordini all'armamento privato, sempre che questi ordini si inquadrino nel processo di sviluppo, di potenziamento, di modernizzazione della nostra flotta.

Occorrono interventi per le costruzioni speciali e in questo senso possono essere sollecitati enti a partecipazione statale.

C'è la possibilità di esplorare un altro campo, quello della vendita di navi in compensazione ai paesi in via di sviluppo in cambio di materie prime, perché attraverso l'approvvigionamento in anticipo rispetto alle nostre necessità di queste materie prime, abbiamo la possibilità, dati i tassi di inflazione, di recuperare sacrifici che oggi possiamo fare sul prezzo del naviglio.

In questo senso c'è anche la possibilità di stabilire dei collegamenti per favorire lo sviluppo dell'interscambio. Non ci facciamo illusioni: quei paesi prima o poi si doteranno di flotte e l'Italia deve intervenire positivamente in questo processo di sviluppo, senza arrivare in ritardo.

Riguardo poi all'incerto avvio della discussione del programma di demolizioni e di ricostruzioni della Comunità economica europea, che certamente gli organi governativi conoscono — il piano di demolizione con un rapporto di due tonnellate contro una di nuova costruzione di naviglio — c'è ancora confusione e discussione nell'ambito della Comunità europea, ma anche questo è uno strumento di cui dobbiamo cercare di avvalerci, perché interessa il processo di svecchiamento della nostra flotta.

Al di là di questo problema, vi è l'azione nei confronti della CEE, che è rivendicata anche nella mozione dei colleghi della democrazia cristiana, oltre che nella nostra mozione, che ha come secondo firmatario l'onorevole Caldoro del partito socialista italiano. Verso la Comunità economica europea deve essere finalmente condotta un'azione vigorosa, attraverso il collegamento con il Parlamento europeo ed una più intensa azione nelle Commissioni del nostro Governo, per rivedere cer-

ti criteri, certe linee, certe previsioni, che molte volte vengono fatte in modo addomesticato, perché si vuole comprimere un interesse rispetto ad un altro. Abbiamo avuto brutte esperienze in tal senso in un recente passato.

Non si tratta solo di una revisione dei criteri generali con cui la Comunità affronta i problemi della flotta, dei cantieri e dei trasporti marittimi; non si tratta solo di una modificazione delle linee di politica comunitaria; ma anche di chiedere un aumento del peso in questo settore del nostro paese, una diversa collocazione del nostro paese, perché abbiamo diversi modelli di sviluppo, problemi più accentuati ed acuti di altri paesi che hanno economie più forti della nostra. L'Italia ha una conformazione geografica, un patrimonio, un potenziale, che possono essere ampiamente utilizzati, soprattutto nel Mezzogiorno del nostro paese, dove occorre dare vita ed impulso alle attività cantieristiche.

Noi chiediamo che si affronti una contrattazione nella Comunità economica europea, perché l'Italia abbia una diversa collocazione rispetto alle percentuali di incidenza della flotta della Comunità. Sono questi i problemi che abbiamo posto e poniamo al Governo con la nostra mozione. Chiediamo risposte non equivocate, impegni precisi. Chiediamo una prova anche di serietà di intenti, una volontà di convergere su obiettivi positivi, signor ministro, con il ritiro dei provvedimenti di cassa integrazione guadagni a Castellammare, a Palermo, a Monfalcone, che creano sfiducia, che creano contrasto, che creano tensione.

Occorre ridare serenità e fiducia alle maestranze. Un segno deciso può venire dal dibattito di oggi con l'accettazione di questa nostra richiesta, che ritengo possa esser fatta propria anche da altri parlamentari e da altri gruppi. Occorre una tempestiva azione per garantire il lavoro e la continuità produttiva nei centri colpiti dalla crisi.

Sappiamo che i dirigenti della Fincantieri sono riottosi, non ci sentono; sappiamo che respingono le richieste dei la-

voratori, anche quando il presidente Sette dice di non conoscere la situazione dei cantieri italiani, come ha risposto agli operai di Castellammare di Stabia qualche settimana fa. Ma è possibile accettare che si gestisca in tal modo l'interesse pubblico? È possibile che il Governo dia prova di impotenza, rispetto alle posizioni dei dirigenti della Fincantieri? I lavoratori non chiedono favori, non chiedono concessioni, non chiedono assistenza, ma chiedono lavoro, chiedono la cessazione degli sprechi, una politica risanatrice, programmazione economica. Essi hanno fatto finora con le loro lotte l'interesse nazionale, salvando un importante patrimonio. È nell'interesse nazionale che chiediamo che si vada incontro alle loro esigenze e si trovi l'accordo su una linea rigorosa ma costruttiva e di ripresa.

Ci muoviamo nell'interesse nazionale, e chiediamo che si tenga conto del ruolo, delle esigenze del nostro paese, mediante una effettiva ricerca di soluzioni programmate, una convergenza non su basi equivocate, ma con estrema chiarezza ed il massimo di determinazione, per uscire dalla crisi e risolvere un problema che è grave per il nostro paese e sul quale si fondano le speranze e le prospettive di aree molto delicate dell'Italia marinara (*Applausi all'estrema sinistra — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare lo onorevole Baghino, che illustrerà anche la sua mozione. Ne ha facoltà.

BAGHINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, non è certamente da questa sera che noi cominciamo ad interessarci dei cantieri italiani. L'abbiamo fatto ripetutamente in aula, in occasione del dibattito sulle varie leggi in materia (delle quali abbiamo sempre lamentato le carenze), lo abbiamo fatto ripetutamente davanti alla X Commissione; e poi, ancora in aula, con interpellanze e interrogazioni.

In definitiva, è dal 1974, cioè da quando è scoppiata, sulla scia di quella dei

noli, la crisi della cantieristica, che noi ci occupiamo di questi problemi.

La nostra posizione è sempre stata che l'Italia, pur essendo in così grande misura bagnata dal mare e pur essendo la patria, a parole, di un popolo marinaro, ha sempre trascurato, per negligenza delle autorità, questo settore. Tanto è vero che fino all'altro ieri si è addirittura parlato della possibilità di sopprimere il Ministero della marina mercantile (e il pericolo non è ancora scongiurato), magari per ridurre questo settore allo stesso livello al quale è stata di fatto ridotta l'aviazione civile: se non altro, questa, godeva, prima, della autonomia propria di una direzione generale; poi fu inglobata nel Ministero che fu per questo definito dei trasporti e dell'aviazione civile; oggi, infine, è ridotta al rango di semplice direzione interna del Ministero dei trasporti. La stessa posizione secondaria si vorrebbe ora attribuire alla marina mercantile.

Per la verità, in passato, grazie a questo nostro assiduo interessamento, abbiamo ripetutamente ricevuto precise garanzie, soprattutto — nell'occasione più recente — ad opera del senatore Rosa, allora sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Questi affermò solennemente che i due cantieri di Pietra Ligure e della Navalsud, destinati, secondo i progetti, a scomparire, avrebbero in realtà proseguito nella loro attività; e che la GEPI avrebbe modificato i suoi metodi proprio per favorire questi due cantieri: invece, accadde esattamente il contrario.

La nostra mozione, come dimostra quanto ho ora detto, non scaturisce quindi dalle manifestazioni di Castellammare di Stabia, non è frutto di demagogia o di ritardata sensibilizzazione al problema: deriva dalla palese trascuratezza del Governo e di altre formazioni politiche, i quali intervengono soltanto quando i problemi sono evidenziati da manifestazioni popolari e dalla esasperazione dei lavoratori. Subito dopo, però, tutti tacciono di nuovo.

La verità di tutto questo è dimostrata dal fatto che siamo stati i soli ad intervenire energicamente quando, il 9 agosto 1978, fu presentato — come atto dovuto —

il piano di ristrutturazione dell'industria delle costruzioni navali, piano che noi abbiamo immediatamente denunciato come sbagliato e soprattutto come rinunciatorio rispetto alle nostre esigenze. Infatti questo piano, tra l'altro, prende l'avvio dal piano Davignon, che può anche essere un piano nella prospettiva del quadro mondiale, ma che certamente è di sacrificio, di noncuranza e di nessuna attenzione nei confronti dei cantieri italiani e delle esigenze dei nostri lavoratori di quel settore. Eppure non vi è stata nessuna ribellione alla CEE per questo piano che non tiene conto delle gravi conseguenze della riduzione del lavoro nei cantieri italiani, con le conseguenze della disoccupazione e della perdita di efficienza dei cantieri italiani rispetto ai meno gravi effetti delle ristrutturazioni nei cantieri di altri paesi che hanno possibilità industriali ben diverse, ben maggiori, per dare sfogo ad una eventuale diminuzione di occupazione dei cantieri.

Cosa possiamo dire per illustrare la mozione se non quello che è noto a tutti? Qualche cosa la diremo, ma ci riserviamo di puntualizzare ancor meglio il problema nella replica, e se da parte del ministro non fossero venute, di avanzare proposte che consideriamo definitive, perché non è più possibile attendere. Direi che l'Assemblea dovrebbe avere già la predisposizione ad approvare qualsiasi documento che superasse anche gli elementi alle volte insormontabili della burocrazia, purché si intervenga a favore dei cantieri con immediatezza. Non si può lasciare che maestranze specializzate languiscano, non si possono obbligare le maestranze di cantieri, come quelli di Pietraligure, di Castellammare di Stabia, della Navalsud, di La Spezia, non si possono obbligare, dicevo, quelle maestranze, perché messe in cassa integrazione ad una certa percentuale o perché intimorite dalla prospettiva della disoccupazione a breve termine, a cercare un secondo lavoro come espediente per poter mantenere la famiglia. Né si possono obbligare questi lavoratori specializzati a trasferirsi all'estero con la conseguenza di diminuire la nostra effi-

cienza cantieristica proprio per aumentare l'efficienza dei cantieri stranieri e poi giustificare la riduzione della nostra produzione.

Noi quasi sempre interveniamo sugli argomenti con calore, ma interveniamo con particolare calore su questo, perché lo abbiamo sofferto per anni e anni. Quando nel 1972, allorché il rappresentante della maggioranza, illustrando il bilancio della marina mercantile, parlò del *boom* cantieristico, e saltò questo crescendo, noi invitammo alla prudenza. Non passarono due anni e vi fu l'appiattimento: nel 1974 si registrò una diminuzione delle richieste. Perché? Perché era aumentata nel contempo la concorrenza nei noli. È a quel punto che già noi dovevamo immediatamente intervenire e studiare il fenomeno, vedere, ad esempio, come mai l'URSS con i noli del *dumping*, in dieci anni, dal ventitreesimo posto è passata al sesto posto, come mai ha potuto in breve tempo arrivare ad 8170 navi per un totale di 21,4 milioni di tonnellate. Come mai l'URSS, continuando nell'esempio, si era data alla costruzione vertiginosa e continua di navi sempre più moderne e nel contempo agiva per ottenere il controllo di flotte private, ad esempio di quella greca, tanto per citare un caso concreto?

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. C'è stato anche un matrimonio!

BAGHINO. Anche quel matrimonio ha avuto una sua funzione nell'ambito della guerra commerciale mercantile, hai ragione Staiti!

Questi nuovi concorrenti — si leggeva il 29 settembre dello scorso anno — associati ai polacchi e ai tedeschi dell'est hanno praticato un tale *dumping* sui prezzi che, tra il 1975 e il 1978, hanno progressivamente monopolizzato il 95 per cento del traffico commerciale fra i paesi della Comunità europea e l'impero sovietico, il 20 per cento del traffico fra l'Europa occidentale e l'America del sud, il 24 per cento del traffico fra l'Europa e il sud-est asiatico e le coste dell'Africa orientale, il

12 per cento del traffico tra gli Stati Uniti e il Giappone e il 10 per cento del traffico fra gli Stati Uniti e l'Europa occidentale.

Ma l'Italia non doveva affrontare soltanto i problemi del confronto con l'Unione Sovietica, bensì anche quelli relativi al confronto con il Cile, con la Jugoslavia e con il Venezuela. Ebbene, quale grande atto di coraggio ha avuto il nostro paese? Ha bloccato soltanto le navi del Cile, non quelle del Venezuela, della Jugoslavia o della Russia! Solo quelle del Cile! Che strano, mescolare così meschinamente in un'attività produttiva e lavorativa anche la politica!

La situazione dei noli ha subito da circa 6 mesi un cambiamento di indirizzo, ed è migliorata notevolmente. Ma l'Italia non è ancora pronta! Ed infatti abbiamo un traffico in partenza e in arrivo di merci necessarie per la nostra attività commerciale effettuato essenzialmente con navi straniere. Un popolo marinaro, un popolo che ha nel sangue la salsedine, che sente l'aria di mare anche sull'Appennino, usa navi straniere, aggravando così la crisi dei cantieri italiani!

La situazione italiana è ancora più preoccupante, perché, di fronte ad una notevole ripresa dei noli, di fronte ad una maggiore richiesta di costruzioni navali da parte dei privati, le aziende del settore pubblico rinnovano la loro richiesta ed acquiscono la crisi facendo ricorso alla cassa integrazione. Riteniamo, perciò, che si tratti di una speculazione politica, perché se queste misure fossero state presentate un anno e mezzo fa, non avremmo avuto alcuna difficoltà a ritenerle causate dalla crisi gravissima, attraversata da tutti i paesi, anche dal Giappone. Invece viene fatta ora. Viene fatta ora perché la situazione è veramente quella, o perché si vuole ottenere dallo Stato e quindi dal povero contribuente italiano altro denaro, sovvenzioni, finanziamenti? Direi che è la seconda parte quella che ha visto richieste maggiori da parte di enti a carattere pubblico. Infatti esistono richieste da parte di armatori privati da 15 a 18 navi, richieste che vanno da 4 bananiere a 12 navi da 50 tonnellate di stazza, a 2 tra-

ghetti, ad una petroliera da 26 mila tonnellate di stazza, eccetera. Per 12 navi si è quasi alla conclusione delle trattative. La differenza, pur essendo di miliardi (non so neppure quanti zeri vi siano in un miliardo; troppa confusione: posso parlare di lire), non è notevole, perché anche cantieri a carattere pubblico non riescono a capire la necessità di acquisire commesse, in quanto questo comporterebbe la fine della crisi; se quella firma avvenisse prima della presentazione di certi disegni di legge o di una certa parificazione di bilancio, quelle aziende a carattere pubblico non troverebbero più la ragione per avere il finanziamento, la sovvenzione, la parificazione o il ritocco — come si dice — del capitale.

La realtà è questa. Che cosa occorre in definitiva? Occorre che la GEPI, che deve presentare a breve termine l'elenco delle aziende da mantenere, e quindi da salvare, non si liberi, in base ad un altro provvedimento secondo il quale la GEPI si deve dedicare soltanto ad aziende del Sud, dei due cantieri, non fosse altro perché commetterebbe, almeno per la Navalsud, un errore passibile di qualche accusa. Se la GEPI chiudesse o abbandonasse il cantiere Navalsud dopo aver speso alcuni miliardi per ammodernarlo, questo significherebbe che non esisteva un disegno di valorizzazione e che quindi questo denaro è stato speso male o speso per seguire raccomandazioni. Occorre che la GEPI non abbandoni il cantiere di Pietra Ligure, che può dare costruzioni eccellenti, per non permettere agli speculatori di quella zona di disporre di un'area in riva al mare per la costruzione di *residences* o per altri generi di comodo.

Per quanto riguarda Castellammare di Stabia, confesso di non avere elementi precisi, ma da alcune segnalazioni risulta che l'amministrazione di quel cantiere ha creato un allarme, che poteva anche essere posto in un cassetto in attesa delle decisioni del Governo, allarme che crea preoccupazione nelle famiglie e provoca disagi ancor prima che l'incasso del compenso sia diminuito; ne consegue una viva alterazione tra le popolazioni.

GRIPPO. Non sei informato!

BAGHINO. Potrei dare, privatamente, queste informazioni: Castellammare di Stabia è in trattative per commesse di armatori privati; perché non si decide al più presto?

GRIPPO. Ringraziamo per queste informazioni.

BAGHINO. Chiarisco che non sono un armatore privato: semmai, sono un disarmatore privato.

Posso fornire dati sul tonnello, le trattative, ogni cosa: posso dare tutto!

GRIPPO. Meno le garanzie! E la cassa integrazione?

BAGHINO. La prima cosa è che paghi lo Stato: la cassa di integrazione si risolve in spese a carico del contribuente: uno scarico dell'azienda! E questa la chiama politica economica?

GRIPPO. Disagio dei lavoratori: questo è la cassa integrazione!

BAGHINO. Ma da chi è provocato? È facile creare disagio ai lavoratori, attraverso il pagamento dei contribuenti! Riparate al disagio con altri interventi, con un aumento di produzione e di iniziativa commerciale, con un interesse sul piano estero, internazionale! Andate a cercare le commesse senza restare seduti in poltrona, perché intanto lo stipendio è sempre molto alto, come azienda pubblica (e lasciamo andare le liquidazioni)!

Cito ad esempio (fra tutto il resto), dato che qualcuno ha avuto la bontà di intervenire, che è avvenuto uno sciopero ai cantieri di Muggiano; le dichiarazioni dei sindacati inducono il cronista a dire: «A volte, in fabbrica, c'è anche Penelope». Significa che quel disagio è genuino? Vogliamo leggere da cosa deriva questa affermazione? L'ultima parte dell'intervento riguarda la piaga degli appalti che si allarga a macchia d'olio con una prassi inaccettabile e che pone in essere casi-limite. Taluni lavoratori si licenziano

e si iscrivono tra gli artigiani al fine di rientrare in cantiere tramite l'appalto; un altro esempio è offerto dalle ditte che, per prolungare l'appalto, fanno e disfan-no lo stesso lavoro (*Proteste al centro*).

Una voce al centro. Sono storie di giornalisti! Ma lascia stare!

BAGHINO. Perché non le hai smentite, visto che conosci meglio la situazione? Non hai fatto il tuo dovere di deputato: dovevi immediatamente smentire, se eri certo di questo! Magari, questo lo avrai detto anche in un comizio. Qui dentro, bisogna dire quello che si dice fuori; bisogna dire ai sindacati quello che si dice qui; bisogna dire ai lavoratori quello che si dice qui! Bisogna essere sempre sinceri e corretti, senza ipocrisia e senza demagogia!

FARAGUTI. La stai facendo tu!

BAGHINO. Non bisogna esaltare gli altri, questa è la realtà! Il giornale che ho letto, tratta sempre ogni minimo tuo atto; è un giornale, peraltro, che ancora non si ricorda che esiste in Liguria un deputato del Movimento sociale italiano; ma non dimentica, nella pagina de La Spezia, i tuoi interventi: ed avevi modo di fare una smentita!

FARAGUTI. Non personalizziamo tutto!

BAGHINO. Questo, per la storia.

Un'altra cosa, signor ministro: ai deputati, evidentemente, questo non interessa, interessa me, ma soprattutto...

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Lo sappiamo come siete stati eletti, immacolati ed angioletti!

FARAGUTI. Che significa questo discorso, collega?

PRESIDENTE. Proseguo, onorevole Baghino; vi prego, onorevoli colleghi, lasciate proseguire l'onorevole Baghino.

BAGHINO. Una cosa, dicevo, che interessa soprattutto il suo dicastero, signor

ministro. Quando le linee passeggeri dell'Adriatico e del Tirreno sono passate da società private ad altre a carattere pubblico, è vero o no che il contributo a fondo perduto si è dovuto aumentare ad oltre il doppio? È vero, cioè, che questo servizio è costato ancora di più di quanto costasse quando era affidato mediante convenzioni a quelle società che lo esercitavano in precedenza? Dobbiamo dunque controllare se vi sono degli sprechi, dato che il servizio non è migliorato né si è incrementato, ma si è mantenuto sullo stesso livello; esso viene effettuato con le medesime navi, che sono state acquistate da quelle stesse società le quali con ciò hanno fatto un buon affare, naturalmente a spese nostre.

Ho citato solo un caso, ma per quello che ho detto precedentemente occorre una revisione nel settore della gestione pubblica; bisogna rivedere tutti i particolari per controllare se viene esercitata veramente bene. Non si cada qui in qualche equivoco, quasi che io voglia difendere la gestione privata: io preferisco quella pubblica, ma desidero che sia sana, che sia condotta con criteri eminentemente economico-commerciali, condotta non nel solito modo: che intanto Pantalone paga. Occorre un controllo dettagliato ed occorre che i risultati vengano portati in Parlamento subito e non dopo tre anni, perché allora non vi sarebbe più nulla da fare.

Vediamo ora che cosa si può fare per la cantieristica, con riferimento alle esigenze della Comunità economica europea. Si vuole intanto - e lo dico anch'io, perché ne abbiamo già parlato, insieme all'oratore che mi ha preceduto, presso la Commissione trasporti - la sostituzione del naviglio vetusto. Le percentuali ci pongono in una buona posizione tra gli altri Stati: non è l'Italia che ha il naviglio più vecchio; vi sono tuttavia 241 unità tra le navi che hanno da venti a ventiquattro anni con riferimento a un tonnellaggio da 100 a 30 mila. Ora, con un provvedimento di ringiovanimento, e di conseguenza con dei premi alla demolizione, noi possiamo creare lavoro. Sono esclusi

da questo i pescherecci: vogliamo controllare quali interventi possiamo effettuare anche a questo proposito, per rinnovare anche questo tipo di naviglio? Possiamo pensare di rivedere il provvedimento concernente il naviglio minore, che necessita di finanziamenti e di rinnovo di strutture? E ricordiamo che, quando parliamo di naviglio minore, siamo sempre sul costo di 3 miliardi almeno, il che non è poco sia per l'entità, sia per il lavoro da portare avanti. E aggiungo dell'altro.

Dobbiamo provvedere all'ammodernamento e all'agevolazione dei cantieri; cioè, l'agevolazione all'armatore per la costruzione presso un determinato cantiere potrebbe essere data a patto che avvenga nel contempo l'ammodernamento del cantiere stesso in modo da renderlo al più presto competitivo rispetto ai cantieri stranieri. Abbiamo bisogno di un ordinamento portuale diverso, di una gestione portuale diversa perché nel facilitare gli approdi, si incide sull'uso del naviglio nazionale; così come, facilitando il collegamento tra i porti e il retroterra, si potrebbe dar luogo ad una intercombinazione tra uso di naviglio nazionale e servizio di collegamento. Questi sono problemi legati l'uno all'altro ed ai quali dobbiamo dare risposte concrete.

Per quanto riguarda il problema dei traghetti - scusatemi questa parentesi - ho sentito parlare dell'intervento delle Ferrovie a proposito del quinto traghetto. Bene, è stato fatto il calcolo del costo di quel traghetto, della sua capacità, del traffico che ne deriva trasferendo un carro ferroviario merci sul traghetto stesso e di quanto invece costerebbe un altro tipo di naviglio con capacità doppia di trasporto rispetto al traghetto? Purtroppo, tutti questi problemi non vengono presi in considerazione.

Passando ad altro argomento mi risulta che sarebbero in fase di approntamento due disegni di legge: il primo riguarderebbe il credito navale agevolato per 15 miliardi negli anni 1979-1980, mentre il secondo comporterebbe provvidenze in-

tegrative per l'industria delle costruzioni navali.

Questi due provvedimenti, il primo dei quali riguarderebbe gli anni 1979-1980, il secondo gli anni 1979-1982, sono provvedimenti che, se dovessero essere presentati al Parlamento nel testo a noi noto, dimostrerebbero le stesse carenze e la stessa lentezza che hanno dimostrato provvedimenti analoghi del passato. Non vi è neanche prevista la possibilità di variare gli interventi di periodo in periodo, ad esempio di sei mesi in sei mesi, perché si possa giungere a sospendere gli interventi laddove non ve ne sia bisogno e quindi a trasferirli ad altre domande giacenti. In quei provvedimenti non vi è nemmeno l'agilità necessaria per superare certi intoppi burocratici per cui, malgrado questi due provvedimenti, fatalmente registreremo i medesimi ritardi che si sono avuti con due provvedimenti analoghi, relativi al credito ed agli investimenti, dato che i primi prorogano la validità dei precedenti.

Ritengo perciò utile studiarli nella loro completezza, per fare in modo che risultino realmente operativi. Se si vuol risolvere il problema della cantieristica, si deve subito buttare a mare questo piano, assumendo una diversa mentalità, non rinunciataria ma volta all'incremento del settore (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Gava, che illustrerà anche la sua mozione. Ne ha facoltà.

GAVA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, dirò subito che non ho la pretesa di dare suggerimenti complessivi ma soltanto alcune indicazioni, che partono anche dalla vita vissuta, da una esperienza nella mia comunità. Nell'illustrare la nostra mozione, vorrei ricordare all'onorevole Cuffaro che non è certamente limitativo il fatto che presentatori di essa siano alcuni parlamentari democratici cristiani della provincia di Napoli.

ALICI. Gli altri sono in ferie!

GAVA. Gli altri sono in ferie anche quando il dibattito ha luogo per ascoltare se stessi! Sembra più una mobilitazione di servizio che una partecipazione alla discussione!

ALICI. Meglio questo che niente!

GAVA. D'accordo; ciò comunque vale per voi, perché a noi piace fare diversamente.

TORRI. Siamo più noi che voi!

GAVA. Ad ogni modo, siccome voglio cercare motivi di incontro e non di polemica, desidero soltanto dire che noi ci richiamiamo ad una mozione che abbiamo presentato il 14 settembre dell'anno scorso e che recava la firma non soltanto dei parlamentari di tutti i partiti dell'allora maggioranza della Campania, ma anche dei capigruppo di tutti i partiti della maggioranza. Noi richiamammo la situazione estremamente difficile in cui si trovava l'area napoletana. E quando parliamo di essa non ci riferiamo certamente ad un problema particolare, ma parliamo dell'emergenza, di un tema cioè che da tutti quanti è stato riconosciuto come centrale nella vita del nostro paese.

Nel momento in cui facciamo questo richiamo, desidero ricordare che nella mozione presentata l'anno scorso avevamo sottolineato come la crisi di carattere internazionale, in relazione agli obiettivi che tutti i governi si sono posti, cioè quelli della garanzia quanto meno dei livelli occupazionali anche in periodi di congiuntura avversa, non avrebbe dovuto, ovviamente ricadere sul Mezzogiorno. Quando parlo del Mezzogiorno intendo parlare di Napoli, di Taranto e di Palermo. E non vorrei che alcuni atteggiamenti di severità, anche della dirigenza della Fincantieri, fossero indirizzati verso i cantieri del mezzogiorno d'Italia al fine di ottenere, attraverso la pressione politica, i relativi finanziamenti.

Devo ricordare la situazione particolare dell'area napoletana che è stata indicata da tutti come quella della maggiore

concentrazione di disoccupazione non soltanto d'Italia, ma di tutta l'Europa. Vorrei altresì sottolineare la particolare tradizione di una città operaia — sono nativo di Castellammare di Stabia — che ha sempre caratterizzato, anche in momenti difficilissimi della sua storia, la crescita democratica della nostra comunità provinciale. Non si può improvvisamente dimenticare quando, all'indomani dell'immediato dopoguerra, fu necessario attuare di comune accordo con il mondo operaio, il piano Caron per il ridimensionamento e la ricostruzione del paese. Tale piano che fu accolto e portato avanti anche nella polemica, si proponeva la concentrazione, e indicò la via della specializzazione dando una funzione specifica ai singoli cantieri e in particolare a quello di Castellammare di Stabia. I lavoratori — occorre rammentarlo — accettarono le indicazioni che vennero da scelte operate dalle partecipazioni statali e dalla società finanziaria. Noi avevamo, attraverso la Navalmeccanica di Castellammare di Stabia, il centro direzionale di uno dei cantieri più moderni del nostro paese; ora la concentrazione contemplata dal piano Caron ci privò di tale centro direzionale, privazione che ha inciso sulla formazione della classe dirigente del mezzogiorno d'Italia, causando una grave perdita per la nostra provincia. Eppure questo discorso fu accettato, o subito.

Certo, oltre a fatti di natura internazionale è sopravvenuta anche la crisi, di cui ci dobbiamo render conto. Devo però dire che rispetto all'obiettivo politico di fondo, che è stato sempre concordemente indicato dal Governo, dalla maggioranza e da tutte le forze politiche, noi ci siamo trovati, dal gennaio ad oggi, rispetto ad un organico che nel 1978 aveva 2.555 dipendenti, di cui 2.155 operai, con una diminuzione secca di 249 unità a causa della mancata attuazione del *turn-over*. È necessario sottolineare che rispetto alla politica aziendale, che incoraggia il prepensionamento, molto probabilmente si vuole perseguire l'obiettivo della diminuzione del livello occupazionale rispetto al normale *turn-over*.

I sindacati sollevano, dinanzi al tipo di politica che viene effettuata, la preoccupazione che possa essere posta in essere una manovra che voglia di fatto creare una situazione di parziale smobilizzazione dello stabilimento di Castellammare di Stabia, come, posso dire, di quello di Palermo, come, posso dire, rispetto al problema della riparazione della SEBEN, perché noi abbiamo sempre rifiutato nella maniera più assoluta di ricorrere alla guerra tra i poveri nel mezzogiorno d'Italia, e riguardiamo il problema anche in un quadro nazionale. Ci si consenta però di non disperdere; perché se può essere settoriale, come si è detto, una certa impostazione, vi è anche il rischio che si voglia disperdere in una visione di carattere generale quell'impegno particolare che deve essere portato alla politica del mezzogiorno d'Italia. Il piano di settore, che fu proposto dopo lo studio della Commissione presieduta dal senatore Rosa e che prevedeva attraverso la non applicazione del *turn-over* la diminuzione di circa 3 mila dipendenti nel settore della cantieristica, con la chiusura di due stabilimenti, tra cui quello della Navalsud, che era stato affidato alla GEPI, è stato contrastato nella Commissione competente del Senato e le forze politiche si sono dichiarate contrarie, anche perché ritengono che vi debba essere una posizione dialettica più ferma nei confronti anche delle direttive che sono state indicate dalla CEE.

Comunque — ed io ripeto che il problema è generale anche rispetto al mezzogiorno d'Italia — è necessario che il signor ministro ci dica come è possibile conciliare anche l'eventualità, che noi non accettiamo, di un ridimensionamento con il ridimensionamento fatto nel mezzogiorno d'Italia, dove si è assunto l'impegno del mantenimento dei livelli occupazionali. È inutile poi continuare a parlare del problema della centralità del mezzogiorno d'Italia, se poi, dinanzi a problemi di questo genere, dinanzi ad un tipo di società nella quale non è più possibile riassorbire neppure uno di coloro che escono da un'industria (perché tutti sanno

che questa possibilità nella realtà del mezzogiorno d'Italia non è assolutamente realizzabile), a monte più forte è stata la pressione, anche dal punto di vista sindacale, per il maggiore peso in alcune zone del nostro paese, per renderci noi interpreti a livello politico di questa esigenza.

Nessuno di noi è irragionevole, e tutti sappiamo bene che la cassa integrazione guadagni è stata una conquista dei lavoratori! Di che cosa si dolgono i sindacati? Del fatto che la cassa integrazione sia stata attuata senza un contatto diretto ed una discussione con i sindacati e che la cassa integrazione non sia stata finalizzata. Cioè potremmo dire addirittura che è illegittima, perché la cassa integrazione deve essere finalizzata alla ripresa, mentre non si è data da questo punto di vista alcuna assicurazione e — secondo quanto affermano i sindacati — è stato molto difficile, se non impossibile, anche il dialogo con i rappresentanti dell'azienda. Quindi, che cosa chiediamo al Governo? Certo, sappiamo benissimo che non è potestà del Governo imporre la sospensione della Cassa integrazione rispetto a quelle che sono le responsabilità, anche personali, degli amministratori delle singole aziende.

Diciamo però che, anche rispetto alla ventilata ipotesi di ulteriori provvedimenti in questo senso, vi deve essere prima — ed io mi auguro che la si possa in parte avere in maniera concreta anche in questa sede dalle assicurazioni del ministro — una risposta precisa circa la finalizzazione e circa i provvedimenti che potranno essere adottati per la ripresa.

A questo proposito, consentitemi di ricordare che noi avevamo pensato che anche questo si potesse realizzare. Debbo dire che in un incontro che ebbi con il ministro suo predecessore e con i rappresentanti della finanziaria, pensammo che si potesse realizzare, rispetto alla necessità del rinnovamento e dell'ammodernamento della flotta mercantile anche pubblica, una anticipazione del programma di rinnovamento. Ci è stato ripetuto, infatti, per lo meno da parte dell'azienda,

che gli anni di crisi sarebbero soprattutto il 1980 e il 1981, con carenza di commesse, rispetto al piano di rammodernamento che dovrebbe essere predisposto; e che quindi si poteva eventualmente escogitare — pare sia stato fatto uno studio a tal fine — un meccanismo di anticipazione con particolare riferimento ai cantieri del mezzogiorno d'Italia, in modo che potessero cominciare il lavoro di rammodernamento; rammodernamento, ripeto, finalizzato alle industrie del Mezzogiorno, in modo da « cucire » questo periodo che, come ho già detto, secondo gli studi effettuati sarebbe quello di maggior crisi.

Per il resto, avevamo proposto — come è stato già detto e so che in parte è stato già fatto — il rifinanziamento della legge n. 231, anche se è solo un provvedimento di ordine parziale. Speriamo che questo si possa realizzare, e comunque approfondiremo il problema con l'approvazione della legge finanziaria.

Per la predisposizione del piano di settore, ho già parlato della necessità di una sua profonda modificazione rispetto agli obiettivi stessi che il Governo si è proposto. È necessario riprendere comunque il discorso del piano di settore con il rifiuto *sic et simpliciter* della logica contenuta nella indicazione della CEE, in quanto essa, soltanto per il nostro paese, mirerebbe ad un ridimensionamento che potrebbe essere assunto solo dal Governo, con le forze politiche e quelle sociali, nel quadro certo di un coordinamento della politica marinara e di quella dei trasporti. Penso all'inserimento programmatico della cantieristica nel quadro della politica nazionale dei trasporti, anche marittimi, in relazione anche alla nuova divisione internazionale del lavoro e al collegamento della cantieristica con altri settori industriali di particolare rilievo. Penso al rilancio di una programmazione che coinvolga in modo contestuale le varie componenti dell'economia marittima (flotta, porti, cantieri) in relazione al processo di riconversione produttiva necessario al paese, superando il criterio della sommatoria degli interventi. Penso infine alla definizione del ruolo delle partecipazioni statali

anche — è stato detto anche dal collega Cuffaro — rispetto alle competenze divise tra l'IRI, l'EFIM e — capisco di più — la GEPI, rispetto a quella che sarebbe la sua propria funzione, che desta preoccupazione nell'esigenza di coordinamento.

Ho sentito giorni fa che il presidente del consorzio del porto di Gioia Tauro affermava in televisione che in quella zona sorgerebbe una nuova iniziativa, rappresentata dal riammodernamento ed ampliamento dello stabilimento di riparazioni ferroviarie. Ricordo che all'epoca, quando questo stabilimento fu costruito, si sviluppò una grossa polemica nel paese. Allorché il Presidente Fanfani, compiendo un giro in Calabria, promise lo stabilimento, che fu poi subito realizzato, si disse che sarebbero andate in crisi una serie di industrie del mezzogiorno d'Italia, particolarmente i cantieri metallurgici.

Di fronte a tale notizia, mi permetto di chiedere al signor ministro di voler controllare, anche in relazione a tutto il settore della riparazione ferroviaria, quali siano le possibilità reali di mercato, appunto per non determinare situazioni di concorrenza nel Mezzogiorno. Dico questo per la necessità di un coordinamento del settore.

Vorrei affidarmi alla sensibilità del ministro e di coloro che hanno responsabilità in questi settori, per ricordare che gli uomini del Mezzogiorno sono costretti ad operare in una situazione di estrema difficoltà. Non voglio ripetere le cose dette qui un anno fa circa i problemi del mezzogiorno d'Italia, ma non è assolutamente ipotizzabile che, anziché esaminare come — pur tra le difficoltà — promuovere un ulteriore sviluppo delle nostre zone, ci si veda colpiti da un piano che, anche per volontà del Governo, parla di ridimensionamento. È inaccettabile che non si tenga conto della scelta di fondo fatta rispetto al Mezzogiorno d'Italia!

Noi siamo restati invano in attesa — i colleghi lo ricordano — di una risposta che doveva darci all'epoca il Governo Andreotti. Fu sospesa la discussione, si disse che occorreva un mese di tempo e che

poi ci sarebbe stata data una risposta complessiva sui problemi di Napoli.

PINTO. Meno male che hai tolto la fiducia al Governo Andreotti!

GAVA. Sai che gliela ho tolta perché non c'è più! Nel momento in cui cerchiamo di stravolgere anche una parola di verità in termini politici, ciascuno di noi può riassumere la propria posizione...

BOCCHI. E le proprie responsabilità!

GAVA. Sì, le proprie responsabilità, ma non mi provocate.

BAGHINO. Anche perché siete corresponsabili e, in definitiva, non vi conviene più!

PRESIDENTE. Onorevole Gava, la prego di non raccogliere le interruzioni.

PINTO. È una voce dell'opposizione napoletana che sta parlando!

GAVA. Dicevo: anche per gli avvenimenti di carattere politico verificatisi successivamente, non abbiamo potuto avere una risposta. Oggi, rispetto a quella mozione, ci troviamo su un punto importantissimo, che investe la politica generale del Governo e delle partecipazioni statali sulla questione della cantieristica, ma investe anche i problemi del mezzogiorno d'Italia che noi allora, con la firma di tutti i gruppi, avevamo indicato.

Non abbiamo potuto avere allora, signor ministro, una risposta compiuta su tutti i problemi: ci auguriamo e sollecitiamo oggi — dichiarando la nostra disponibilità ad un incontro sul piano deliberativo per una soluzione che possa trovare concordemente schierate tutte le forze presenti in Parlamento — dal Governo una prima parziale risposta positiva, quella che Napoli e il Mezzogiorno attendono da tempo (*Applausi al centro*).

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

FORTUNA. Signor Presidente, onorevole ministro, dopo il poderoso intervento dell'onorevole Cuffaro e l'equilibrato e pacato (e anche disponibile) intervento dell'onorevole Gava, e in vista del futuro in-

tervento del cofirmatario di una delle mozioni, compagno onorevole Caldoro, voglio soltanto — e possibilmente in modo succinto tratteggiare alcuni punti che penso valga la pena di sottolineare.

E prendo lo spunto, signor ministro, dall'intervento dell'onorevole Gava, il quale giustamente, rivendicando la centralità del problema meridionale e la gravità di tutti gli insulti all'occupazione che possono derivare in tutti i settori (ed oggi in quello della cantieristica), ha sottolineato che tutto può succedere ma non che diminuisca l'occupazione nel meridione.

Io sono completamente d'accordo su questo ma devo dire che forse in questo può anche essere intravista — al di là delle intenzioni — una certa limitazione del problema. Quando, infatti, abbiamo tutti a lungo criticato (sindacati compresi) l'impostazione del piano di settore che ora si vuole cambiare, in quanto esso come elemento di ridimensionamento prevedeva la liquidazione di tremila lavoratori, con la chiusura di due cantieri piccoli o medio-piccoli, non potevamo pensare che oggi questa critica sarebbe apparsa ormai superata, in quanto, indipendentemente dal varo di quel piano di settore, tremila lavoratori della cantieristica sono già stati liberati.

Dico questo per sottolineare che il problema riguarda l'intero settore, non solo la localizzazione dell'occupazione in questa o in quell'altra area geografica dell'Italia, il che rappresenta forse solo un sottoproblema, rispetto a quello principale. Infatti, solo all'Italcantieri, nella zona nord-orientale dell'Italia, sono stati liberati, con il solo blocco del *turn-over*, oltre 1.600 posti di lavoro. Se si aggiungono i 300 o 400 posti persi all'arsenale San Marco di Trieste e in tutto il settore indotto, ecco che già abbiamo una perdita secca senza bisogno del varo del piano di settore.

Questo ha provocato non solo un problema di occupazione (che in certe aree può anche essere riassorbita in altre industrie), ma di eliminazione di un gran numero di vecchi operai specializzati e ca-

pacissimi, i quali costituiscono un vero e proprio patrimonio per un settore dalla tecnologia così elevata e sofisticata come quello cantieristico. E, al di là della eliminazione del *turn-over*, vediamo che anche nei giovani, allenati negli ultimi dieci anni a questo specialistico e duro lavoro, si è determinata una grave rassegnazione, una pesante preoccupazione per l'avvenire: e così molti se ne vanno, determinando non solo una diminuzione di posti di lavoro ma anche una perdita di potenzialità, che dovremmo invece conservare.

Ecco allora che il problema che noi poniamo al ministro è un problema politico nel suo complesso, negli interessi nazionali, al di là ed oltre quelli che sono gli elementi, pur giusti, del mantenimento strenuo di un singolo posto di lavoro in una certa area piuttosto che in un'altra. Questo è il discorso politico che dobbiamo fare e che comporta appunto una scelta politica; scelta politica che non può essere immiserita in un dibattito che può sembrare esser fatto in sordina in quanto legato a delle mozioni settoriali e quindi senza un enorme impegno da parte del Governo: si tratta invece degli interessi nazionali, non solo in un settore ma in tutti gli elementi interconnessi nell'economia nazionale, e perciò ci rifiutiamo di considerare questo un dibattito che riguarda 18-19 mila posti di lavoro in più o in meno, ma riteniamo invece che esso riguardi un settore portante dell'economia in una visione non pessimistica dello sviluppo del nostro paese.

In questo senso noi chiediamo al Governo, al ministro qui presente, non tanto una spruzzata di ottimismo di maniera, che certamente sarà rifiutato proprio dalla formazione culturale e dallo stile del ministro stesso, ma un atteggiamento diverso, se è vero, come è vero, che noi stiamo portando avanti — lo ripeto — in modo rassegnato il discorso sulla cantieristica, perché ci siamo abituati tutti — non proprio tutti, ma in buona parte — a considerare questo come un settore ormai obsoleto, maturo in termini di progressione negativa, in quanto è il tipico campo di asalto dei paesi emergenti del terzo e quar-

to mondo. Bisognerà decidersi (quante volte lo abbiamo sentito!) ad una scelta; comprendiamo che nel settore dei cantieri, la divisione internazionale del lavoro comporta una riduzione dei cantieri nei paesi a più alta industrializzazione, ma proprio su questo chiediamo al Governo di compiere una scelta politica, perché noi sosteniamo che questo assunto non è vero per quanto riguarda l'Italia, non è vero e non può essere vero, per ragioni, si dice, strategiche, per ragioni di previsione e di sviluppo, per ragioni interconnesse su tutta la economia italiana; non può e non deve essere vero al di là — ecco, questo è il problema delle scelte — dei singoli problemi dei costi, che possono nell'oggi essere un elemento economicamente negativo, ma visti nello sviluppo generale del paese essi sono uno dei tanti elementi che comportano una scelta politica.

In questa direzione noi diciamo che è vero che oggi noi ci troviamo in una situazione mondiale di grave crisi. E lo rileviamo anche nella relazione del consiglio di amministrazione dell'Italcantieri quando (riassumendo in grandi linee) rileva che il mercato navale permane in una situazione di grave crisi, perché vi è la caduta nel campo cisterniero, nella maggior parte dei trasporti di massa, per la carenza di nuovi ordini — lo abbiamo visto tutti — sempre più preoccupante, per la riduzione del carico di lavoro, che è conseguenza sempre più paurosa di questa crisi. Abbiamo che 25,8 milioni di tonnellate di stazza lorda registrate a fine '78 rappresentano la diciannovesima caduta trimestrale consecutiva dal record del marzo 1974. Ebbene, tutto questo è vero, tuttavia la stessa impostazione complicata e pessimistica, in parte, del consiglio di amministrazione dell'Italcantieri dice che «tuttavia noi possiamo valutare che a metà degli anni '80 la flotta si troverà certamente invecchiata a causa della ridotta produzione cantieristica di questi anni e le navi costruite negli anni della massima espansione saranno vicino all'età media di demolizione. Inoltre, la continua crescita del fabbisogno di materie prime dovrà incontrarsi con il progressi-

vo calo dell'offerta di stiva, determinato anche questo dall'attuale bassissimo livello di ordini di nuove navi. Ed il naviglio cisterniero di nuova costruzione dovrà corrispondere alle recenti norme sulla zavorra segregata ed occorrerà quindi più stazza per ottenere la stessa portata. Perciò » — conclude in questa direzione il consiglio di amministrazione dell'Italcantieri — « tutto ciò importa piani che farebbero ritenere particolarmente idonee realizzazioni di riassetto più che irreversibili e generalizzati provvedimenti di drastiche riduzioni di potenzialità ».

Su questa linea, non diciamo ottimistica, ma di previsione realistica di superamento a medio termine dell'attuale preoccupante e grave periodo di crisi, si collocano tutta una serie di studi, di indicazioni, di dibattiti, che si collegano ad una valutazione positiva dell'impostazione del problema. Basti rilevare quanto è stato dichiarato il 7 marzo 1979 presso la Commissione trasporti della Camera con la relazione dell'allora presidente Libertini che valutava « la necessità di uscire da una politica rassegnata, da una politica addirittura di provvedimenti-tampone per eludere le critiche meramente di occupazione, per impostare linee organizzative del settore in più stretta correlazione con la politica generale dei trasporti, puntando cioè ad una economia marinara in cui il trasporto marittimo si integri con gli altri modi di trasporto. Tale impostazione deve dar vita ad un piano con un robusto respiro ».

Gli stessi concetti hanno sostenuto le organizzazioni sindacali con una serie di riunioni e di dibattiti che si sono avuti in tutta Italia, l'ultimo dei quali è quello del 25 settembre 1979 promosso dalla FLM, dai marittimi e dai portuali liguri in ordine proprio al problema dell'economia marittima e non solo, quindi, dei singoli livelli di occupazione. Ed infatti, quando da parte dei sindacati si sostiene la liquidazione del blocco del *turn-over*, lo si fa ponendo il problema in una visione di economia generale del nostro paese e non per una riaffermazione esasperata — ed in altri campi legittima — del posto di lavoro. Senza mantenere que-

sto tipo di occupazione, infatti, nel settore della cantieristica — e siamo già a livelli molto bassi — non avremo, in previsione di una possibile ripresa futura, le maestranze sufficienti per far fronte ad una aumentata domanda. A questo proposito, si può prendere in considerazione la diminuzione della capacità progettuale all'Italcantieri di Monfalcone dove, dopo i vari smantellamenti, si possono attualmente progettare soltanto 2,5 navi all'anno. Ciò è manifestamente insufficiente per fronteggiare tutte le future richieste provenienti dalla nostra economia.

In questa stessa direzione si è mossa anche la riunione di Castellammare di Stabia dello scorso 15 settembre, alla quale hanno partecipato i rappresentanti di tutti i partiti. In essa è stato ampiamente sottolineata — come ha già ricordato l'onorevole Cuffaro — la necessità di « evitare la pura logica di ridimensionamento, logica che deve essere battuta sul piano politico con una previsione di politica economica e di sviluppo del paese in tutti i settori, che non può essere bloccata solo dall'esame della crisi contingente ».

È da queste impostazioni che deriva tutto il discorso su un sistema di trasporti integrati; ma noi abbiamo paura di valutare l'incidenza che può avere sul trasporto di merci — prescindendo dai traghetti, che pure hanno la loro importanza — dall'Italia meridionale all'Italia settentrionale una robusta flotta mercantile! Una politica di trasporti integrati non può prescindere dal potenziamento della nostra flotta. Ma anche in altre direzioni nuove indicazioni vanno sempre più emergendo.

Questi sono esempi importanti, che non poniamo soltanto a futura memoria, ma che riprenderemo in occasione della discussione sul piano energetico dinanzi al Parlamento.

Ma è possibile che nessuno, discutendo del sistema dei cantieri, dei porti, della flotta, dell'elemento cantieristico e dell'elemento della mariniera, non inserisca questo discorso nei temi precisi della nostra economia e del nostro sviluppo? Di fronte a noi, infatti, vi sono non solo i problemi del risparmio energetico,

ma anche della continuità di quelli che sono gli approvvigionamenti alla fonte di energia primaria. D'altra parte, questo tema non può essere discusso solo dal ministro dell'industria o dalla direzione generale delle fonti di energia di quel Ministero. Possibile che non si possa fare un discorso integrato su tutti questi temi in un momento in cui appare impraticabile politicamente l'ipotesi alternativa dell'energia nucleare? È, quindi, fondamentale per il nostro paese affrontare il problema della sostituzione dell'olio combustibile con il carbone in tutte le centrali che esistono e che per fortuna sono in gran parte già attrezzate per l'uso semi-immediato del cambio del combustibile. Già nei piani dell'ENEL è previsto il dimensionamento di nuove centrali da 600 e più *megawatt* l'una, fino ad una possibilità di sviluppo a breve tempo di centrali varie per un totale di oltre cinquemila *megawatt*, da alimentare a carbone. E ciò è previsto in una dimensione iniziale, non in un piano di sostituzione graduale, ma deciso e tenace, del combustibile petrolio con il combustibile carbone.

Possibile che non si veda con immediatezza questo elemento rispetto alle dimensioni di questi trasporti e che non si valuti che nei prossimi tre o quattro anni l'ordine di grandezza, solo con un primo piano, sarà di oltre dieci milioni di tonnellate di carbone all'anno? D'altra parte, non si pone neppure il problema di stabilire con quale sistema trasportare milioni di tonnellate di carbone, oltre ad un milione di tonnellate di materiali per i cementifici. Occorre stabilire quale tipo di flotta occorra e quali possibili terminali siano necessari per accogliere questa enorme massa, nonché il tipo di porti che possano ricevere navi da 150 mila tonnellate. Sembra che il ministro Evangelisti abbia ipotizzato qualche giorno fa che potrebbero essere ordinate due navi da 150 mila tonnellate per poter imbarcare carbone. Si pone, pertanto, il problema dei porti e dei fondali. Occorre fare un discorso integrato sui temi della energia, della marineria, della cantieristi-

ca, del sistema dei porti, dei problemi dei terminali del Mediterraneo.

Questi temi non partono certo dalla considerazione che non v'è più niente da fare, che le navi non si costruiscono perché sarebbero soldi buttati via. Questo non è vero, perché dal punto di vista del piano energetico in tema di dimensionamento dei cantieri si sottovaluta completamente questo aspetto, che impone invece una attenzione precisa.

Ecco perché, nell'appoggiare la mozione che è stata presentata dagli onorevoli Cuffaro, Caldoro ed altri, abbiamo sostenuto e sosteniamo con vigore che in attesa di questo rinnovato piano di settore, per il quale si indicano scadenze ravvicinate nel mese di novembre, si dia subito il via ad un piano stralcio immediato, con un pacchetto consistente, che intanto offra la sicurezza che non vi saranno crolli occupazionali o sottodimensionamenti di impianti. Ciò costituirebbe, infatti, una palla al piede, per qualsiasi piano si intendesse varare, di cui difficilmente ci potremmo liberare. Ed è in questa direzione che si muovono le organizzazioni sindacali e tutte le conferenze indette dalle forze politiche e imprenditoriali. Occorre un provvedimento-stralcio, che tuttavia non sia - e ciò è stato sottolineato da tutti - un mero provvedimento-tampone, che serva solo ad erogare acriticamente una serie di miliardi, senza alcuna finalizzazione.

Proprio il coordinamento regionale navalmecanico del Friuli-Venezia Giulia nell'ultimo comunicato, chiarendo la sua posizione sul provvedimento-stralcio, sottolinea in modo preciso che il provvedimento stesso deve avere, certo, caratteristiche di urgenza e limitatezza nel tempo - perché deve coprire solo i vuoti produttivi nell'arco di tempo strettamente necessario a rendere definitivo e operativo il piano di settore - ma che esso deve, però, concretizzarsi in un certo numero di navi con caratteristiche ben individuate da mettere subito in costruzione. Lo sbocco immediato dovrebbe essere quello del completamento del piano Finmare, sia perché ora è bloccato e non completato, sia per

i criteri che dovevano caratterizzare tale piano nell'individuare anche i tipi di nave da costruire.

In questa direzione la richiesta della discussione della crisi della cantieristica ha voluto significare, almeno da parte nostra, ma certamente anche da parte di tutti gli altri gruppi che si sono mossi in tale direzione, una presa d'atto della gravità della crisi in questo momento, e sollecitare — a questo proposito confidiamo molto in una risposta, che si possa ritenere valida, da parte del ministro e del Governo — una soluzione che ci consenta di superare l'attuale stato di rassegnazione e di stagnazione, valutando che anche in questo settore, nell'interesse del paese e dei lavoratori, vi è finalmente una strada da percorrere insieme (*Applausi dei deputati del gruppo del PSI e all'estrema sinistra*).

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

COMPAGNA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non ci sono soluzioni facili di problemi difficili. Io tengo conto, signor ministro, delle difficoltà con le quali lei si confronta — anche telefoniche, suppongo — ed in particolare so bene quali siano le difficoltà della cantieristica italiana nel quadro di una crisi che investe il settore in Europa, e che lo investe anche laddove — fuori e lontano dall'Europa — l'attività cantieristica era tanto fiorente da contribuire a determinare il calo di competitività dei cantieri italiani ed europei.

So bene tutto questo, e non intendo certo nascondermi dietro un generico volontarismo di parlamentare locale ansioso di proporre qualche *éscamotage* per sanare contingentemente i malanni che incombono sui cantieri della propria circoscrizione elettorale. Però si dà il caso che nella mia circoscrizione elettorale siano compresi i cantieri di Castellammare, e che questi cantieri vantino una tradizione nazionale di cui sono testimonianza la *Vespucci*, nave-simbolo della nostra marineria, e tante altre navi che hanno ono-

rato ed onorano la flotta militare e quella mercantile del nostro paese. E si dà pure il caso che dei tre grandi insediamenti cantieristici che fanno capo alla Italcantieri ed alla Fincantieri, e che furono oggetto della ristrutturazione e riconversione specialistica di parecchi anni or sono, proprio quello di Castellammare, rispetto a quelli di Monfalcone e Sestri, risulti il più sacrificato nella programmazione delle commesse.

È lecito allora domandarsi il perché, ed io lo domando soprattutto al Governo. Forse che le specializzazioni attribuite allora ai tre insediamenti erano tali da prefigurare, in caso di crisi, la situazione che ora si è configurata? Oppure quell'attribuzione di specializzazione non era così rigida da giustificare, ora, che la distribuzione delle pur poche commesse disponibili risulti tanto squilibrata a danno dell'insediamento meridionale? Nel primo caso, per dare un po' di respiro a Castellammare, non resterebbe che l'acquisizione di una nuova commessa, e questa dovrebbe essere conforme alla vocazione dei cantieri stabiensi. Ma, nel secondo caso, sarebbe anche possibile — io oso dirlo — una redistribuzione di commesse già acquisite, poche o molte che siano, quando non fosse possibile o soddisfacente l'acquisizione di una nuova commessa.

Ci dica ora il Governo quali possibilità intravede, in primo luogo, per l'acquisizione di una nuova commessa ai cantieri di Castellammare. Prima, mentre parlava il collega Baghino, vi è stato un battibecco che mi è sembrato inappropriato, perché egli dava una buona notizia, semmai da verificarsi: cioè che sono in corso trattative tra i cantieri di Castellammare e l'armamento privato.

In secondo luogo, vorremmo sapere se il Governo intravede questa possibilità di acquisizione di una nuova commessa ai cantieri di Castellammare — come io proponendo a credere — sollecitando maggiormente, appunto, l'armamento privato, magari con adeguate contropartite, che non forzando il molto provato armamento pubblico.

In terzo luogo, ci dica il Governo se ritiene che una redistribuzione delle commesse acquisite da Monfalcone e da Sestri sia tecnicamente ed economicamente praticabile o non lo sia. Io insisto su quest'ultimo punto più scabroso, non solo e non tanto perché so che il rinvenimento di una nuova commessa è tutt'altro che facile, nella situazione attuale; ma anche e soprattutto perché sono stato messo in allarme dai dati che ha riferito ieri un quotidiano della mia città, *Il Mattino*. Io chiedo al Governo una verifica di questi dati. A Castellammare il lavoro è dato soltanto dai quattro supertraghetti della Tirrenia che si vanno ultimando, e poi vi è il buio, e già si comincia a smobilitare; a Monfalcone sta per essere avviata la costruzione di quattro sommergibili per la marina militare, di otto navi mercantili, della portaelicotteri *Garibaldi*, sempre secondo le informazioni fornite ieri dalla stampa; a Sestri sono in costruzione cinque navi, di cui tre per la Tirrenia; a Muggiano, i cui impianti pure fanno capo alla Fincantieri, sono in allestimento tre mercantili e ben cinque fregate, i cui scafi sono usciti dai Cantieri navali riuniti di Riva Trigoso. Ed ho anche letto di una gara indetta dalla marina militare fra i cantieri meridionali per due navi cisterna, ma di cui a Castellammare non sapevano niente. Se queste informazioni pubblicate corrispondono a verità, un urgente problema di redistribuzione delle commesse tra nord e sud si pone anche prima del problema di acquisire una nuova commessa.

RUBINO. Lei che è un meridionalista parli del problema del cantiere di Palermo! Su tremila dipendenti, seicento sono in cassa integrazione!

COMPAGNA. Arriverò a parlare anche di tale argomento.

È un problema, questo della redistribuzione, o meglio ancora, dell'acquisizione di commesse, che coinvolge anche la marina militare. Se invece queste informazioni sono non attendibili, o se nei confronti di una redistribuzione delle com-

messe, e quindi di una redistribuzione del ricorso alla cassa integrazione, dovessero sussistere controindicazioni tecniche ed economiche, allora noi vorremmo — io vorrei — che il Governo ce lo dicesse, corredando di adeguata documentazione le sue informazioni al Parlamento, appunto, sull'attendibilità o meno delle informazioni di stampa che ho riferito, o sulle controindicazioni che il Governo dovesse addurre rispetto alla redistribuzione di commesse da me ipotizzata.

Ecco, signor ministro, mi sono soffermato soltanto sui problemi a breve termine, quelli che potrebbero essere oggetto del piano-stralcio, di cui si è parlato, o addirittura anticiparlo. Per i problemi a medio e a più lungo termine, dopo aver confermato che mi rendo ben conto delle difficoltà con le quali lei si confronta — sono anche consapevole, per la nostra antica colleganza di studi, dell'impegno con il quale lei si confronta con questi difficili problemi per i quali non esistono soluzioni facili — mi limito a dire che la messa a punto del piano di settore è anch'essa a suo modo urgente e deve anch'essa tener conto della distribuzione dell'attività cantieristica tra nord e sud, come altri colleghi hanno raccomandato. Vorrei sapere, inoltre, a che punto siamo con la ristrutturazione della flotta e con l'attuazione della legge n. 684; intendo poi dire che il finanziamento e la rapida erogazione del credito navale devono essere tali da restituire spazio e fiducia all'armamento privato e che a Bruxelles non saremmo credibili se, per difendere le nostre attività risanabili, non sapessimo rinunciare a quelle non risanabili, e fra queste non includerei quelle di Castellammare.

Concludendo il mio intervento, non mi resta che esprimere, come altri colleghi hanno fatto, le mie preoccupazioni anche per certi risvolti non strettamente aziendali di una situazione come quella nella quale le prime dolorose conseguenze occupazionali della crisi cantieristica vengono ad inserirsi non dove la disoccupazione desta assai minori ansie, ma nel napoletano e a Palermo, come prima ri-

cordava il collega Rubino (e non dimentico che ci sono 600 operai, se non sbaglio su tremila, in cassa integrazione), dove la disoccupazione desta ansie assai maggiori e più drammatiche.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare lo onorevole Cirino Pomicino. Ne ha facoltà.

CIRINO POMICINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, è stato prima ricordato opportunamente il dibattito che un anno fa quest'Assemblea svolse su tutta la vicenda complessiva della regione Campania. Forse è bene ricordare che furono i parlamentari firmatari della mozione a richiedere che il Governo non rispondesse dando assicurazioni piuttosto generiche, ma che inserisse le risposte articolate e complessive nel piano Pandolfi, che di lì a poco avrebbe dovuto essere discusso dal Parlamento.

La vicenda politica è da tutti conosciuta perché sia qui necessario ricordare le cause del perché a quelle mozioni non è stata poi successivamente data risposta. Ricordiamo tuttavia ciò perché il dibattito di quest'oggi, su un aspetto e un settore particolare, anche se così vitale per l'area napoletana e per tutto il paese, non sta a significare la ripresa di un metodo di confronto e di sollecitazione a comparti che noi riteniamo superato, perché spesso espressione di un falso meridionalismo ed anche di un rituale parlamentare sovente povero di effetti; tale dibattito rappresenta invece soltanto un tentativo di trovare — io spero — un punto di comune valutazione sull'intera crisi cantieristica, per consentire al Governo di dare una risposta concreta ed immediata alla legittima protesta che è sorta oggi a Castellammare e ieri a Palermo, protesta che muove dalla preoccupazione suscitata non tanto dal provvedimento di cassa integrazione in quanto tale, bensì dalle prospettive a breve e a medio periodo dell'intero settore cantieristico napoletano. Il problema, certamente, è quello relativo alle implicazioni di carattere generale per l'intero settore cantieristico che anche noi, brevissimamente, ricorderemo; tuttavia non

vanno dimenticati l'iniziativa, lo spirito e gli obiettivi che, come parlamentari del Mezzogiorno, portammo un anno fa in quest'aula.

Il provvedimento di cassa integrazione che ha colpito Castellammare è l'espressione aziendale di una crisi più vasta che ha investito l'intero settore della costruzione e delle riparazioni navali. Già negli anni sessanta, tuttavia, questa ha portato ad interventi di ridimensionamento in molti cantieri italiani, da Trieste a Taranto.

Questo sforzo di razionalizzazione e di adeguamento della nostra capacità produttiva alle esigenze di un settore in crisi, addirittura riducendo la nostra potenzialità produttiva, anche rispetto al 1972, del 20 per cento, dovrà essere, signor ministro, un elemento di contrattazione in sede comunitaria, in particolare per quanto riguarda il cosiddetto piano Davignon testé ricordato, che non riteniamo distribuisca in maniera equa i sacrifici richiesti dalla crisi del settore, specie se si tiene conto del contributo che i vari paesi in questi anni hanno offerto all'eccedenza della capacità produttiva dell'intero mercato mondiale.

L'Italia è tra i paesi che già hanno offerto il massimo del contributo di razionalizzazione e di ottimizzazione della produzione; tra l'altro, per quanto riguarda il piano dell'armamento, noi oggi rappresentiamo non più del 2,8 per cento dell'intera flotta mondiale, a fronte del 3,3 per cento del 1970.

L'andamento del mercato mondiale nel settore cantieristico lascia per altro prevedere la permanenza di elementi di crisi anche nel breve e nel medio periodo, fino cioè alla metà degli anni '80, quando si ipotizza una ripresa della domanda internazionale e quindi un riequilibrio tra domanda ed offerta. Sulla base di dati ormai acquisiti, che credo siano in possesso del Governo e che indicano in circa il 40 per cento l'eccedenza dell'attuale capacità produttiva mondiale, si impone un'immediata ricontrattazione in sede comunitaria non soltanto nel settore delle costruzioni, ma anche in quello delle riparazioni.

E credo che questo, in particolare, sia il discorso da farsi per Palermo. Infatti, per quanto riguarda il settore delle riparazioni, agli elementi di crisi internazionale si aggiungono fattori di pesante concorrenzialità relativi ad alcuni cantieri presenti non solo nel lontano sud-est asiatico, ma anche nel bacino del Mediterraneo (Spagna, Grecia, Jugoslavia e Malta): sulla base del minor costo del lavoro e di una minore rigidità nella mobilità della mano d'opera, tali cantieri rappresentano poli d'attrazione per l'armamento privato nazionale ed estero.

Gli organi della CEE, a quanto ci risulta, hanno per altro riconosciuto la nostra particolare situazione e ad oggi la Commissione della CEE ha già dichiarato di essere pronta ad esaminare le richieste di intervento a favore dell'industria delle riparazioni navali. Ci risulta altresì che la Francia abbia presentato un progetto di interventi nel settore.

Ma il taglio politico della mozione presentata dai deputati della democrazia cristiana non è visto nell'ottica — e vorrei tranquillizzare l'onorevole Compagna, che aveva espresso questa preoccupazione — di una difesa assistenzialistica dei cantieri di Castellammare, ottica per altro giustamente respinta dallo stesso movimento sindacale, bensì in quella di difendere i livelli occupazionali nel Mezzogiorno secondo una linea di rilancio della politica industriale produttiva, all'interno della quale, però, privilegiare, con molta serenità e chiarezza, la condizione meridionale.

Premessa indispensabile di una politica di questo genere in un settore in grave sofferenza è l'immediata ripresa in sede comunitaria di una iniziativa che tenda a comporre una linea operativa unitaria anche alla luce delle politiche regionali della CEE.

Ma accanto al rilancio di una ulteriore definizione degli interventi comunitari, per altro sollecitati anche da parte del collega Cuffaro, vi è la necessità che il Governo appronti un proprio piano di interventi a sostegno di un settore che fa registrare anche una caduta della doman-

da interna. È bene ricordare che, a fronte dell'attuale capacità produttiva nazionale, stimata in 500 mila tonnellate di stazza lorda compensata, in assenza di una politica di piano in grado di incentivare la domanda interna, onorevoli colleghi, il fabbisogno nazionale, legato forse più alle esigenze del rinnovo della flotta, potrà corrispondere ad una domanda equivalente in termini di stazza compensata soltanto a 250 mila tonnellate di media fino al 1985, data indicata da più parti come momento di ripresa della domanda internazionale.

La prima domanda da porsi è questa, e cioè se un settore come quello della cantieristica, da considerarsi maturo dal punto di vista industriale, sia da considerarsi meritevole di un intervento pubblico a sostegno della sua attuale capacità produttiva e dei suoi livelli occupazionali, e attraverso quali strumenti lo eventuale intervento pubblico possa realizzarsi. Alla prima parte della domanda la nostra mozione — lo ha già detto l'onorevole Gava — risponde positivamente, non tanto sotto la spinta della pur legittima preoccupazione per la prospettiva dei cantieri di Castellammare, quanto per due considerazioni di fondo. La prima è che obiettivo essenziale per una economia di trasformazione come quella italiana, per altro notevolmente dipendente anche per la posizione geografica dal trasporto marittimo sia per la importazione di materie prime sia per la esportazione di manufatti, è uno sviluppo programmato dell'attività marittima, che sia capace di garantire una flotta moderna, tale da rispondere non solo agli interessi occupazionali, consolidati nel settore, ma anche da contenere il disavanzo della bilancia dei pagamenti che, sul piano dei trasporti marittimi è arrivato nel 1977 a 615 miliardi di lire. In questo senso, una maggiore partecipazione della bandiera italiana al traffico marittimo presuppone anche una incentivazione agli ordinativi per i cantieri, sia nella fase della costruzione sia in quella della riparazione.

La seconda considerazione è che la situazione di crisi mondiale, con la conse-

guente caduta anche della domanda interna, viene ormai da ogni parte considerata un elemento che caratterizzerà il settore cantieristico solo nel breve e medio periodo. L'intervento dell'onorevole Fortuna, per altro, ha aggiunto altre considerazioni suffragando questo tipo di valutazione. E allora una politica di ampio respiro nel settore dovrà raccordarsi non tanto all'attuale condizione di crisi del mercato nazionale e internazionale, quanto alla prospettata situazione di normalità che si andrà a realizzare intorno alla metà degli anni '80, evitando in questo modo il rischio di ridurre drasticamente la capacità produttiva nazionale, tenendo conto, da un lato, della vastità degli investimenti che sarebbero poi necessari per ricostituire un nuovo equilibrio rispetto alla domanda futura e, dall'altro, anche della notevole qualificazione tecnica e professionale del personale cantieristico.

L'importanza strategica del settore cantieristico per un paese come il nostro e la fondata previsione della ripresa della domanda internazionale intorno al 1985 sono dunque i due elementi che giustificano ampiamente un intervento pubblico a carattere congiunturale e strutturale a sostegno del settore, evitando forse di cadere in quella logica di un assistenzialismo che tutti quanti dichiariamo di non volere. Strumento essenziale, certo, è il necessario piano di settore della cantieristica, per altro già presentato alle Camere dal precedente Governo, non solo in ottemperanza alla legge n. 231, ma anche per un giudizio positivo sulla necessità dell'intervento pubblico nel settore.

La nostra richiesta al Governo è innanzitutto la immediata ripresentazione del piano di settore che metta in condizione il Parlamento di definire tutte le misure occorrenti sul piano finanziario e fiscale. E, senza voler anticipare il dibattito, come credo forse abbia fatto il collega Cuffaro, sul piano di settore si intravedono certamente due linee che sono alternative ma in qualche maniera collegabili. La prima è quella del mantenimento dell'attuale struttura produttiva nazionale, mentre la seconda è quella della riconver-

sione di alcuni cantieri. Per quanto detto sinora, appare perseguibile a nostro giudizio un disegno che tenda a mantenere la struttura produttiva agli attuali livelli, con la condizione ovviamente di intervenire durante questa fase congiunturale con provvedimenti di sostegno. La possibilità di una linea che, invece, punti al ridimensionamento della nostra capacità produttiva nazionale dovrà essere innanzitutto considerata in relazione alle previsioni già ricordate di una ripresa della domanda internazionale e tenendo conto che l'Italia ha già pesantemente contratto la propria capacità produttiva con la conseguenziale perdita di circa cinquemila unità lavorative negli ultimi anni.

Inoltre un'ipotesi di riconversione, al di là delle difficoltà di avviare comunque l'attuazione della legge n. 675 — è bene dirlo con chiarezza, onorevoli colleghi —, non si può porre per i cantieri localizzati nel Mezzogiorno. La riconversione di alcuni cantieri, se a questo si dovrà giungere — ma noi riteniamo che si possa evitare questo tipo di discorso — non potrà avvenire che in quelle zone del paese dove il processo di industrializzazione e le condizioni infrastrutturali del territorio consentono un continuo sorgere di iniziative industriali che garantiscono ad un sistema la capacità di assorbimento della forza-lavoro dinanzi ad un processo di riconversione industriale.

Queste condizioni, indispensabili per un serio e positivo processo di riconversione industriale, non esistono nel Mezzogiorno, e meno che meno nell'area napoletana, la cui crisi sociale ed economica ha raggiunto livelli insuperabili. Parlare di riconversione per i cantieri di Castellammare di Stabia rischierebbe di essere un pericoloso diversivo che l'attuale situazione occupazionale dell'area napoletana non può certamente consentire, tenuto anche conto che i cantieri sono prevalentemente industrie di assemblaggio e che, pertanto, incidono pesantemente anche sull'industria indotta. Secondo dati abbastanza noti, ad un posto di lavoro nel settore cantieristico corrisponde, sempre nel settore industriale indotto, un posto o un posto e

mezzo. Se a tutto ciò si aggiunge che la politica delle partecipazioni statali, nell'area napoletana, è priva di ogni iniziativa politica, l'ipotesi di una riconversione dei cantieri di Castellammare assumerebbe solo il significato di una tragica beffa.

Non vorrei che questa ipotesi potesse cadere in un momento in cui la politica delle partecipazioni statali nell'area napoletana rischia di essere subalterna ad un pericoloso orientamento che per altro, opportunamente enfatizzato da un certo tipo di stampa, cerca di rappresentare un Mezzogiorno non industrializzabile, danneggiando anche le industrie che « tirano ». Si parla del fallimento dell'Alfasud, ma non si dice che ad un tiro di fucile vi è l'Alfa Romeo che produce reddito, che vi sono la Aeritalia e la Selenia le quali assorbono notevole manodopera locale. Occorre quindi non sottovalutare questi segnali pericolosi che arrivano rispetto al processo di industrializzazione nel sud.

Se ad un processo di riconversione bisognerà ricorrere, nell'ambito di un piano di settore, occorrerà anche, come è stato giustamente detto, riunificare l'intervento pubblico oggi diviso tra Fincantieri, EFIM e GEPI. Questo ovviamente non potrà riguardare Castellammare che per altro, con la propria caratteristica di monocultura industriale, come città, è inserita in un'area non solo priva di quelle condizioni strutturali capaci di consentire un processo di riconversione, ma già appesantita, oltre ogni limite, da una domanda occupazionale che non trova sbocchi per la permanente crisi di altri settori industriali.

Se questi ed altri aspetti della crisi cantieristica dovranno essere ulteriormente approfonditi in sede di discussione e di approvazione del piano di settore, non ci sfugge che i tempi intercorrenti — questo è bene dirlo con chiarezza — tra l'approvazione definitiva del piano e la possibilità di usufruire dei benefici derivanti dai provvedimenti di legge applicativi del piano stesso (provvedimenti che per altro devono essere approvati dalla commissione CEE a norma del trattato di Roma)

sono tali da non ritenere verosimile la conclusione di tali procedure prima di 12 mesi.

Considerando che dal 1° ottobre 1978 la cantieristica, e dal 1° gennaio 1978 il settore delle riparazioni navali sono privi di provvedimenti incentivanti e di sostegno, e che la legge finanziaria già dispone per il 1979 una erogazione di circa 100 miliardi, credo si imponga, dinanzi ai ricordati tempi necessari affinché il piano da approvare produca nel concreto i suoi effetti, un pacchetto di misure urgenti a sostegno del settore per il biennio 1979-1980. Tali interventi, esplicitando quanto per altro già contenuto nella nostra mozione, credo possano muoversi su alcune linee parallele: la concessione di contributi fino ad un massimo del 30 per cento per le nuove commesse ai cantieri, ma modificando, signor ministro, anche le procedure per rendere più agile l'erogazione dei fondi a causa degli alti interessi passivi che pesano sui cantieri; la concessione di un contributo per la riparazione di navi capace di contenere la competitività di alcuni cantieri, presenti nel bacino del Mediterraneo e non inseriti nella Comunità europea, i cui bassi costi della manodopera locale hanno aggravato la condizione già pesante dei cantieri navali italiani (entrambi i contributi da concordare dovranno, a nostro giudizio, essere strettamente correlati dalla differenza esistente tra costo di produzione e prezzo valido sul mercato); provvidenze per lo svecchiamento della nostra flotta (Cuffaro ne ha ricordato l'età media), attraverso un'ipotesi di intervento anche articolato in due fasi: un contributo per la demolizione e un credito agevolato per la costruzione di nuove unità; il rifinanziamento della legge sul credito navale, per incentivare l'iniziativa armatoriale privata (legge, per altro, che non deve essere sottoposta alla CEE e che rappresenta un utile intervento di sostegno, considerati anche i vincoli che dalla stessa Comunità ci vengono in ordine agli aiuti direttamente fatti ai cantieri).

L'incentivazione ed il sostegno dell'armamento pubblico e privato appare per-

tanto anche un passaggio indispensabile nell'attuale momento di crisi congiunturale, insieme con l'incentivazione della revisione del naviglio commerciale e la trasformazione dei sistemi motori da turbina a *diesel* che, nell'attuale crisi energetica che investe tutto il mondo industrializzato, può rappresentare un utile investimento non soltanto con le esigenze del nostro risparmio energetico, ma anche come utile richiamo verso i nostri cantieri del naviglio estero.

Onorevoli colleghi, la nostra mozione non ha voluto rappresentare — come dicevo all'inizio — una rituale difesa dei livelli occupazionali nell'area napoletana, la cui drammaticità per altro da sola potrebbe anche giustificare tale rilievo. Ma crediamo con profondo senso di responsabilità che il problema dei cantieri di Castellammare vada inserito, certo, nel più vasto problema della crisi cantieristica italiana; ciò non vuol dire certamente una fuga in avanti, ma — vogliamo riaffermarlo, come democratici cristiani — la dignità di una posizione politica che reclama per il Mezzogiorno un lavoro produttivo, e che in questa linea è capace di farsi carico anche dei problemi delle compatibilità generali...

ALINOVI. Non solo come democratici cristiani di Castellammare vi dovete fare carico di questi problemi!

CIRINO POMICINO. Infatti. Noi però non abbiamo il problema suscitato dal federalismo, Alinovi, per cui se non firma il deputato del nord siamo in presenza di una posizione degli amici parlamentari del Mezzogiorno.

ALINOVI. Siamo nel Parlamento nazionale!

CIRINO POMICINO. Certo, e per questo siamo deputati del Parlamento nazionale, non soltanto di Napoli (*Interruzione del deputato Vignola*). Tu fra poco avrai la parola, e allora esporrai la tua opinione. Io non vedo perché Alinovi si scaldi tanto.

ALINOVI. È una posizione perdente; magari ti può procurare qualche preferenza.

CIRINO POMICINO. No, Alinovi, non è problema di preferenze! Forse non mi hai seguito perché parlavi! Abbiamo asserito — ed insistiamo — che il problema di Castellammare va inserito nel discorso della cantieristica nazionale. Lo abbiamo detto con chiarezza, ma tu non segui; puoi controllare sul resoconto della seduta.

Aggiungiamo, oltre a questo, che non saremo certamente disponibili — e su questo c'è una larga convergenza di posizioni — a scaricare sulle regioni meridionali alcune situazioni di difficoltà che devono trovare altri momenti di compensazione, se momenti di compensazione dovranno essere trovati. Questo con molta serenità, ma anche con molta chiarezza.

A questa linea di responsabilità — signor ministro, mi consenta di fare questa considerazione politica — noi non crediamo sia corrisposto analogo atteggiamento da parte della dirigenza della Italcantieri. Si è ritenuto, senza concordarli né in sede politica né con il movimento sindacale, di adottare provvedimenti che, anche se sono ineccepibili sul piano della conduzione aziendale, per il loro spessore politico avrebbero richiesto un momento di riflessione comune fra Governo, sindacati e dirigenza. Questo ci preoccupa, perché va verso una prassi ormai consolidata in alcuni settori delle partecipazioni statali, dove spesso si assumono atteggiamenti e comportamenti tesi a determinare tensioni sociali da utilizzare poi come strumenti, in proprio, di pressione per l'aumento dei fondi di dotazione. Può darsi che la nostra sia una valutazione sbagliata, ma io l'affido, signor ministro, alla sua valutazione.

La grave situazione dell'area napoletana, signor ministro, ma più in generale dell'intero Mezzogiorno, richiede a tutti uno sforzo responsabile e a tutti richiede anche un contributo di analisi e di proposte operative che, lungi dalla tentazione di richieste generiche e demagogiche, consentano al Mezzogiorno di avere ri-

sposte concrete e possibili. La nostra richiesta anche di sospensione della cassa integrazione o, se vuole, del collegamento — come diceva anche l'onorevole Gava — e della finalizzazione all'avvio di provvedimenti urgenti, alcuni dei quali abbiamo pensato di illustrare in questa discussione, si muove in questa logica: di un intervento possibile e produttivo, respingendo certamente con forza ogni tentazione di misure assistenzialistiche, che per altro non corrisponderebbero — mi creda, signor ministro — né alle ansie né alle aspettative della gente del sud (*Applausi al centro*).

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

CALDORO. È stato osservato da parte delle forze più avanzate, da esperti, da tecnici, dalle organizzazioni sindacali, che la crisi che investe questo settore della nostra economia, e da cui poi derivano i pesanti sacrifici umani, le tensioni sociali di tanta parte della nostra collettività nazionale, è la conseguenza del modo di fare politica (caso per caso, con «interventi-tampone»), senza un interesse ed una visione generale dei problemi della politica dei trasporti nel nostro paese, della politica industriale e dei settori industriali a sostegno di una moderna visione del servizio sociale dei trasporti su terra, per aria e per mare.

Tale politica è stata voluta da alcuni gruppi di pressione economici, rappresentati anche da certi settori dei notabili delle partecipazioni statali. Abbiamo già troppe volte denunciato in questo Parlamento, nel paese, che non è più possibile continuare con provvedimenti di utilizzazione delle risorse pubbliche, senza una visione coordinata, programmata, di tutto il settore dei trasporti; in mancanza di una visione unitaria dei problemi, che sono concatenati ed indissolubili, dei porti, della flotta e dei cantieri.

La prima richiesta del gruppo del partito socialista italiano, sulla quale attendiamo una risposta da parte del Governo,

è che occorre accantonare e restituire a chi lo ha preparato il piano di settore per la cantieristica, che non risponde alla nuova visione necessaria per intervenire in maniera moderna, programmata e coordinata in qualsiasi settore dell'economia, ma risponde invece per molta parte alla vecchia impostazione e alla vecchia visione di intervento della mano pubblica.

In secondo luogo chiediamo, di imprimere negli interventi del Governo lo spirito che è scaturito, attraverso dibattiti ed impegni di tutte le forze politiche e democratiche più avanzate, dalla Conferenza nazionale dei trasporti, tenuta l'anno passato dall'allora Presidente del Consiglio Andreotti e dall'allora ministro dei trasporti Vittorino Colombo, e che nella mozione conclusiva, (spostando l'impostazione originaria dei tecnici incaricati dal Governo) diede alcune interessanti indicazioni che, in effetti, collegano qualsiasi intervento, anche sul piano del supporto dell'industria al servizio della politica generale dei trasporti, ad una visione coordinata, programmata e coerente.

Alcune altre cose, in questo quadro generale, noi ci attendiamo dal Governo. È stato già qui ricordato un importante dato: le navi con più di 15 anni di anzianità costituiscono il 27 per cento della nostra flotta mercantile, mentre la media generale nel resto del mondo di questo tipo di navi è del 22 per cento. Ma, onorevole ministro, chi controlla se una nave deve andare in disarmo? Chi stabilisce il momento in cui i motori, lo scafo o le delicate attrezzature di una unità di trasporto non militare hanno bisogno di interventi cantieristici?

La risposta sta in uno di quegli enormi divari che esistono nel nostro paese tra istituzioni e strutture operative dei vari comparti economici: il controllo sulla sicurezza delle navi, sul loro grado di vetustà, sulla necessità di interventi cantieristici è affidato in Italia (caso unico al mondo!) ad una associazione privata. Infatti, il RINA (Registro navale italiano) è diretto e gestito da armatori privati e da assicuratori. Ecco perché poi ci troviamo di fronte a certi dati statistici!

È mai possibile tollerare ancora una simile stortura del sistema, che consente ai più diretti interessati (quegli armatori che ovviamente tendono a sfruttare il più possibile le navi) di stabilire le norme in base alle quali si giudica lo stato e la sicurezza di una nave? E questo determina non solo gravi problemi ai nostri cantieri, non solo il minor grado di modernità del nostro naviglio, ma anche le tante tragedie che coinvolgono la nostra gente che lavora in mare.

Noi chiediamo al Governo di eliminare questa stortura dal nostro ordinamento. Non intendiamo certo con questo proporre pregiudiziali nei confronti delle attività private, che vanno anzi incentivate per la parte che spetta loro di coprire in tutti i settori dell'economia. Non è però tollerabile che si continui a permettere a dei privati di occuparsi di cose che spettano invece specificamente alle autorità dello Stato. Noi socialisti annunciamo pertanto la ripresentazione della proposta di legge (già presentata nella passata legislatura) che tende a trasformare completamente il RINA, da associazione privata in ente statale di controllo sulla sicurezza e sul grado di modernità del naviglio.

Contemporaneamente, invitiamo il Governo a fare la sua parte: desideriamo sapere se intenda intervenire in prima persona o limitarsi ad assistere dall'esterno alla discussione che probabilmente presto si aprirà su questo specifico problema tra le forze politiche e parlamentari. E sia ben chiaro questo punto: è a causa di queste storture che ci troviamo di fronte a certi dati che dimostrano che la nostra flotta è la più vecchia del mondo.

Quello che ho fatto era solo un esempio del nuovo modo di vedere e di affrontare i problemi legati alla cantieristica che noi proponiamo. Quello che vogliamo è che le indicazioni della Conferenza nazionale dei trasporti (che io mi limiterò a riassumere) siano tenute nella debita e necessaria considerazione; e che su di esse ci vengano precise risposte dal Governo, il quale deve dirci se intende attuare quanto le forze politiche democratiche hanno concordato in quella occasione o se si vo-

le restare immobili o addirittura si vogliono fare passi indietro.

Allora ricordo a me stesso e alla Camera quanto in quella occasione si disse e quanto si affermò, indicando al Governo la strada che doveva percorrere. Già il fatto, per esempio, di avere diviso la marina mercantile, un'altra volta, dal quadro della responsabilità e di controllo politico, che prima invece si era già realizzato, dell'unico ministero dei trasporti, è stato un fatto negativo. Mi dispiace che non sia qui presente — come credo invece avrebbe dovuto essere — il ministro della marina mercantile. Ad ogni modo affido quanto dico al ministro che onora il nostro dibattito, anche per le competenze e l'impegno dimostrato come uomo di cultura e come economista, ed oggi come uomo di Governo. E ricordo, quindi, che noi dicemmo in quell'occasione, nella Conferenza nazionale dei trasporti, tutti insieme, che da allora, cioè dall'ottobre dell'anno passato, al 1982 la cantieristica maggiore, per mantenere i livelli di occupazione — nemmeno per aumentarli! — e per saturare quella che già oggi è una ridotta capacità produttiva, e mantenendo la quota di costruzioni militari, ha bisogno di un volume di investimenti da parte dell'armamento pubblico e privato dell'ordine di 1.200 miliardi; e perché questo investimento potenziale — dicemmo — possa tradursi in domanda effettiva di nuovo naviglio, occorre che siano approvate e date tempestive indicazioni e prese adeguate misure di supporto, tanto alla cantieristica che all'armamento. E nel dibattito che allora si fece, con una visione moderna — devo dare atto ai colleghi di tutti i gruppi, ma in particolare al gruppo del partito comunista — già allora su queste indicazioni, che davano una visione più ampia anche della efficacia e, quindi, del riconoscimento dell'efficacia della necessità di sostenere il privato, per la parte sua, che deve fare in questo settore, noi dicemmo, per esempio, che occorre: — e questo deve essere anche la sostanza del piano nuovo di carattere generale ed anche del piano-stralcio che si deve adeguare al nuovo

piano di settore, che noi ci attendiamo dal Governo, sulla base delle indicazioni di questo dibattito — sostegno *ad hoc* ed *una tantum* alle iniziative aziendali tendenti a razionalizzare il processo produttivo; finanziamento agevolato — dicemmo anche questo — per ridurre la incidenza degli oneri passivi; priorità nella fornitura di navi negli accordi di scambio con paesi in via di sviluppo. Dicemmo anche: piena operatività del credito navale, snellimento delle procedure, stanziamenti adeguati, liquidità degli istituti primari e copertura assicurativa contro l'aumento dei costi, assimilando la nave per le sue caratteristiche al prodotto esportato, ancorché destinata ad armatore nazionale (questi provvedimenti consentirebbero — dicemmo e valutammo — la eliminazione degli oneri derivanti dall'alto costo del denaro e dall'alto tasso di inflazione). Costituzione di un apposito fondo — indicammo nella Conferenza — per la fornitura di navi ai paesi in via di sviluppo, analogamente a quanto già fatto da altre nazioni europee; adeguamento delle condizioni di esercizio delle navi di bandiera a quelle vigenti in altri paesi europei, onde ridurre, se non eliminare, il fenomeno delle bandiere ombra; ed infine — la indicazione che scaturì dalla Conferenza — l'impegno da parte degli enti pubblici nazionali a riservare alla nostra bandiera una quota maggiore di trasporto delle materie prime importate, almeno per il periodo di perdurare della crisi cantieristica, escluso ovviamente il settore dei noleggi a viaggio, per rimanere solo a quello dei noleggi a tempo ed assimilabili.

Sono indicazioni pratiche di lavoro che sottoponiamo, anzi risottoponiamo al Governo, perché l'allora ministro dei trasporti, l'allora Governo (alla Conferenza partecipò il Presidente del Consiglio), le accettò, sia pure dopo lunga discussione; e trovammo il modo di fornire queste indicazioni a supporto di quella che allora già era la grave crisi cantieristica del paese; e non a caso queste indicazioni scaturirono da una conferenza generale che vide unite e a confronto forze politiche,

forze sindacali, privati, esperti, tecnici del settore dei trasporti del nostro paese.

Ecco perché noi socialisti — e mi avvio alle conclusioni — confermiamo l'esigenza di ribadire quelle linee ancora valide della Conferenza nazionale dei trasporti per determinare il nuovo piano di settore della cantieristica e i provvedimenti immediati che sono stati qui chiesti non solo dal nostro gruppo e dal gruppo comunista con la mozione che abbiamo firmato insieme, ma anche — ne prendo atto — dal gruppo della democrazia cristiana. Accanto a ciò, ovviamente, occorre il ritiro dei provvedimenti di abbassamento dei livelli occupazionali a Castellammare di Stabia e negli altri stabilimenti non inquadrati nella Fincantieri. Il ritiro è richiesto non soltanto dalla volontà di aderire ad una giusta richiesta delle organizzazioni sindacali, ma anche perché ciò costituirebbe la prova che il Governo intende incamminarsi su una nuova strada. Se la difesa dei livelli occupazionali non venisse garantita, ciò significherebbe che il nuovo Governo non ha l'intenzione o la volontà di adeguarsi alle indicazioni che nel passato anche precedenti governi avevano accettato. Tutto ciò, come è già stato detto dai colleghi comunisti e democristiani, rientra nel quadro di un rifiuto di decisioni assistenziali, e dimostra, piuttosto, la volontà di una inversione di tendenza.

Abbiamo preferito firmare una mozione assieme ai colleghi comunisti perché a nostro avviso l'impostazione di questo documento risponde meglio alla visione alla quale abbiamo anche ispirato la nostra proposta di legge, attualmente all'esame della Commissione trasporti di questa Camera, per la riforma generale dei trasporti e per la ristrutturazione anche dei settori industriali interessati, della cantieristica, della metallurgia ferroviaria, delle costruzioni aeronautiche e dei veicoli per i trasporti collettivi.

Abbiamo notato con grande interesse la presentazione da parte di autorevoli colleghi della democrazia cristiana di una mozione che, per molti aspetti, propone ed indica soluzioni analoghe a quelle che

abbiamo previsto e sottoposto all'attenzione della Camera insieme con il gruppo comunista. Credo, quindi, che sia possibile, se il Governo lo vorrà, e alla luce delle risposte che esso darà alle nostre domande e alle nostre attese, giungere ad una soluzione unitaria di questo dibattito con un documento unitario. Credo che ciò sia possibile, per le cose dette in quest'aula e per le impostazioni che sono state date; d'altronde, è logico che tale convergenza si sia verificata, poiché alcune indicazioni fondamentali in questa materia furono date insieme l'anno passato, nella già ricordata Conferenza nazionale dei trasporti, in una situazione in cui avevamo un Governo appoggiato da un arco vastissimo delle forze politiche di questo Parlamento. Oggi abbiamo un Governo diverso, si è detto di tregua, o di attesa, ma non è certo un Governo che deve rimanere immobile, anzi da esso ci attendiamo l'assunzione di iniziative, anche perché al suo interno abbiamo per la prima volta delle presenze significative, che non definisco di esperti o di tecnici, perché un Governo è essenzialmente un collettivo politico ed ogni suo membro è soprattutto un uomo politico. Ritengo che per la prima volta vi sia la possibilità di non lavorare più soltanto negli uffici legislativi dei Ministeri o di non dare più indicazioni (e talora lezioni) non solo agli allievi, ma anche alla classe politica nel suo complesso, dalle aule universitarie, ma credo che oggi vi sia la possibilità di applicarsi e di dare soluzione concreta ai problemi, sulla base di quello che è stato fino ad oggi preparato, sulla base dei confronti che si sono sviluppati nel paese. Credo che sia un'occasione più unica che rara, per questo Governo, di dimostrare che le cose si possono fare, che un Governo, sia pure di attesa e di tregua, non è un Governo immobile, che un Governo che non ha più un sostegno vasto come i precedenti governi è comunque un Governo che ha una grande missione da compiere nel paese, quella di riannodare il filo di una esigenza che mai come in questo momento si avverte in tutta la nostra collettività nazionale, di riannodare cioè i fili del confronto e del-

l'intesa tra i grandi partiti democratici del paese.

L'onorevole Compagna ha ricordato Castellammare di Stabia, il significato democratico e politico e la grande tradizione di quei cantieri. Nel 1944-1945 quei cantieri furono ricostruiti, grazie allo sforzo solidale di tutte le forze democratiche, dalle macerie della guerra voluta dal fascismo. Proprio in Castellammare di Stabia i primi governi municipali videro comunisti, socialisti e democratici cristiani insieme, e fu possibile la difficile opera di ricostruzione non solo lì ma in tutto il paese. Oggi ci troviamo in una situazione analoga dal punto di vista delle difficoltà sociali e politiche. Sappia questo Governo dare un contributo al fine di riannodare quel discorso di unità, di solidarietà nazionale, necessario per risolvere questo e gli altri gravi problemi del paese (*Applausi dei deputati del gruppo del PSI e dell'estrema sinistra*).

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

VIGNOLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori del Governo, mi sembra giusto e corretto per prima cosa ringraziare il Presidente della Camera, onorevole Nilde Iotti, per avere sostenuto, insieme al capigruppo, l'iscrizione all'ordine del giorno delle mozioni sulla cantieristica. È un ringraziamento non formale anche da parte dei lavoratori napoletani, che in queste settimane hanno lottato e si sono rivolti al Parlamento per sollecitare l'accoglimento della loro rivendicazione di lavoro e di occupazione. È un ringraziamento politico, perché si realizza attraverso questo dibattito un rapporto reale, positivo, tra Parlamento e problemi e lotte dei lavoratori. È un rapporto reale, che bisogna alimentare e sostenere nella nostra azione dei prossimi mesi e dei prossimi anni.

È un merito dei lavoratori napoletani il fatto che questa ottava legislatura si apra con un forte richiamo alla programmazione, appunto con la discussione delle mozioni che chiede il piano di ristrutturazione e di rilancio della cantieristica nel

nostro paese. D'altra parte, vedete, onorevoli colleghi democratici cristiani di Napoli, i nostri problemi...

ALINOVI. Non solo di Napoli!

VIGNOLA. Avremmo avuto piacere di ascoltare la voce dei colleghi non di Napoli!

BAGHINO. Noi abbiamo parlato di tutti i cantieri d'Italia!

VIGNOLA. Onorevoli colleghi, i nostri problemi, anche quelli più modesti, anche quelli più piccoli, pongono immediatamente problemi di ordine generale e di rilievo politico. I problemi di Castellammare si affrontano e si risolvono nel piano della cantieristica. Ma procediamo con ordine, vediamo la storia di quest'anno, non quella antica, e scopriamo che il primo problema politico davanti a noi è quello del rapporto tra Parlamento, Governo e finanziarie pubbliche.

La storia è questa: il Governo ha presentato, nell'agosto del 1978, a nome del CIPI, un cosiddetto piano della cantieristica, un piano respinto dal Senato, respinto dalla Camera, respinto dalle regioni, respinto dai sindacati. Dovere del Governo sarebbe stato quello di presentare al Parlamento un piano che avesse corretto quello precedente, e raccolto le indicazioni provenienti dal Senato, dalla Camera, dalle regioni, dai sindacati dei lavoratori. Questo non è avvenuto, ma mentre il Governo...

FEDERICO. Quando ha respinto quel piano la Camera?

VIGNOLA. La Camera l'ha respinto nella Commissione trasporti il 7 marzo 1979.

FEDERICO. Ma su quel piano c'erano state solo le comunicazioni del Governo, non si è verificato un dibattito.

VIGNOLA. Sarò preciso su questo, onorevole Federico; non ripeterò le inesattezze contenute nella vostra mozione.

FEDERICO. Ma la legislatura era decaduta.

VIGNOLA. No, per l'esattezza il 7 marzo 1979 la seduta della Commissione trasporti della Camera si concluse con la decisione di inviare il resoconto al ministro della marina mercantile, avendo quindi sostanzialmente raccolto in modo unitario una serie di proposte e di indicazioni.

FEDERICO. Mi sbaglio, o dopo il 7 marzo è stata sciolta la Camera?

VIGNOLA. Vi chiedo scusa, onorevoli colleghi, è la prima volta che parlo alla Camera, e per me è già una notevole fatica parlare e dominare l'emozione; consentitemi, pertanto, di poter continuare e di esprimermi in modo preciso.

Intanto, non si possono invocare lo scioglimento della Camera e le elezioni anticipate perché siamo ad ottobre, e sino all'agosto scorso è stato in carica l'onorevole Andreotti, e con lui il suo ministro dei trasporti, l'onorevole Preti. Quindi, non è che ci sia stato il vuoto: per tante altre cose il Governo ha governato; per la cantieristica, invece, non è in grado ancora oggi di dare indicazioni precise.

Ma mentre questo avveniva — ecco il punto del rapporto tra Parlamento, Governo e finanziarie pubbliche — la Fincantieri attuava il piano del CIPI dell'agosto 1978, in modo strisciante, bloccando il *turn-over*, istituendo la cassa integrazione guadagni in molti cantieri, tra i quali anche Castellammare, operando un decentramento e un appalto sfacciato delle lavorazioni spettanti ai cantieri, procedendo alla chiusura di interi reparti.

Noi qui abbiamo — ecco come dalle piccole cose spuntano le grandi, che dobbiamo attentamente osservare — la spia di un rapporto specifico Parlamento-Governo e finanziarie, per quanto attiene alla cantieristica, ma potremmo, onorevole Russo, fare anche qualche riflessione per quanto riguarda la GEPI e la sua capacità di rispettare non dico le indicazioni

del Parlamento, ma almeno le indicazioni del CIPI. Ma è giusto distinguere tra Governo e finanziarie pubbliche? Il non operare del Governo non è anche alibi, licenza di fare e di disfare e di lasciar fare le finanziarie pubbliche? Non è stato forse il governo del non-governo la politica di Governo propria di tutti questi lunghi anni da parte della democrazia cristiana?

Ora, voi sapete che ho dietro di me un'esperienza più che ventennale di dirigente sindacale e sono, come dire, istituzionalmente unitario; anche in questa occasione, perciò, desidero lavorare per una mozione unitaria, per impegni unitari. Ma oltre ad avere questo spirito unitario, che mi ha sempre animato, ho prestato anche molta attenzione a quello che dicono i lavoratori. E a questi è molto difficile non rilevare responsabilità e rinunciare ad una critica precisa. D'altra parte, onorevoli colleghi della democrazia cristiana, proprio perché le questioni che poniamo sollevano problemi politici più generali, proprio perché è sempre più difficile trovare soluzioni parziali e di tamponamento, tant'è vero che, con tutta la fatica che avete fatto certamente nel corso di queste ultime settimane, l'onorevole ministro della marina mercantile non si è neppure presentato al dibattito...

FERRARI MARTE. Ma è stato rimorchiato dai trasporti!

VIGNOLA. Proprio per questo, dicevo, l'unità locale, quella che abbiamo fatto a Castellammare, non è ambigua solo se ogni soluzione temporanea — che noi riusciremo a costruire per Castellammare — si inquadri in una prospettiva concretamente determinata di piano nazionale. Questo è il punto che qualifica l'unità e che le toglie il carattere assistenziale e municipalistico; e in questo senso indubbiamente qualche tentazione vi è stata, anche nel presente dibattito: e non mi riferisco all'onorevole Cirino Pomicino, se questi gradisce la precisazione...

CALDORO. Lei deve ricordare anche che Gava è membro della direzione...

VIGNOLA. Ecco, onorevole Caldoro, lei mi ha tolto la parola di bocca: Gava ha determinato una accentuazione di questo tipo, che noi non possiamo accettare: si tratta di una accentuazione tradizionale, vecchia della democrazia cristiana. Ma non si capisce, da parte di questi colleghi, che lo spazio ormai è non dico ridotto, ma pressoché inesistente.

D'altra parte, proprio perché io ho fatto la storia dall'agosto 1978, mi sono anche preoccupato di vedere i tempi e le possibilità di costruire un piano-stralcio, perché questi esistevano. Infatti, sono molti anni che si dibatte a Castellammare il tema della cantieristica, e soprattutto del ruolo e della qualificazione del cantiere di Castellammare. Si sono offerte possibilità sia di piani-stralcio sia di un piano settoriale. Ebbene, leggendo la relazione sullo stato dell'industria presentata dal ministro responsabile alla fine del 1977, ho riscontrato, nello specchio finale, al capitolo relativo alle leggi concernenti il Ministero della marina mercantile, che le disponibilità residue globali, appunto alla fine del 1977, erano di 913 miliardi e 577 milioni; pure per il 1980 vi sono, per due leggi, ancora stanziamenti residui: rispettivamente 7 miliardi e 2 miliardi e mezzo; vi è, quindi, ancora una giacenza di 9 miliardi e 500 milioni da spendere entro il 1980. Quindi, vi è lo spazio per un piano-stralcio, per costituire un pacchetto di domanda. Pertanto, non vi è stato da parte del Governo e del ministro della marina mercantile, che è assente da questo dibattito, alcuno sforzo per dare una risposta immediata ai problemi di Castellammare (*Interruzione del deputato Cirino Pomicino*).

Il secondo problema politico che intendo sollevare concerne l'atteggiamento generale del Governo e delle finanziarie pubbliche rispetto alle crisi internazionali di taluni settori e alle direttive della CEE. Io mi sento di condividere, a questo proposito, due orientamenti generali ed una constatazione espressa, l'altro ieri alla Commissione bilancio, dal professor Lombardini. Egli — naturalmente ne aspetto una traduzione pratica — l'altro ieri in

Commissione bilancio ha espresso alcune considerazioni che ritengo interessanti; la prima è di non confondere l'andamento mondiale attuale con i possibili andamenti di lungo periodo; mentre per la seconda considerazione, riferita alle direttive CEE, vorrei ricordare la formulazione del professor Lombardini secondo la quale: «Altri possono ridurre e sono interessati a prezzi alti, noi non possiamo ridurre e siamo interessati a vendere», naturalmente con ristrutturazioni, con tecnologie, con produttività e uno sviluppo della imprenditorialità. Quindi, vi è nei confronti della CEE non un problema tutto interno alla politica comunitaria di contrattazione dei livelli quantitativi, ma vi è il problema, come ha giustamente sottolineato il professor Lombardini, di una caratteristica specifica e diversa della struttura economica del nostro paese che deve essere fatta valere in sede comunitaria.

L'altra considerazione che faceva il professor Lombardini era quella riferita alle perdite strutturali che comporterebbero un allentamento del *management*. Ciò ha particolare rilievo per l'impostazione e la tenuta meridionalistica rispetto ai punti in crisi dei settori produttivi.

Per quanto riguarda la situazione di Castellammare, è stato detto e ricordato che si tratta di un cantiere antico, ma a parte l'antichità, nel corso di questa nostra epoca era ed è attrezzato per produrre navi ad alta tecnologia. Vorrei ricordare che si tratta del cantiere dove sono stati prodotti i primi traghetti costruiti in Italia, i cosiddetti *Canguro*, dove è stata costruita una nave da carico altamente automatizzata come la *Esquilino*, che ha prodotto una nave per la trivellazione del fondo marino, una delle più sofisticate per il suo allestimento speciale, come la *Saipem II*. Rispetto a questa struttura altamente qualificata che altri paesi ci hanno invidiato e ci copiano oggi, la Fincantieri ha proceduto ad una progressiva dequalificazione dell'attività del cantiere di Castellammare.

Il problema che stiamo discutendo, relativo alla revoca della cassa integrazione

guadagni a Castellammare, non è il problema della cassa integrazione in se stesso, ma è quello dell'inversione di tendenza di un processo che è venuto avanti nel corso di questi anni. A questo proposito, vorrei ricordare che l'ultima assunzione operata al cantiere di Castellammare risale al febbraio 1978; ritengo che i colleghi sappiano cosa significa tutto ciò non soltanto in termini di riduzione di organico, ma anche in termini di invecchiamento delle maestranze, di sfaldamento della stessa tenuta produttiva dello stabilimento e in termini di allentamento del *management*, cui si riferiva il professor Lombardini.

Ecco perché ribadiamo i punti della nostra mozione, che sono irrinunciabili; chiediamo un piano della cantieristica ed un piano-stralcio con le date che abbiamo indicato del 30 novembre 1979 per il piano di settore e del 15 ottobre 1979 per un piano-stralcio in modo da procedere alla revoca della cassa integrazione guadagni ed operare una inversione di tendenza che non prenda le mosse soltanto da una commessa per Castellammare, ma significhi rilancio di un ruolo produttivo e qualificato del cantiere stesso come segnale per una ripresa di tutta la cantieristica nazionale. Non dimentichiamo che altri cantieri hanno la cassa integrazione: siamo sensibili a Palermo, siamo sensibili ad Ancona ed a Venezia. Chiediamo, quindi, una inversione di tendenza, che si misuri per Castellammare e per la Navalsud.

La questione del rapporto Parlamento-Governo-finanziarie per la GEPI diventa scandaloso, perché quella società «privata» (che si sottrae al controllo del Parlamento e di qualsiasi Ministero e che dovrebbe rispondere soltanto per l'attuazione delle direttive CIPI) ha proceduto in modo unilaterale ed arbitrario alla sospensione del finanziamento concesso alla Navalsud, finanziamento che avrebbe consentito a questa società di entrare finalmente nell'attività produttiva. Oggi a Napoli abbiamo uno stabilimento improduttivo, abbiamo finanziamenti erogati solo in parte a causa di una decisione unilaterale ed arbitraria.

Permettetemi ora di proporre un argomento, sempre relativo al legame tra questioni particolari e questioni generali. In quale contesto si inserisce il problema della cantieristica di Castellammare? Non voglio qui dire che a Napoli ed in Campania più acuta è la disoccupazione, soprattutto quella giovanile, e più drammatico e critico è il richiamo pressante ad un'azione del Governo; voglio dire, invece, che Napoli e la Campania rappresentano anche una grande realtà produttiva, con ampie potenzialità. E tra queste, professor Lombardini, vi è il patrimonio industriale e di servizi delle partecipazioni statali.

Rispetto a questa grande potenzialità per un ulteriore sviluppo, dobbiamo dichiarare la nostra insoddisfazione per la politica perseguita dalle partecipazioni statali a Napoli, in Campania e nel Mezzogiorno. E siamo insoddisfatti non soltanto per il calo degli investimenti delle partecipazioni statali nel Mezzogiorno (tendenza manifestatasi sin dal 1975), ma anche per notizie più recenti. Si è tenuta a Napoli presso l'ISVEIMER, una conferenza dell'avvocato Sette che tutti - dico tutti - i settori politici e gli ambienti economici e finanziari hanno considerato quanto meno deludente, dal momento che l'avvocato Sette non ha saputo offrire alcuna indicazione circa i problemi dello sviluppo delle partecipazioni statali nel Mezzogiorno (tema all'ordine del giorno).

Noi chiediamo allora al professor Lombardini un intervento organico ed unitario delle partecipazioni statali. Cosa intendiamo dire con questo? Si è avviato per l'Italsider, si annuncia per la Deriver un processo di ristrutturazione interessante, dal quale si intravede una qualificazione dell'area siderurgica napoletana. Ma a parte il fatto che ciò avviene sempre attraverso una riduzione degli organici, restano ancora fuori per l'assenza di indicazioni nuove - ecco il discorso del piano organico ed unitario - la Dalmine, per la quale vi è il pericolo immediato della cassa integrazione guadagni, l'ARMCO-Fin-sider, la Tecnocogne di Scafati e la Tecnocogne - investimento promesso - di Avellino. Così noi possiamo rilevare che

per l'Alfasud sono certamente interessanti le ultime dichiarazioni rese da Massaccesi a Francoforte, e dopo Francoforte. Si pone un problema di qualificazione ulteriore della produzione. Lei ha parlato in Commissione bilancio di raddoppio della produzione all'Alfasud e quindi di potenziamento degli impianti. Ricordiamo che vi era un discorso sospeso, quello dell'APOMI 2. Noi accettiamo, anzi sollecitiamo la sfida di Massaccesi, perché su questa linea di ammodernamento e di potenziamento dell'Alfasud non solo siamo d'accordo ora ma lo siamo stati già negli anni passati: ricordo l'assemblea di Lama di alcuni anni fa per il « sei per sei » all'Alfasud, assemblea combattuta, nella quale il segretario generale della CGIL fortemente sostenne una linea di sviluppo della produttività e dell'avanzamento dello stabilimento dell'Alfasud. Ma deve essere chiaro tra noi che ogni discorso non può che essere inquadrato in una prospettiva di sviluppo produttivo, di qualificazione e di autonomia dello stabilimento dell'Alfasud di Napoli.

Bene per l'Aeritalia, che si è posta problemi di sviluppo produttivo e di sviluppo occupazionale; ma per il centro aerospaziale, per il quale già sono stati stanziati 40 miliardi, ancora non si intravede una prospettiva di realizzazione.

Così dicasi per quanto riguarda lo MCM di Salerno, per il quale vi è un piano di ristrutturazione che già ridimensiona il ruolo pubblico nel settore cotoniero nonché il numero degli organici, mentre ancora non si intravede l'indicazione sostitutiva dell'ENI, che pure era stata promessa qualche anno fa. Così per la SME, per la quale sollecito la discussione delle interrogazioni e interpellanze presentate da vari gruppi.

E così vi sono ancora altri problemi legati ai piani dei trasporti, di cui tra l'altro stiamo anche discutendo: il piano delle ferrovie dello Stato ha, nella realtà napoletana e meridionale, un grande significato per sostenere uno sviluppo produttivo nuovo e assai elevato. Vi è la possibilità concreta di spostare l'asse verso il Mezzogiorno nel settore delle produ-

zioni del materiale ferroviario: la SOFER, l'AVIS, la FIORE, l'ITALTRAFO, l'OM di Reggio Calabria, la FERROSUD di Matera sono i punti di forza di una struttura produttiva che può dalla domanda pubblica trarre occasioni nuove di sviluppo e di potenziamento. Ecco perché ho dichiarato la mia insoddisfazione per la politica attuale perseguita dalle partecipazioni statali e mi rivolgo a lei, professor Lombardini — associandomi alle considerazioni fatte dal collega, compagno Caldoro, circa la sua qualificazione culturale e professionale — nella speranza che vi sia per la sua azione, una indicazione concreta di forte segno meridionalistico nello sviluppo della occupazione e dell'attività produttiva delle partecipazioni statali (*Applausi all'estrema sinistra e dei deputati del gruppo del PSI*).

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

PINTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, sarò molto breve perché, secondo me, molte cose sono state dette in questo dibattito, che ha corso il rischio di essere « municipalizzato » — e non è un giudizio polemico quello che voglio esprimere — dalla quantità degli interventi dei parlamentari napoletani. Non che essi non abbiano il diritto di farlo; ma, se ciò è normale possa avvenire in piccoli gruppi come quello al quale io appartengo, e nel quale appunto vi sono parecchi meridionali, quando invece accade in gruppi assai più consistenti sta a significare che siamo autorizzati a pensare che vi sia una impostazione localistica del problema.

Sono state presentate molte mozioni sul problema della cantieristica, e sarebbe assurdo non riconoscerlo, ma non perché dobbiamo rivendicare in quest'aula l'appartenenza a quell'area che è più emarginata e sofferente rispetto ai problemi del paese. Io farei a meno di prendere la parola in quest'aula per convincere gli altri ad affrontare i problemi del Mezzogiorno. Penso che ognuno che abbia dei legami con questa parte del nostro paese, e li

abbia in modo corretto ed onesto, aspiri a far sì che nei prossimi anni non vi siano più dibattiti puntualizzati non sui problemi, ma sulle regioni.

Sono state presentate diverse mozioni che hanno preso lo spunto dalle manifestazioni di lotta degli operai di Castellammare di Stabia, che vedevano prospettarsi la cassa integrazione. Al riguardo sono contento della partecipazione diretta di questi lavoratori ai nostri lavori, in modo che abbiano potuto ascoltare da vicino come il dibattito è stato affrontato. Le mozioni presentate ricalcano, grosso modo, le stesse linee e le stesse posizioni; però mi permettano i colleghi della democrazia cristiana di ricordare che fu la Commissione trasporti della Camera, e non del Senato, quella che approvò, il 7 marzo 1979, una risoluzione per un piano stralcio e che, se non sbaglio, tale piano era il piano Davignon e non Darignan. Temo che questi siano errori dovuti all'improvvisazione con cui si è affrontato il problema.

Ho detto che questo dibattito nasce dalle iniziative di lotta degli operai di Castellammare, i quali al loro interno vivono diverse sensazioni. È forse più facile che essi si sentano vicini all'intervento del collega Gava, della democrazia cristiana, di questo partito che da molti anni è all'opposizione, il quale afferma la necessità di un provvedimento-tampone per risolvere momentaneamente il loro problema. Proprio per questo motivo dobbiamo avere la capacità di impostare una problematica complessiva e generale. Non penso che gli operai di Castellammare questa sera siano qui perché temono la cassa integrazione; ritengo che essi vogliano quella sicurezza sul lavoro, quelle garanzie e quelle prospettive che rispetto al domani li possano far star tranquilli. Credo che i lavoratori di Castellammare di Stabia vogliano che di loro si parli non per ottenere delle misure tampone, non per trovare soluzioni provvisorie, bensì perché del loro lavoro si parli.

Il collega Gava criticava prima il partito comunista affermando che i componenti di quel gruppo erano presenti in aula

soltanto durante l'intervento del collega Cuffaro. Però, per lo meno, se si lancia il ramoscello dell'unità, si abbia la compiacenza di ascoltare che cosa gli altri possono rispondere, altrimenti è una unità presuntuosa, che non accettiamo perché non la possiamo accettare. Forse non la potremo accettare perché ci è stata lanciata da Gava ma, anche volendo passare su questo, non la si può accettare se poi chi lancia questa offerta non partecipa al dibattito e non ascolta i vari interventi che vengono svolti in questa aula. Mi sia consentito, però, di riferirmi al suo discorso anche in sua assenza.

Ho intenzione di intervenire pochi minuti in questo dibattito per chiedere quelle misure immediate in una logica di prospettiva, che per altro — non ho problema ad affermarlo — sono contenute ampiamente nelle mozioni presentate dal gruppo comunista e dal gruppo socialista, e che semmai dovranno essere analizzate approfonditamente nel momento in cui si discuterà dei piani di settore. Voglio dire però che, se io non fossi uno che fa politica da una decina di anni e non la facesse nella città di Napoli e fossi entrato in quest'aula come un invitato fra il pubblico, avrei potuto, visto che non si annuncia « Ha facoltà di parlare l'onorevole Gava della democrazia cristiana », pensare che stava parlando un esponente politico di un partito che non ha nessuna responsabilità rispetto a certi problemi del paese. L'onorevole Gava ci è venuto a dire che ci possono essere delle posizioni nella Fincantieri che vogliono sfruttare la cassa integrazione degli operai per avere dei finanziamenti; oppure l'onorevole Gava ci viene a parlare — e lo dice solo in questo dibattito, per cui sono autorizzato a pensare che si stia coltivando il proprio orticello con una manciata di voti — a proposito della cassa integrazione e ci dice: « Noi non vogliamo una cassa integrazione che non sia finalizzata ad un discorso di programmazione e di prospettiva ». L'onorevole Gava viene in quest'aula a parlare di Napoli, della grande sacca di disoccupazione che vi è in questa città, a dire che non vuole la « guerra dei po-

veri » e a dire altre cose in modo indegno... (*Interruzione del deputato Cirino Pomicino*). Cirino Pomicino, consentimi; facciamo politica da troppo tempo e ci conosciamo troppo bene. L'onorevole Gava avrà potuto avere tutti i rapporti che vuole in questi mesi con gli operai di Castellammare di Stabia, avrà forse potuto ottenere, se non si va fino in fondo, la più grande solidarietà rispetto ai problemi di questa città, ma io dico che la sua è una posizione truffaldina...

RUBINO. Questo è un tuo giudizio personale !

PINTO. Certamente, io non parlo a nome delle grandi masse, non parlo a nome dei grandi partiti, parlo a nome...

RUBINO. Di Prima linea !

PINTO. ...parlo a nome personale, esprimo l'opinione di un individuo che cerca di dare il suo contributo, quando ci riesce, e che è convinto di darlo anche quando non ci riesce, perché a volte anche delle imprecisioni e delle contraddizioni possono aiutare gli altri a capire, se si ha la volontà di capire.

Ci ha lanciato il ramoscello dell'unità della mozione unitaria, che è inaccettabile se non si parla delle responsabilità gravi e precise, se non si dice che la cassa integrazione deve essere respinta e che non vogliamo che dei lavoratori paghino sulla propria pelle anni di ritardi, anni di malgoverno, anni in cui è stata condotta una politica che ci porta ancora a dei ritardi notevoli.

In nessun settore specifico abbiamo mai assistito ad un disegno programmatico, che avrebbe dato sicurezza, garanzia, soddisfazione o anche invito alla produzione ai lavoratori impegnati in quel settore. Abbiamo assistito ad un modo di governare che era quello del tamponare, di togliere l'acqua con il secchiello da una barca che purtroppo sta per affondare. Dico « purtroppo », perché, se la barca affonda, i primi che pagano sono determinati ceti sociali, sono i lavoratori !

Per la mancanza di una politica seria di settore non pagano certo gli armatori, cui abbiamo comprato le navi a prezzo maggiorato, per rivenderle semmai ad un prezzo ridotto! Abbiamo permesso l'arricchirsi dei Crociani, dei Costa, dei Lauro! Quando vi è da pagare, non pagano gli armatori, ma i marittimi che sono stati costretti all'esodo agevolato, quei marittimi che a centinaia erano impegnati sui transatlantici, quando in tutto il mondo si cominciavano a costruire le navi-contenitore, le navi-trasporto, le navi-traghetto. Ma allora vi era la mafia del potere politico e del potere economico.

Una politica portuale non attrezzata a Napoli chi la paga? La paga lo scaricatore al porto se entra o non entra la nave che trasporta le banane o la paga chi per anni, responsabile di quel settore, non ha avuto la capacità di indirizzare la ristrutturazione per un porto diverso? La politica cantieristica chi la paga? Mi sembra che si stia cercando di farla pagare ai lavoratori.

Signor rappresentante del Governo, mi avvio a concludere questo mio intervento, ancora una volta pieno di amarezza, perché ancora una volta siamo costretti all'interno di quest'aula, per responsabilità del Governo, ma anche per responsabilità di certe forze politiche, ad affrontare problemi, che dovrebbero essere nazionali, per le migliaia di vite umane, di soggetti, di uomini e di donne, di giovani e di anziani, che investono, ma che non vengono risolti in modo nuovo, tale da aprire orizzonti, se non per dare certezza, almeno per tenere accesa la speranza.

Quello che le chiedo, signor rappresentante del Governo, è che nella sua replica vi sia innanzitutto una presa di posizione immediata rispetto alla cassa integrazione; che vi sia un impegno a portare in Parlamento il piano di settore. In proposito, non sono d'accordo con il collega Compagna. Mi sembra che noi tutti acquistiamo in quest'aula un carattere di verginità! Il collega Compagna, più volte sottosegretario, più volte uomo di Governo ed esperto meridionalista, si è lasciato prendere la mano. Non dobbiamo chiede-

re la redistribuzione delle commesse. Redistribuire che cosa, se tra poco a Venezia vi sarà la cassa integrazione? Si rischia di far fare passi indietro all'unità nord-sud su certi problemi, mentre invece dobbiamo creare nuove spinte per azioni che si muovano in una logica diversa. Allora, semmai, si potrà parlare di misure temporanee, a patto che sullo stesso tavolo vi siano altre cose, che vi siano programmazioni per il futuro.

Non ripeterò quanto hanno già detto altri colleghi a proposito del piano portiflotta-cantieri e dei nostri interventi presso la CEE. Non intendo, signor rappresentante del Governo, lanciare moniti per sottolineare che qualsiasi piano dovrà essere strutturato in modo da non comportare cassa integrazione o licenziamenti nelle regioni meridionali. Non dico queste cose perché le trovo superflue, perché la situazione del sud è oggi drammatica: non aggiungo altro, perché altrimenti cado nel ritornello, nella questua.

Le dico, però, signor rappresentante del Governo, che sarà nel sud che potremo verificare l'impegno del Governo che lei rappresenta. Dal modo in cui si risponderà al problema della cassa integrazione a Castellammare di Stabia (cioè nel luogo in cui la situazione sociale ed economica è più difficile), noi potremo tastare il polso di questo Governo e vedere se veramente esso intende realizzare quella linea di tendenza che, al di là delle diverse posizioni, tutti sembrano volere in quest'aula.

Rimango, quindi, in attesa della sua replica, sperando che la risposta del Governo sia tale da non far pagare ancora una volta a chi non deve pagare le colpe, gli intrallazzi, le mafie, la corruzione di chi da troppi anni ci governa.

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

CATALANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel novembre del 1971 - molti lo ricorderanno - Castellammare di Stabia scoppiava, con una rivolta di popolo, cariche di polizia e gravi scontri. La scintilla fu accesa da provvedimenti che

tagliavano l'integrazione erogata dal comune sul salario per i disoccupati dei cantieri scuola, ad opera di un assessore comunale democristiano, figlio dell'allora ministro dell'industria, nonché capostipite di una prestigiosa dinastia democristiana della Campania, alla quale appartiene anche l'illustratore della mozione della democrazia cristiana.

In quella occasione, ad essere colpiti furono i disoccupati, i senza lavoro, ma gli operai dell'Italcantieri, così come quelli delle altre fabbriche di Castellammare, non rimasero assenti: uscirono dalle fabbriche e svolsero un compito fondamentale nell'impedire la degenerazione tragica verso cui la posizione dell'assessore e la stessa polizia spingevano.

Se ricordo questo episodio, signor Presidente, è perché voglio sottoporre all'attenzione del Parlamento intanto un fatto di memoria e poi sottolineare l'aggravamento della situazione di vaste aree. Quello che nel 1971 sembrava un dramma maturato fuori dei cancelli della fabbrica, nel 1979, ad otto anni di distanza entra, con i problemi che stiamo discutendo, nella fabbrica.

E se parlo di Castellammare non è per fare una semplice questione di campanile o per contrapporre Castellammare a Palermo o al nord; lo faccio per dire che vi è una situazione drammatica, la quale in questi anni si è progressivamente e lentamente deteriorata e che ha interessato soprattutto il Mezzogiorno. Questi anni hanno anche visto il lento e progressivo deterioramento dei livelli di occupazione della cantieristica, non soltanto con il blocco del *turn-over*, ma anche con periodici e ricorrenti processi di ristrutturazione, che hanno attestato sugli attuali livelli l'occupazione della cantieristica.

Voglio aggiungere che quella scintilla, che nel 1971 fu determinata dai provvedimenti dell'assessore che ricordavo prima, aveva in realtà alle spalle una situazione che già allora si presentava drammatica, e che era provocata dal lento e progressivo deterioramento del patrimonio industriale di una importante cittadina industriale del Mezzogiorno come è Castellam-

mare. Mi riferisco alla crisi dell'arte molitoria, con quella, che allora già si presentava, di alcuni settori importanti delle fabbriche, come l'Avis e i Cantieri metallurgici.

Non so se — ma mi sembra che i periodi coincidano — questa crisi interessasse anche l'Avis e i Cantieri metallurgici; ce ne ha dato motivazione e spiegazione lo stesso onorevole Gava, quando parla, probabilmente per motivi di concorrenza tra le correnti democristiane, di una iniziativa di Fanfani, magari a scapito di questo o quell'altro notevole democristiano. Certo è anche un altro fatto: l'allora ministro dell'industria, (alludo appunto al senatore Silvio Gava) in quegli anni determinò un aumento della stessa importazione di raffinazione del petrolio, promettendo così, attraverso i traffici, attraverso la costruzione delle petroliere, uno sviluppo della stessa cantieristica e dando quindi queste promesse alla cantieristica di Castellammare e non solo del Mezzogiorno.

La verità è che quelle promesse sono state totalmente disattese e ciò che abbiamo conosciuto in questi anni è un lento, progressivo processo di deterioramento della ristrutturazione e di disoccupazione, anche se c'è una differenza tra nord e sud. Questo lo voglio dire, perché è pur sempre vero che questo processo di ristrutturazione, se per certi aspetti ha smantellato alcuni importanti centri, fra i quali proprio il centro di direzione e di ricerca a Castellammare, ha portato pure un minimo di rinnovamento, anche tecnologico, in alcuni cantieri del nord, puntando essenzialmente a mantenere quasi al livello di consunzione quella che è l'alta professionalità di un tipo di lavoratore che proprio Castellammare di Stabia e l'area napoletana vanta, cioè il tipo di operaio professionalizzato della cantieristica, evitando e non facendo nessun investimento di rinnovamento tecnologico all'interno di questi cantieri, e puntando soltanto a limitati rinnovamenti all'interno dell'azienda del nord.

Dico queste cose perché capisco la crisi della cantieristica e capisco che in

proposito si possa obiettare che ci si trovi in un settore a tecnologia matura; ma, dietro questo fatto, non vorrei che passasse una mistificazione. Io non ho mai sentito di cantieri dell'Arabia Saudita o, guarda caso, del Mozambico: non c'è una concorrenza in quella direzione. La verità è che in un processo di ristrutturazione, piuttosto generale a livello mondiale, c'è stato un salto di qualità nelle tecnologie della cantieristica, da cui l'Italia è stata esclusa, ma che ha interessato altri paesi industrializzati, quale in primo luogo il Giappone; e all'interno stesso dell'area della CEE e dell'Europa, pensiamo alla cantieristica tedesca o a quella svedese, per quel che riguarda, come fu messo in luce dal famoso episodio delle motolance israeliane, l'industria navale militare, e quella stessa francese.

Qui si è verificato l'arretramento reale, la non scelta, il puro e semplice ridimensionamento, una sorta di taglio di rami secchi. Avrei capito un ridimensionamento, anche delle stesse maestranze operaie, ed una ristrutturazione, che avrebbe magari comportato anche sacrifici sul piano dell'occupazione in quel settore, se ci fosse stata una politica generale che permettesse un salto di qualità della cantieristica italiana. La verità è che noi siamo andati avanti: è un processo di semplice ridimensionamento, di taglio di rami secchi, di nessun ammodernamento sul piano tecnologico.

Ecco, quindi, le scelte politiche che stanno dietro l'attuale situazione. Dico questo perché altrimenti, se non vogliamo fare dell'unanimità, in sostanza dobbiamo allora dire che scelte son pur sempre state fatte, che un certo tipo di gestione delle partecipazioni statali e della cantieristica è andata avanti, che in queste scelte della cantieristica si sono inseriti anche episodi molto poco chiari, se è vero che in uno dei settori vitali della politica marinara (penso alla Finmare) un presidente è stato un tal Crociani che, a quanto io apprendo dai giornali, viene inseguito dalle polizie di tutto il mondo e generosamente rilasciato dietro una cauzione di appena nove milioni.

Ecco quindi i nodi reali e concreti che noi ci troviamo ad affrontare. Non que-

stioni di mera emergenza, ma questioni di passate scelte politiche, di una linea che noi diciamo debba essere totalmente invertita e totalmente modificata.

Qui vengo brevemente, signor Presidente, ad affrontare alcuni problemi sui quali voglio esprimere molto chiaramente la posizione del gruppo del PDUP. Ho sentito parlare, proprio in questo quadro, di emergenza dell'emergenza: noi non siamo assolutamente d'accordo, perché questa emergenza dell'emergenza che viene continuamente invocata serve sempre a nascondere la politica del caso per caso, una politica di tamponamento e di semplice finanziamento, eludendo sempre e continuamente i problemi di fondo e di scelta generale e di settore. Ripeto che siamo assolutamente contrari a partire da un simile principio.

Posso affermare, per venire alle cose concrete ed al dibattito di questa sera, che siamo perfettamente convinti che i problemi a monte sono quelli esposti dal compagno Cuffaro e su di essi non voglio aggiungere altro; desidero piuttosto porre in evidenza altre questioni. Noi riteniamo che la politica portata avanti dall'azienda della Fincantieri (la quale è la traduzione manageriale e pragmatica del concetto della emergenza dell'emergenza, per cui non ci si può celare dietro le parole facendo semplicemente riferimento ai dirigenti della Fincantieri, perché così si avalla una ben determinata linea), porta provocatoriamente alla cassa integrazione, creando una pressione tale da mettere le forze politiche e il Parlamento in una situazione di difficoltà di fronte alle richieste, sacrosante e giuste, degli operai e delle loro famiglie. Se noi vogliamo evitare una simile situazione dobbiamo assolutamente cambiare registro, perché non si può ripetere la politica dell'EGAM, dei complessi chimici dell'Italia meridionale; non ci si può cioè trincerare dietro il ricatto dell'occupazione per poter proseguire la politica di sempre.

È questo il motivo per cui il problema di principio del ritiro del provvedimento della cassa integrazione significa oggi l'inizio di un discorso anche di eccezionalità di provvedimenti, ma in una si-

tuazione che si collochi al di fuori di qualsiasi strumentalizzazione, e che dia invece la possibilità al Parlamento, alle forze sociali e ai sindacati di aprire un discorso volto ad eliminare il ricatto terribile dell'occupazione, e quindi le possibili strumentalizzazioni del gruppo dirigente della Fincantieri. Ripeto che il ritiro del provvedimento sulla cassa integrazione è soprattutto un problema politico, al fine di dare un altro livello ed un terreno diverso di discussione su cui affrontare i problemi. Vi sarà certamente un problema di redistribuzione delle commesse come giustamente affermava l'onorevole Pinto; ma sappiamo che, se non si affronta un discorso più generale, poi si ridistribuirà inevitabilmente la cassa integrazione.

In questo quadro riteniamo importante e decisivo, proprio per i problemi drammatici e per il quadro di riferimento che abbiamo alle spalle, che la questione della cantieristica, soprattutto nel Mezzogiorno, debba essere ricondotta nel quadro di una politica di settore che il Governo si deve impegnare a presentare, ad impostare e a portare avanti. È soltanto all'interno di una tale politica, è soltanto all'interno dei piani di settore e della legge n. 675 che noi possiamo prendere in considerazione un'ipotesi di piano-stralcio, che dovrà rappresentare non una frattura netta, ma un momento di collegamento fra un provvedimento odierno ed un altro provvedimento futuro più generale, per riproporre nell'ambito della cantieristica la logica della legge n. 675 e del piano di settore.

Siamo perciò d'accordo con la mozione presentata dal gruppo comunista, tenendo fermi questi principi ed il rifiuto della cassa integrazione, che è una scelta importante e decisiva, riproponendo il problema urgente ed immediato della situazione occupazionale di Castellammare, considerandolo però l'occasione reale per aprire, con senso di responsabilità e con lungimiranza, un discorso più generale sui destini della cantieristica, sui destini di una importante fabbrica e di un importante settore del Mezzogiorno. Questa deve

essere l'occasione per scelte politiche diverse e per una diversa politica di piano.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta di domani.

Per lo svolgimento di una interpellanza.

BAGHINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BAGHINO. Signor Presidente, chiedo la parola per sollecitare nuovamente lo svolgimento di una interpellanza presentata la settimana scorsa, attinente alla alluvione che ha colpito con notevoli danni la zona di Sestri Levante. Ritenevo che il Governo nelle riunioni di venerdì e sabato predisponesse un provvedimento a favore di quelle popolazioni e delle aziende colpite. Invece questo interessamento non vi è stato, per cui ho inviato un telegramma di protesta. Chiedo che la Presidenza inviti il Governo a venire al più presto a riferire. Avverto — devo farlo per correttezza — che, ove non avessi assicurazioni in merito, dovrei chiedere alla Presidenza di sottoporre al voto dell'Assemblea la fissazione di una data per lo svolgimento dell'interpellanza.

PRESIDENTE. Le assicuro, onorevole Baghino, che la Presidenza interesserà il Governo perché la sua interpellanza sia svolta al più presto, come mi sembra richiesto dalla importanza del problema che lei ha sollevato.

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

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

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 2 OTTOBRE 1979

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

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

Mercoledì 3 ottobre 1979, alle 11:

1. — Seguito della discussione delle mozioni e dello svolgimento di interrogazioni sulla crisi del settore cantieristico.

2. — Dichiarazione di urgenza di progetti di legge (articoli 69 e 107 del Regolamento).

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

4. — Votazione per l'elezione di un Segretario di Presidenza.

5. — Conto consuntivo delle spese interne della Camera dei deputati per l'anno finanziario dal 1° gennaio al 31 dicembre 1977 (doc. VIII, n. 5).

Progetto di bilancio delle spese interne della Camera dei deputati per l'anno

finanziario dal 1° gennaio al 31 dicembre 1979 (doc. VIII, nn. 6 e 6-bis).

La seduta termina alle 21,15.

ERRATA CORRIGE

Nel *Resoconto stenografico* della seduta dell'11 agosto 1979, a pagina 1356, seconda colonna, la trentunesima e la trentaduesima riga sono sostituite dalle seguenti: « io speravo, che dalla sua replica di stamattina emergesse qualche nota- zione »;

a pagina 1357, seconda colonna, la trentunesima e la trentaduesima riga sono sostituite dalle seguenti: « stanno a cuore, delle soluzioni che noi desideriamo e confrontarci, non con durezza, ma ».

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI
Avv. DARIO CASSANELLO

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. MANLIO ROSSI

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZE
ANNUNZIATE**

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se, in relazione ai tentati suicidi della recluta Vanni Mozzolan, gettatosi dalla finestra della caserma, e della recluta Rocco Lanciotti, della stessa caserma, che aveva ingerito una forte dose di barbiturici, è stata disposta una indagine per analizzare le cause dei gravi fatti che hanno avuto luogo con frequenza nella caserma Bligny di Savona e in altre caserme.

Per conoscere, in relazione alla morte del marinaio Bernardo Capuozzo se:

le otto reclute che dormivano vicino al Capuozzo dopo l'interrogatorio svolto dal maresciallo Torelli, che terminò con la pesante contestazione rivolta da un graduato dei carabinieri, ancora non identificato, al termine dell'interrogatorio si recarono dal comandante della caserma per riferire l'accaduto e se di tale accaduto venne immediatamente informato il comando in capo;

se il comando della caserma decise di far sottoporre le otto reclute a visita neurologica e in base a quali motivazioni è stata ordinata tale visita visto che le reclute (una delle quali già vestiva la divisa) erano perfettamente sane e quindi non potevano sussistere motivi caratteriologici per il loro congedamento, congedamento che ha impedito l'immediata disponibilità delle reclute per l'inchiesta giudiziaria;

se l'articolo 29 risulta cancellato in qualche cartella clinica non essendo stato eseguito il prescritto ricovero. (5-00245)

CORVISIERI E GRASSUCCI. — *Ai Ministri dei trasporti e della marina mercantile.* — Per conoscere quali iniziative

intendono adottare allo scopo di garantire:

1) l'istituzione di un collegamento rapido Ponza-continente per tutto il corso dell'anno mediante aliscafo;

2) il prolungamento della linea Ponza-Anzio (caremar) dall'1 giugno al 30 settembre di ogni anno con corse giornaliere anche in giugno e settembre;

3) il mantenimento della linea quotidiana Terracina-Ponza. (5-00246)

BROCCOLI, BRINI, BELLOCCHIO, CACCIARI, CERRINA FERONI E BERLINGUER GIOVANNI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere i risultati dell'indagine effettuata dall'ENEL per verificare la ulteriore capacità produttiva della centrale nucleare del Garigliano. (5-00247)

ACCAME. — *Ai Ministri della difesa e di grazia e giustizia.* — Per conoscere precise notizie circa la morte del sergente dell'aeronautica Giovanni Conti di 23 anni avvenuta nella notte tra il 22 e 23 giugno 1979 presso l'aeroporto militare del Molin di Vicenza; e per conoscere in particolare se risponde a verità che egli sia stato trovato morto in piscina dopo una festa degli ufficiali della base, festa protrattasi fino a tarda notte.

Per conoscere inoltre:

1) perché non è stata disposta immediatamente l'autopsia del cadavere nonostante le specifiche richieste della madre alla procura della Repubblica di Vicenza, dovendosi chiarire se la morte fosse dovuta ad annegamento o emorragia cerebrale e a cosa fossero dovute le ecchimosi riscontrate sul volto, elementi che difficilmente potranno emergere dalla autopsia eseguita infine a 46 giorni di distanza, a Colleferro, dove il giovane è stato sepolto;

2) cosa è effettivamente avvenuto durante la notte nella festa degli ufficiali, e

se è stato compiuto da parte dei partecipanti un bagno collettivo verso le due di notte, e in particolare se alcune persone sono state spinte in acqua;

3) se è stato interrogato dalla magistratura l'ufficiale medico dell'aeroporto e quale è stata la sua valutazione dell'accaduto;

4) se il costume da bagno con cui sembra sia stato ritrovato il morto apparteneva ad altri, anche perché il giovane non sapeva nuotare;

5) se risponde a verità che la madre del Conti non ha potuto far conoscere al Presidente della Repubblica, cui intendeva rivolgere un appello, il tragico fatto, per interferenza della casa militare;

6) se sono state fatte indagini circa la sparizione della somma di circa un milione appartenente al sergente e non più ritrovata dopo il decesso, somma relativa ad arretrati percepiti dal sergente lo stesso giorno della morte;

7) perché non sono stati ancora restituiti alla madre gli effetti personali e la macchina del Conti, nonostante le ripetute richieste, con una procedura veramente sorprendente. (5-00248)

DUJANY. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere: quali iniziative intende attuare per migliorare il trasporto ferroviario sulla linea Torino-Chivasso-Aosta-Pré Saint Didier, ove la velocità media oggi è inferiore ai 60 chilometri orari ed il materiale rotabile è in condizioni precarie.

In particolare se non ritenga opportuno migliorare i collegamenti con Torino e Roma e istituire un servizio giornaliero Aosta-Milano e ritorno a mezzo automotrice in partenza da Aosta alle ore 7 circa e da Milano alle ore 19 circa. (5-00249)

GRASSUCCI E CORVISIERI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere quali iniziative intende adottare per garantire ai cittadini dell'isola di Ponza il carburante necessario. Gli interroganti, ricordando che da oltre 40 anni il servizio di trasporti del carburante dell'isola è espletato dalla « Libera Navigazione Mazzella »; che nella passata stagione turistica con decisioni irresponsabili, se non altro discutibili, all'improvviso, è stato vietato al Mazzella il trasporto dei carburanti con le prevedibili conseguenze per gli abitanti ed i frequentatori dell'isola, chiedono l'intervento del Ministro per raggiungere una convenzione con il predetto Mazzella e rendere in tal modo più sicuro ed efficiente l'approvvigionamento di prodotti petroliferi all'isola di Ponza. (5-00250)

CORVISIERI E GRASSUCCI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile.* — Per sapere cosa intendano fare per assicurare una migliore e più ampia agibilità del porto di Ponza.

Gli interroganti, in particolare, chiedono di conoscere le iniziative che i Ministri interessati intendono adottare per realizzare:

1) la costruzione della scogliera foranea per proteggere la rada dai venti;

2) il banchinamento dell'attuale scogliera foranea onde permettere l'attracco ai natanti da diporto durante il periodo estivo;

3) la sistemazione di un piccolo pontile tra la banchina di Fazio e la banchina nuova in direzione Ovest-Nord Ovest per permettere l'attracco ai natanti da carico e alleggerire il traffico pesante nella parte interna del porto;

4) il potenziamento del porto di Cala Feola alle Forna. (5-00251)

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 2 OTTOBRE 1979

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

FACCIO ADELE, BOATO, CRIVELLINI, CICCIOMESSERE, TESSARI ALESSANDRO, AJELLO, PANNELLA, BONINO EMMA, MELLINI, DE CATALDO, SCIASCIA, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, MELGA, PINTO, ROCCELLA, TEODORI, GALLI MARIA LUISA E AGLIETTA MARIA ADELAIDE. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere: se sia al corrente del gravissimo stato di salute — in continuo peggioramento — del detenuto Alberto Buonoconto (sulla cui condizione è stata inviata al Ministro tutta una serie di relazioni mediche da parte dello psichiatra Alberto Manacorda e del sanitario del carcere di Pisa, dottor Manni); quale sia lo stato del procedimento relativo all'istanza del suo avvocato difensore, Vincenzo Siniscalchi di Napoli, diretto ad ottenere ai sensi dell'articolo 147 del codice penale n. 2 come modificato dalla Corte Costituzionale, la sospensione della esecuzione della pena per motivi di grave infermità fisica; ed infine per conoscere se il ministro non ritenga che — ove non fosse evitata la morte nel carcere di un condannato che rappresenterebbe l'esecuzione di una vendetta da parte della società, come una pena di morte differita — il fatto susciterebbe un sempre maggiore odio di parte, a danno della fiducia nella giustizia, che dovrebbe sussistere in un Paese civile. (4-00959)

GARGANO. — *Ai Ministri degli affari esteri e della marina mercantile.* — Per sapere: se sono a conoscenza del ripetersi dei sequestri di motopescherecci italiani da parte del Governo Maltese e se corrisponda a verità la notizia che il suddetto Governo abbia unilateralmente esteso a 50 miglia il limite delle acque territoriali. L'interrogante chiede inoltre di conoscere quali provvedimenti sono stati adottati e quali si intendano adottare per evitare che tornino a verificarsi questi incidenti,

e se siano stati presi contatti con il Governo Maltese al fine di concordare la estensione delle acque territoriali.

(4-00960)

GARGANO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere: se sia a conoscenza della lettera circolare n. 6892 dell'8 agosto 1979 che l'IACP di Roma ha inviata ai propri utenti per richiedere la documentazione del reddito annuo complessivo del nucleo familiare e per preannunciare l'applicazione dell'equo canone agli utenti aventi un reddito familiare superiore a lire 7.200.000;

se ritenga compatibile l'applicazione dell'equo canone agli utenti di alloggi IACP con le norme di cui all'articolo 26 della legge 27 luglio 1978, n. 392;

se non ritenga che il limite di reddito di 7.200.000 debba essere rivalutato secondo quanto previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1972, n. 1035;

se non ritenga che si debbano riesaminare i criteri che determinano il « reddito complessivo del nucleo familiare » considerando che, mentre non sfuggono al controllo piccoli redditi da precari e non stabilizzabili rapporti di lavoro con enti pubblici, sono difficilmente accertabili rilevanti redditi da attività private, dove datori e prestatori di lavoro hanno interesse a non denunciare i loro rapporti e che, per quanto riguarda i figli conviventi, è facile non farli risultare nello stato di famiglia dell'assegnatario. (4-00961)

GARGANO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere: se son vere le notizie riguardanti la ripresa dei tentativi di recupero degli alloggi ex INCIS per militari e, in caso affermativo, se ritiene compatibili tali azioni di sfratto con la norma di cui all'articolo 22 della legge 18 agosto 1978, n. 497, là dove dispone: « In caso di reddito superiore a quanto previsto nel precedente comma si applicano le disposizioni di cui all'articolo 22 della legge 8 agosto 1977, n. 513 »;

se non ritenga che si debba rivalutare il tetto di reddito come previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1972, cui fa riferimento la legge n. 513;

se è stato predisposto il disegno di legge di cui all'ordine del giorno legato all'approvazione del disegno di legge n. 1790 per quanto concerne l'accesso alla proprietà della casa degli assegnatari utenti degli alloggi dell'ex INCIS. (4-00962)

GARGANO. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se non ritenga opportuno raggiungere un accordo con le organizzazioni sindacali affinché negli ospedali sia assicurata, pur nel rispetto del diritto di sciopero sancito dalla Costituzione, una minima ma indispensabile assistenza, non solo nei reparti di pronto soccorso, ma anche nelle corsie, e questo in considerazione della peculiare natura dell'attività ospedaliera, che non può consentire a che il ricoverato venga a subire le conseguenze negative di una mancata adeguata assistenza. (4-00963)

CICCIOMESSERE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per sapere se risulta confermata la notizia della concessione di uno stanziamento di circa 1.400 milioni alla comunità montana Santa Croce di Roccamonfina (Caserta) da parte della Cassa per il Mezzogiorno per lavori di bonifica da residuati bellici.

L'interrogante chiede di sapere se a giudizio del Ministro tale cifra risulterebbe giustificata e a quale società eventualmente sono stati affidati i lavori. (4-00964)

BIONDI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se - avuto riguardo:

1) al violento nubifragio abbattutosi nei giorni 18-19 agosto 1979 in Emilia e Romagna, colpendo particolarmente la parte più orientale, ha provocato prolungati allagamenti su oltre 30 mila ettari del fer-

rarese, con danni gravissimi alle coltivazioni agricole e ai centri balneari rimasti lungamente sommersi;

2) al fatto che in tale territorio, per il 50 per cento soggiacente il livello marino con quote superiori a 3-4 metri, le opere di bonifica (impianti idrovori e canali) posti a sua salvaguardia sono del tutto inadeguati, per vetustà, bradisismo ed insufficiente dimensionamento, ad assicurare il deflusso delle acque anche a fronte di eventi di assai minore portata come testimoniano gli allagamenti di ampie aree del basso ferrarese negli anni 1975 e 1977;

3) che da molti anni, ancor prima del passaggio di competenze alle Regioni, la bonifica non dispone di mezzi finanziari per l'adeguamento e talora per il completo recupero delle officiosità del sistema idraulico sul quale si reggono l'agricoltura e il turismo, settori portanti dell'economia provinciale, particolarmente messi in crisi da eventi di questo tipo -

il Ministro non ritenga di varare un apposito provvedimento per il ferrarese, così come si sta provvedendo per la vicina Romagna, per dar risposta alle esigenze più immediate, in attesa di una legge organica che consenta il graduale rinnovamento delle opere pubbliche di bonifica, con una spesa indicata dai tecnici in pubblici documenti nell'ordine di 200 miliardi di lire per la sola provincia di Ferrara. (4-00965)

GUARRA. — *Ai Ministri del tesoro, dell'interno e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere i motivi per i quali la Cassa pensioni dipendenti enti locali ad oltre un anno dalla cessazione del servizio non ha ancora provveduto alla liquidazione della pensione all'ex dipendente del comune di Monteforte Irpino (Avellino) Marano Angelo nato a Monteforte Irpino il 26 dicembre 1915. (4-00966)

CAVALIERE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga opportuno, equo e utile per l'insegnamento universitario, fissare nei bandi

di concorso a cattedre universitarie, o con decreto a parte, un punteggio per ogni titolo didattico, come incarichi universitari, assistente ordinario e tecnico laureato di ruolo, abilitazione alla libera docenza o dottorato di ricerca nella materia o materia affine, diploma per corsi di qualificazione all'estero, con minimo un anno di frequenza ed esami, insegnamento nella facoltà che ha bandito la cattedra di quella materia, titoli scientifici di particolare originalità ed importanza.

Così, oltre a far valere anche per i concorsi a cattedre universitarie il criterio della valutazione dei titoli didattici vigente per i concorsi a cattedre nelle scuole medie superiori, si avrebbero criteri più obiettivi per la valutazione dei meriti dei candidati, eliminando o almeno attenuando le polemiche sempre vive in merito alla conduzione dei concorsi universitari. (4-00967)

CONTE CARMELO. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e delle partecipazioni statali.* — Per sapere, premesso che:

i programmi SIR prevedevano nella zona industriale di Battipaglia investimenti per circa 2000 addetti, distribuiti in cinque diverse aziende;

sono partite, invece, solo due aziende, la STIROSIR e la STIRPAC, in cui risultano occupati solo 153 lavoratori (143 + 10), mentre le strutture sono dimensionate per circa 400-500 addetti;

le due aziende, nonostante la dedizione e l'armonia della dirigenza e delle maestranze in una con il grande senso di responsabilità delle organizzazioni sindacali, lavorano sotto regime ed in pura perdita di oltre 200 milioni al mese;

per garantire il ciclo degli impianti è necessario completare le strutture ed i servizi tecnici esterni (caldaie, acqua demineralizzata, ecc.) e procedere alle nuove assunzioni, stante anche la favorevole e duratura offerta di commessa;

è stato costituito il consorzio interbancario di subentro alla SIR, con la nomina della nuova amministrazione;

quali provvedimenti intendono urgentemente adottare:

per assicurare con priorità l'immediato completamento degli impianti ex SIR di Battipaglia, promuovere l'assunzione di altre 300 nuove unità lavorative e sfruttare gli impianti a ciclo completo;

per completare, anche con tecnologie sostitutive, il programma iniziale per circa 2.000 posti di lavoro. (4-00968)

CONTE CARMELO. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e delle partecipazioni statali.* — Per sapere, premesso che:

il comune di Cava De' Tirreni (Salerno) ha in corso di completamento i lavori di costruzione della rete di distribuzione del gas metano, la cui attivazione consentirà notevoli risparmi all'economia familiare;

quali iniziative intende porre in essere perché la SNAM (gruppo ENI) dia corso al programma di allacciamento per la fornitura del gas metano dell'importante centro onde assicurarne l'entrata in esercizio per il 1° gennaio 1980. (4-00969)

CONTE CARMELO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a sua conoscenza che: 74 allieve hanno frequentato per l'anno 1978-79 il corso ANSI di « maestra giardiniera » presso l'Istituto delle Suore « Figlie di Cristo Re » in Eboli; di detta scolaresca, 20 alunne del terzo anno hanno regolarmente sostenuto gli esami presso la sede ANSI di Salerno, mentre le altre 54 (28 del primo e 26 del secondo) sono state sospese dagli esami, dopo il terzo giorno di prove, ed inviate a nuovo esame presso la sede ANSI di Vallo della Lucania, contestandosi la mancanza di autorizzazione per la sede di Eboli;

quali provvedimenti intende immediatamente adottare:

per garantire la validità dei corsi frequentati ad Eboli e degli esami regolarmente sostenuti a Vallo della Lucania:

per regolarizzare, anche in sanatoria, la scuola di Eboli o comunque garantire la iscrizione delle allieve del primo e secondo anno presso la sede di Salerno, consentendone il completamento del corso di studi. (4-00970)

CASALINO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere, premesso che:

l'ex emigrato in Svizzera signor Antonio Palumbo nato a Galatina il 17 giugno 1917, da tempo attende la liquidazione dall'INPS di una somma forfettaria di franchi svizzeri 8.974;

la Cassa svizzera di compensazione con decisione del 6 settembre 1977, ha deliberato e rimesso all'INPS la relativa somma in denaro;

la medesima Cassa svizzera di compensazione con lettere del 22 novembre 1978 e 16 luglio 1979 ha confermato di avere deliberato e accreditato all'INPS la indennità spettante al lavoratore Antonio Palumbo e che il riferimento INPS è ufficio VII-PEI sezione 1^a n. 2207/701-17-279;

quali sono i motivi che impediscono all'INPS di accreditare sollecitamente all'interessato la indennità forfettaria rimessa da anni dalla Cassa svizzera di compensazione. (4-00971)

CASALINO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere le cause che impediscono la immediata definizione della pratica per la ricostituzione della pensione del signor Amleto De Giorgi nato a Gallipoli il 19 febbraio 1908.

La pratica è stata presentata il 18 aprile 1977 e ha la posizione n. 702720. (4-00972)

CASALINO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere lo stato attuale della pratica di reversibilità della pensione di guerra presentata dalla signorina Filoni Lucia Fernanda nata a Galatone il 10 luglio 1941; la pensione era già fruita dalla madre deceduta, con libretto n. 5192293.

La pratica è stata inoltrata dalla Direzione provinciale del tesoro di Lecce in data 7 ottobre 1976 e protocollata numero 18118. (4-00973)

CASALINO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere le cause che impediscono il sollecito esame e la definizione della pratica di reversibilità della pensione già goduta dal padre, della signorina inabile Antonia Grazioso nata a Gallipoli il 30 novembre 1927. La pratica è stata presentata fin dal 6 ottobre 1975, riferimento n. 07/0242632. (4-00974)

CASALINO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere i motivi per i quali è stato sospeso l'assegno vitalizio dello Stato al signor Errico Bianco di Gallipoli, numero di iscrizione della pratica 723471. (4-00975)

CASALINO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere, premesso che:

il marittimo Francesco Mauro di Gallipoli ha presentato domanda di pensione fin dal 19 giugno 1976 (riferimento della pratica n. 135/80273/R/PM del 15 novembre 1977);

in seguito a mancato accoglimento dell'INPS viene concessa dalla pretura di Lecce, con sentenza emanata il 4 maggio 1979 condannando l'Istituto a corrispondere la pensione privilegiata di invalidità dal 1° luglio 1976;

quali sono le cause che impediscono all'INPS di provvedere alla tempestiva erogazione della pensione al marittimo Francesco Mauro. (4-00976)

CASALINO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere, premesso che ai coniugi, ex emigrati in Svizzera, signori Maggio Armando di Sogliano (Lecce) riferimento della Cassa svizzera di compensazione us/646 e Laz-

zari Antonia nata a Sogliano il 28 aprile 1915, fin dal gennaio 1979 è stato ritirato il libretto di pensione per il computo degli arretrati da riscuotere;

quali sono i motivi che impediscono a distanza di 9 mesi all'INPS di definire il conguaglio e di restituire subito agli interessati i libretti affinché possano riscuotere la pensione. (4-00977)

CONTE CARMELO. — *Ai Ministri della sanità e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se è vero che:

i concorsi, banditi nel 1973 e 1975, per la copertura delle sedi di Farmacia vacanti, non sono stati espletati;

il nuovo contratto di lavoro (gennaio 1979) dei farmacisti non trova ancora applicazione in provincia di Salerno;

la pianta organica delle farmacie va rivista in molti comuni, in particolare nei centri maggiori e nelle zone rurali, per la istituzione di numerosissime altre sedi (ne occorrono 17 solo nella città di Salerno), al fine di assicurare un servizio più efficiente e creare nuovi posti di lavoro senza alcun diverso onere per la pubblica amministrazione;

ed in conseguenza quali provvedimenti intende promuovere per normalizzare questo vitale settore, conseguire il rapido espletamento dei concorsi, la istituzione di nuove sedi di farmacie in conformità alla legge ed il rispetto del contratto di lavoro della categoria. (4-00978)

GUARRA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è a sua conoscenza il notevole ritardo nella realizzazione del programma di alloggi popolari del comune di Amalfi a causa del rifiuto dell'Istituto autonomo case popolari di Salerno di dare inizio alla costruzione degli alloggi se prima non si proceda da parte del comune alla urbanizzazione dell'area prevista per l'intero programma, ben potendosi iniziare i lavori, essendo stata urbanizzata una parte dell'area ed avendo già il comune chiesto alla Cassa depositi e prestiti la concessione di un mutuo di

duecento milioni per il completamento delle opere di urbanizzazione. Ritiene l'interrogante che ben si possa dare inizio alla costruzione di almeno un edificio di quelli previsti perché ogni ulteriore ritardo, dati gli oneri sempre crescenti nelle costruzioni edilizie, finirebbe con il vedere vanificato il finanziamento di un miliardo concesso dalla regione Campania, e tenuto presente lo stato di disagio in cui versano i cittadini di Amalfi per la mancanza assoluta di case popolari nonché la interruzione del lavoro per le maestranze impiegate. (4-00979)

MINERVINI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere — premesso che:

1) l'ANAS, compartimento di Napoli, ha progettato una serie di varianti da apportare alle strade statali che collegano il casello di Castellammare di Stabia dell'autostrada Napoli-Salerno a Sorrento, e precisamente: primo lotto: dal casello anzidetto all'intersezione con la strada statale Agerolina; secondo lotto: dall'intersezione anzidetta alla intersezione con la strada statale 145, in località Castello Aragonese della Circonvallazione di Castellammare di Stabia (in galleria); terzo lotto: dalla intersezione testé detta, a Piano di Sorrento, in località Cavone (in parte in galleria, in parte in rilevato);

2) l'ANAS ha inoltrato l'indicato progetto ai sindaci di Castellammare di Stabia e della penisola Sorrentina;

3) il primo dei lotti sopra elencati può ritenersi rispondente ad esigenze effettive;

4) il secondo e il terzo lotto sopra elencati, invece, non possono approvarsi, e riguardo ad essi il progetto predisposto dall'ANAS va fermamente respinto, per i seguenti motivi:

5) per quanto attiene al secondo lotto, la strada in galleria che esso prevede (a quattro corsie) ha il gravissimo inconveniente di immettersi nella Circonvallazione di Castellammare di Stabia solo qualche centinaio di metri prima della zona di Pozzano, ove nei mesi estivi la circola-

zione automobilistica si blocca irrimediabilmente per il traffico di coloro che accedono ai numerosi stabilimenti balneari ivi siti, e posteggiano ai margini della strada la propria autovettura;

6) per quanto attiene ad entrambi i lotti secondo e terzo esistono, per l'area sorrentino-amalfitana, un piano territoriale di coordinamento predisposto dal Ministero dei lavori pubblici, e altro piano territoriale di coordinamento e piano paesistico elaborato dalla regione Campania, i quali — ancorché non formalmente approvati — sono stati elevati a « norma di comportamento » per la pubblica amministrazione, e in particolare per l'ANAS, rispettivamente dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con deliberazione n. 654 del 16 giugno 1970, e dalla giunta regionale della Campania con deliberazione n. 0329 del 3 settembre 1977;

7) il progetto dell'ANAS disattende completamente i piani testé ricordati, limitandosi ad apportare taluni perfezionamenti (peraltro assai costosi, dato il largo uso di gallerie) al tracciato della strada costiera borbonica di 150 anni fa;

8) i ripetuti piani proponevano e propongono una soluzione, per il sistema delle comunicazioni, di respiro, significato e portata totalmente diversi, volto a promuovere il riequilibrio territoriale ed economico fra le zone interne, collinari e montane, da sempre neglette, e la zona costiera, già oggi fortemente congestionata;

9) il progetto dell'ANAS, realizzando il collegamento veloce, per la maggior parte autostradale, fra Napoli e Sorrento, per giunta in una situazione di carenza quasi totale di piani regolatori nei comuni della penisola Sorrentina, non fa che accentuare la concentrazione degli insediamenti e delle attività economiche nella ristretta piana sorrentina e nelle prime pendici collinari immediatamente legate ad essa, tagliando fuori le risorse delle colline e delle aree montane del comprensorio; aggravare il divario fra settori terziari, più o meno direttamente legati al turismo, e agricoltura; accelerare la urbanizzazione e la terziarizzazione della piana e l'esodo

dalle zone agricole interne; esasperare infine il carattere già distorto e parassitario dello « sviluppo » turistico della penisola Sorrentina, degradando questa definitivamente a sobborgo residenziale, a quartiere-dormitorio, magari di lusso, della metropoli napoletana —

se non intenda adottare provvedimenti immediati al fine di impedire che gli interventi previsti dall'ANAS nella penisola Sorrentina, sopra descritti e deprecati vengano tradotti in termini esecutivi; se non intenda altresì ribadire che l'ANAS deve attenersi, per tutti i suoi interventi nel comprensorio Sorrentino-Amalfitano, come a « norma di comportamento », ai piani territoriali di coordinamento già redatti dal Ministero dei lavori pubblici e dalla regione Campania; se non intenda infine sollecitare, tramite il commissario del Governo, la regione Campania alla formale approvazione del piano stesso. (4-00980)

BOCCHI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quali provvedimenti siano stati assunti o saranno assunti per soddisfare le richieste del Consiglio delegati ferrovie dello Stato di San Donato e Ravone della stazione di Bologna, relative alle forniture di idoneo vestiario invernale; la questione fu già motivo di agitazioni e di conseguenti notevoli disservizi nella passata stagione invernale e non essendo a tutt'oggi risolta ha già provocato lo stato di agitazione dei dipendenti con il prevedibile ripetersi di situazioni di disagio per i lavoratori e per i viaggiatori se non sarà tempestivamente data soluzione alla vertenza. (4-00981)

FRANCHI E BAGHINO. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere — premesso che la stampa nazionale parla della presenza alle Universiadi di Città del Messico dei ministri Scotti, Di Giesi, dei sottosegretari Kessler e Falcucci e di almeno quattro parlamentari appartenenti al PSDI, al PRI e alla DC — a quale titolo i suindicati uomini di governo e politici si trovano in Messico.

Poiché a parere degli interroganti i sucitati non possono avere partecipato quali concorrenti ad alcuna gara sportiva, gli interroganti chiedono di conoscere chi li ha invitati, chi ha pagato la loro trasferta e, nel caso si tratti di denaro pubblico, l'esatto ammontare della spesa. (4-00982)

ABBATANGELO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se è a conoscenza e di chi sono le eventuali responsabilità dello stato di disagio sopportato dai lavoratori dal 2 luglio 1979 a causa della imprevidenza o della omissività del competente Ministero sul controllo trimestrale sulle opere d'arte. Difatti, al chilometro 7+368 il ponte metallico sul Volturmo è stato improvvisamente chiuso per il verificarsi di crepe minaccianti le sue strutture metalliche o in muratura, e tutto il suo traffico ferroviario sostituito con apposite navette da Sant'Angelo in Formis a Caiazzo e viceversa con conseguente difficoltà dei moltissimi pendolari che usufruivano di tale servizio.

A causa dei sempre frequenti smottamenti di argini o piene sembra che anche il ponte situato al chilometro 34+286 sempre sul Volturmo, tra Dragoni ed Alife, stia per seguire la stessa sorte del precedente.

L'interrogante chiede quindi al competente Ministero di accertare eventuali responsabilità omissive nei mancanti controlli, quanto tempo ci vorrà per completare le opere di restauro appaltate alla società Fondedile visto che le stesse vanno a rilento, se non sia il caso di promuovere un censimento sullo stato d'uso di tutti i ponti della Campania per salvaguardare la vita di chi deve per forza fare del treno un uso per lavoro. (4-00983)

ALMIRANTE E ABBATANGELO. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se è a conoscenza della chiusura dell'ospedale e del pronto soccorso nell'isola di Procida (Napoli) e, in caso affermativo, quali ne sono stati i motivi, tenendo presente che la locale cittadinanza trovasi comple-

tamente isolata soprattutto nei mesi invernali, quando molte corse di traghetti o aliscafi vengono soppresse a causa delle cattive condizioni meteorologiche e delle continue mareggiate, nel qual caso feriti o degenti devono essere trasportati agli ospedali cittadini tramite elicotteri militari avvisati dal locale « 113 » con tutte le conseguenze del caso.

Gli interroganti chiedono altresì di conoscere se non ritenga di intervenire immediatamente per sospendere detta chiusura, assicurando in tal modo gli isolani che vedono ancora una volta, a causa della indolenza delle autorità, messa in serio pericolo la loro stessa incolumità fisica. (4-00984)

CRISTOFORI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se ritenga valutabile, ai fini della ricostruzione e progressione economica della carriera, il servizio prestato negli istituti tecnici commerciali e per geometri dagli insegnanti tecnico-pratici di ruolo dipendenti dalle province, i quali, essendo inclusi in graduatorie nazionali ad esaurimento di cui all'articolo 7, commi primo e secondo, della legge 6 dicembre 1971, n. 1974, hanno diritto all'immissione in ruolo nella scuola media per l'insegnamento dell'educazione tecnica.

Per sapere, inoltre, se detti insegnanti saranno inquadrati nel ruolo dei docenti laureati.

Per sapere, infine, con esattezza quali sono le disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 417, che, in relazione al combinato disposto degli articoli 118 e 140 del decreto in parola, si applicano anche al personale docente dipendente dagli enti locali, e, in particolare, dalle amministrazioni provinciali. (4-00985)

CRISTOFORI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quale interpretazione debba darsi alla circolare ministeriale n. 207 del 13 giugno 1970 che prevede la valutazione del servizio nei con-

corsi a cattedre degli insegnanti tecnico-pratici - negli istituti tecnici commerciali e per geometri - dipendenti dalle amministrazioni provinciali, atteso che detto servizio, ai fini dell'attribuzione del punteggio per i titoli didattici, non è stato valutato dalle commissioni d'esame nei concorsi a 23.317 cattedre nelle scuole secondarie, mentre invece è stato valutato ai fini dell'inclusione nelle graduatorie nazionali permanenti previste dall'articolo 7, commi primo e secondo, della legge 6 dicembre 1971, n. 1074. (4-00986)

RUBINACCI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere - premesso che il sisma avvenuto nella notte tra il 19 e 20 settembre 1979 con epicentro nei monti Sibillini ha colpito non solo l'Umbria con i centri di Norcia e Cascia, ma anche le Marche ed in particolare alcuni comuni della comunità montana delle Alte Valli del Fiastrone, Chienti e Nera come Visso, Ussita e Camerino, delle comunità montane dell'alta valle del Potenza come San Severino Marche, della comunità montana dei Sibillini come il comune di Amandola e della comunità montana del Tronto come il comune di Arquata; che il genio civile delle diverse province interessate procede alla rilevazione di quantificazione del danno che il movimento tellurico ha provocato; che la regione Marche si sta adoperando, sia pure in ritardo, per apprestare i primi soccorsi - se il Ministro non condivide l'opportunità di comprendere anche i comuni delle Marche, colpiti dal terremoto, quelli ammessi a fruire dei benefici della legge speciale che il Governo sta preparando per le popolazioni colpite. (4-00987)

NAPOLETANO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere - considerato che, con decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1975, n. 277, è stata istituita in Salerno una Sezione distaccata del tribunale amministrativo regionale per la Campania, con competenza sugli atti emessi nell'ambito

territoriale delle province di Salerno e Avellino;

che, a tutt'oggi, pur essendo sostanzialmente ultimati i lavori di ristrutturazione dell'immobile demaniale - ex caserma Riccio - sede scelta per l'istituenda sezione, non è ancora stata fissata la data di inizio dell'attività giurisdizionale;

che un rilevante numero di ricorsi depositati presso il TAR della Campania rientrano nella competenza territoriale delle province di Salerno e Avellino;

che il mancato funzionamento della sezione di Salerno contribuisce ad aggravare sensibilmente la situazione della giustizia amministrativa in Campania, la cui attuazione, allo stato, richiede tempi alquanto lunghi per effetto del rilevante numero dei ricorsi pendenti -;

quali provvedimenti e quali iniziative intende assumere per consentire, nei tempi più brevi possibili, l'effettivo funzionamento della sezione del TAR di Salerno, che oggi è l'unica non in attività fra tutte le sezioni distaccate dei TAR istituite nelle regioni Lombardia, Emilia-Romagna, Abruzzi, Campania, Puglia, Calabria e Sicilia. (4-00988)

TORRI, ALBERINI E LUSSIGNOLI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se è a conoscenza del fatto che, nonostante la sospensione delle decisioni di smantellamento delle strutture sanitarie dell'Ospedale militare di Brescia, in attesa di un più approfondito esame del problema, si continua a operare per la sostanziale paralisi del servizio.

Considerato:

a) che in Lombardia con la chiusura dell'Ospedale militare di Brescia rimarrebbe il solo ospedale di Milano;

b) che la popolazione della provincia di Brescia è di circa un milione e che per la sua vasta estensione vi sono comuni distanti 120 chilometri dal capoluogo;

c) che su Brescia possono gravare zone di altre province (Mantova-Cremona); tutto ciò considerato, la chiusura definitiva di ogni servizio sanitario militare pro-

vocherebbe, come sta già provocando gravi disagi ai cittadini bresciani.

Per quanto sopra esposto gli interroganti chiedono di sapere se il ministro non ritenga di procedere contemporaneamente alla chiusura dell'Ospedale militare come tale e alla istituzione di un valido centro medico legale quale struttura assolutamente necessaria per un bacino di utenza quale è quello di Brescia, sede di un importante distretto militare, e quale condizione per alleviare i disagi dei cittadini che ovviamente non sono solo i giovani militari ma molti dei loro familiari.

(4-00989)

BOCCHI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quali sono i motivi che non permettono la nomina del titolare presso il provveditorato agli studi di Parma.

Il recente affidamento della reggenza del provvedimento al provveditore agli studi di Reggio Emilia non può certamente risolvere la gravissima situazione in cui si trova da troppi anni il provveditorato di Parma, ripetendosi le già negative esperienze di un troppo lungo passato, mentre per la sua importanza il provveditorato di Parma esige un impiego a tempo pieno.

Tale situazione ha ripetutamente arrecato preoccupanti disagi e danni al mondo della scuola e alle popolazioni della provincia fino al punto da rendere difficili e talvolta impossibili i rapporti fra il provveditorato, gli enti locali e gli organi collegiali, come testimoniano le ripetute proteste e sollecitazioni invano avanzate da questi enti, dai parlamentari e dalle organizzazioni sindacali ai ministri che si sono succeduti al dicastero della pubblica istruzione.

La permanente situazione di incertezza ha reso inadeguata e inefficiente l'attività del provveditorato e ha facilitato il crescere delle tensioni provocate da ingiusti provvedimenti quale quello che recentemente ha determinato inspiegabilmente la revoca della autonomia a scuo-

le medie della montagna parmense, nei comuni di Albareto, Calestano, Palanzano, Solignano e Varsi.

Per conoscere altresì se corrisponde al vero, come risulterebbe al sottoscritto, che presso il Ministero della pubblica istruzione siano a disposizione, e non sempre opportunamente impiegati, una ventina di provveditori agli studi che potrebbero quindi essere destinati quali titolari a ricoprire sedi, come quella di Parma, che da anni soffrono il disagio delle assenze, delle incertezze o delle provvisorieta.

Per conoscere quali siano i motivi che impediscono la utilizzazione immediata di tali disponibilità senza attendere la conclusione dell'annoso concorso per nuovi provveditori.

Per conoscere infine i prevedibili tempi per la conclusione del concorso in atto per i nuovi provveditori, che da tempo è motivo di ripetute e non mantenute promesse per la sistemazione del provveditorato di Parma.

(4-00990)

BOCCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della sanità.* — Per conoscere i motivi per i quali non sono ancora state erogate all'amministrazione provinciale di Parma la somma di lire 2.053.812.555 dovuta a tutto il 31 dicembre 1978 a norma della legge 18 marzo 1968, n. 431; e la somma già dovuta dalla ex ONMI per lire 159.891.440 e dall'ex OMIG per lire 387.464.800.

Tale situazione di ragguardevoli crediti rappresenta una grave difficoltà per l'amministrazione provinciale sollecitata dai suoi fornitori a rifondere cospicui interessi passivi e risarcimenti derivanti dalla svalutazione riconosciuti come dovuti da una recente sentenza della Cassazione.

L'amministrazione si trova in seria difficoltà anche a causa delle norme sulla finanza locale, che impediscono di attingere a fonti diverse da quelle della spesa corrente, riducendo in tal modo la già ristretta possibilità relativa alla «normale amministrazione».

Per conoscere altresì quando sarà provveduto alla liquidazione di quanto dovuto all'amministrazione interessata. (4-00991)

BOCCHI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere — premesso che con risposta in data 13 gennaio 1979 alla interrogazione dello stesso interrogante in data 16 novembre 1977 (4-03895) relativa alla pratica di pensione di guerra del signor Donelli Ugo nato a Parma il 13 marzo 1910 posizione istr. n. 1476142/D. Si assicurava in quella occasione, la definizione della stessa non appena la Corte dei conti « avrà restituito il fascicolo » — i motivi per i quali alla data odierna l'interessato non ha ancora ricevuto alcuna comunicazione in merito, mentre risulta all'interrogante che la Corte dei conti ha « dichiarato l'estinzione del giudizio » in camera di consiglio il 22 dicembre 1975.

Per conoscere altresì i motivi per cui tale decisione è stata depositata in segreteria solo il 14 febbraio 1976 e trasmessa al Ministero del tesoro il 2 gennaio 1979.

Per conoscere inoltre: per quali motivi la trasmissione di un atto dalla Corte dei conti al Ministero del tesoro avvenga nel considerevole e incomprensibile tempo di oltre tre anni; se il ministro non ritenga che l'interessato abbia diritto di vedere definito un suo giusto ricorso che ha avanzato nell'ormai lontano 1964. (4-00992)

BOCCHI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se e quando sarà definita la pratica di pensione relativa al signor Manghi Sante nato a Poviglio (Reggio Emilia) il 18 giugno 1923, già dipendente dell'azienda municipalizzata servizi pubblici di Parma nel periodo dal 1° dicembre 1971 al 30 giugno 1978.

In data 30 giugno 1978 l'interessato ha inoltrato domanda al Ministero del tesoro — Direzione generale istituti di previdenza — per la costituzione della pensione assicurativa presso l'INPS ai sensi della legge 2 aprile 1958, n. 322, senza ottenere alcuna comunicazione in merito.

L'interrogante fa presente che la questione è stata sollevata con altra interrogazione (4-07596), presentata in data 21 marzo 1979, che non ha avuto risposta. (4-00993)

BOCCHI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere l'esito della pratica di pensione indiretta di guerra della signora Devincenzi Dina, vedova risposata dell'ex militare Mortali Francesco, deceduto nella guerra 1940-1945. (Posizione iscrizione n. 65584/4, già oggetto della interrogazione n. 4-04046 dello stesso interrogante).

Contrariamente a quanto affermato nella risposta allora fornita, a tutt'oggi il Comune di Albareto (Parma) non ha ricevuto alcuna richiesta e rifiuta l'inoltro della documentazione presentata dall'interessata se non ufficialmente richiesta dal competente Ministero.

L'interrogante fa presente che la questione è stata sollevata con altra interrogazione (4-06850) in data 17 gennaio 1979 che non ha fino ad oggi avuto alcuna risposta. (4-00994)

BOCCHI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se e quando sarà definita la pratica di reversibilità pensione di guerra del signor Vicini Pietro nato il 27 settembre 1909 a Monchio delle Corti (Parma) quale collaterale inabile e orfano di Cecchi Maria deceduta il 19 gennaio 1964 e già pensionata con iscrizione n. 939116.

La istanza regolarmente documentata è stata trasmessa alla direzione generale pensioni di guerra fin dal 20 maggio 1977 dalla direzione provinciale del tesoro di Parma.

Le particolari gravi condizioni dell'interessato sollecitano il disbrigo della pratica che fu già oggetto della interrogazione (4-07440) rimasta senza risposta, presentata in data 6 marzo 1979, dallo stesso interrogante. (4-00995)

BOCCHI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se e quando sarà definita la pratica di pensione e la relativa liqui-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 2 OTTOBRE 1979

dazione dell'indennità di fine servizio del signor Valentini Giorgio nato a Rimini il 1° maggio 1922 già dipendente dell'amministrazione provinciale di Ferrara e cessato dal servizio fin dal 1° gennaio 1978.

La posizione della pratica per la liquidazione presso l'INADEL è n. 489406/78.

Le particolari condizioni dell'interessato sollecitano il disbrigo della pratica che fu già oggetto della interrogazione (numero 4-07594), rimasta senza risposta, presentata in data 21 marzo 1979 dallo stesso interrogante. (4-00996)

CORVISIERI E GRASSUCCI. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere come intende intervenire per assicurare la pulizia dello specchio d'acqua del porto, delle spiagge e delle cale dell'isola di Ponza e Palmarola oggi fatta in modo carente e discontinuo. Gli interroganti chiedono di sapere se il Ministro non intenda utilizzare la manodopera giovanile presente nell'isola attraverso lo strumento della legge n. 285. (4-00997)

ACCAME. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se il cantiere Intermarine di Sarzana ha ottenuto una autorizzazione da parte dell'ANAS a costruire un ponte girevole sul fiume Magra in sostituzione del ponte esistente in località Colombiera.

Quanto sopra perché esisterebbe un documento di autorizzazione inviato per conoscenza al capo cantoniere dell'ANAS di Ameglia, mentre la Capitaneria di porto di La Spezia sostiene di non aver concesso l'autorizzazione alla costruzione del ponte che rientra nel territorio su cui la Capitaneria ha giurisdizione. (4-00998)

FALCONIO E STEGAGNINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano promuovere per bloccare la sempre più scandalosa *escalation* di spettacoli pornografici con cui alcune te-

levisioni private cercano di sottrarre l'una all'altra quote di spettatori ed introiti pubblicitari.

In particolare, gli interroganti chiedono come possa essere consentito che una televisione privata, denominata *Teleradioradio*, con sede a Castelletto d'Orba e diffusione in alcune zone dell'Alta Italia, possa mettere in onda una trasmissione dal titolo « Pigiama Selvaggio », che — come riferisce il *Corriere della Sera* di martedì 2 ottobre — ha il suo principale motivo di attrazione, oltre che su numeri di spogliarello, sulla messa in palio di una ragazza, identificata sulla base di un particolare anatomico, e successivamente messa a disposizione del vincitore per un intero pomeriggio.

A parere degli interroganti, si tratta di una ignobile e sfacciata mercificazione del sesso, oltre che di un vero e proprio oltraggio alla dignità della persona umana e della donna in particolare.

Gli interroganti rammentano, in proposito, che la Costituzione garantisce il rispetto della persona umana, che viene violata nel profondo anche da tali intollerabili speculazioni. (4-00999)

GRASSUCCI E CORVISIERI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'interno.* — Per sapere se non ritengono urgente intervenire per garantire il diritto allo studio per i giovani dell'isola di Ponza e Ventotene. In particolare gli interroganti, ricordando che moltissime famiglie dell'isola non sono in grado di mantenere in continente i propri ragazzi per farli studiare, chiedono ai Ministri interessati quali aiuti concreti intendono erogare in accordo con il comune, la provincia di Latina e la regione interessata. (4-01000)

CORVISIERI E GRASSUCCI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere le iniziative che il Ministro intende adottare per garantire nel comune di Ponza l'istituzione di una scuola media superiore nell'isola di Ponza sin dal prossimo anno scolastico. Gli interroganti

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 2 OTTOBRE 1979

chiedono inoltre di sapere se il Ministro interessato non ritenga opportuna a Ponzà l'istituzione di un biennio polivalente, dopo la scuola dell'obbligo, allo scopo di aiutare la permanenza giovanile sull'isola e garantire il diritto allo studio.

(4-01001)

BOCCHI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se e quando sarà definita la pratica di pensione relativa al signor Genari Cornelio nato a Terenzo (Parma) il 30 marzo 1925, già dipendente dell'Azienda municipalizzata elettricità trasporti acquedotti di Parma per il periodo dal 5 luglio 1945 al 30 marzo 1962.

In data 30 giugno 1978 l'interessato ha inoltrato domanda al Ministero del tesoro - Direzione generale istituti di previdenza - per la costituzione della pensione assicurativa presso l'INPS ai sensi della legge 2 aprile 1958, n. 322, senza ottenere alcuna comunicazione in merito.

L'interrogante fa presente che la questione è stata sollevata con altra interrogazione (4-07595) presentata in data 21 marzo 1979 dallo stesso interrogante, che non ha fino ad oggi avuto alcuna risposta.

(4-01002)

ANDÒ E CAPRIA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere:

considerato che le cartiere della « Siace », azienda a partecipazione pubblica regionale operante nelle province di Catania ed Enna, versano in situazione drammatica, a causa del prolungato e quasi totale blocco di tutti gli impianti;

tenuto conto del fatto che la paralisi dell'azienda - la quale per le sue potenzialità produttive dovrebbe, a giudizio di alcuni esperti, divenire una delle aziende *leaders* del settore in campo nazionale - scaturisce dalla carenza di investimenti che consentano una graduale ripresa delle attività produttive;

tenuto conto altresì degli impegni assunti dal Governo, rappresentato dal sottosegretario all'industria onorevole Sinesio,

nel corso di un incontro tenutosi presso il Ministero dell'industria in data 2 giugno 1978 ed al quale partecipavano anche dirigenti delle organizzazioni sindacali nazionali e della « Siace » con riferimento al piano di ristrutturazione dell'azienda;

considerato, in particolare, che nel corso del sopraddetto incontro si era convenuto:

a) sulla validità del piano di ristrutturazione presentato dall'azienda;

b) sull'opportunità di varare subito i programmi finalizzati di settore, intesi come momento capace di selezionare gli interventi con criteri imparziali ed obiettivi;

c) sulla necessità di definire, contestualmente al programma, il ruolo, i compiti ed il riassetto gestionale delle aziende cartarie a partecipazione statale ed a capitale pubblico (fra queste quindi anche quelle dell'Ente siciliano di promozione industriale), soprattutto con riferimento al comparto delle paste per carta;

d) sull'esigenza di affrontare la situazione della « Siace » quale fatto emblematico, all'interno di scelte di programma capaci di essere operative già nel 1978;

e) sull'impegno del Governo di cercare tutte le forme più opportune affinché la « Siace » potesse utilizzare anche la legge n. 183 nei tempi più stretti;

quali provvedimenti il Governo abbia adottato o intenda adottare per garantire nei fatti il rispetto degli impegni formalmente assunti nel giugno del 1978, e finora disattesi, così come si può evincere dal programma finalizzato per l'industria della carta e della pasta per carta approvato del CIPI in data 21 dicembre 1978, senza tenere in alcun conto le osservazioni formulate dalla regione siciliana in relazione al programma stesso. (4-01003)

LAMORTE. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se è a conoscenza che gli avvocati e procuratori del circondario del tribunale di Melfi hanno proclamato l'astensione da tutte le attività, sia in materia civile che penale, davanti

al tribunale, alle preture ed agli uffici del circondario per il periodo di un mese, esercitando così una pesante protesta contro i ritardi e le disfunzioni che caratterizzano l'amministrazione della giustizia in quel circondario.

L'interrogante premette che la suddetta agitazione trova fondati motivi nel perdurante dissesto in cui versa il tribunale di Melfi, dove ormai da sette mesi, essendo stati trasferiti tre giudici senza previa sostituzione, si registra un blocco dell'attività, anche perché non è possibile con i giudici in servizio formare il collegio. Si è quindi in una condizione di tale precarietà che ha comportato, da parte del presidente del tribunale, l'adozione di un provvedimento di sospensione di ogni attività nel campo civile, comprese le controversie di lavoro, quelle agrarie, fallimentari e di espropriazione.

L'interrogante, inoltre, nell'evidenziare come una situazione siffatta alimenti la sfiducia del cittadino negli organi della giustizia, soprattutto in un momento così delicato per la convivenza civile, al punto da far apparire lo Stato latitante anche in servizi tanto essenziali, richiama l'attenzione del Governo sulla necessità di corrispondere con tempestività agli invocati provvedimenti di sostituzione dei giudici trasferiti presso il tribunale di Melfi.

L'interrogante, infine, evidenzia la necessità di tener conto della delicatezza del ruolo che svolge il tribunale di Melfi, cui fa capo una popolosa zona della Basilicata con complessi problemi ed esigenze socio-economici, a proposito del quale già in passato si è impropriamente parlato di sottoutilizzazione rispetto ad artificiali *standards* ministeriali, comunque non certamente attribuibile alla « domanda » di giustizia registrata nel circondario, ma alla carenza degli organici, che per qualche verso ha anche determinato scetticismo e sfiducia del cittadino nei suoi confronti. A tal fine, si chiede di conoscere quali urgenti provvedimenti si intendano adottare per superare positivamente lo stato di agitazione in atto da parte degli avvocati e procuratori del tribunale di Melfi.

(4-01004)

TAGLIABUE, LODOLINI FRANCESCA E FERRARI MARTE. — Al Ministro dell'interno. — Per sapere:

se è a conoscenza della notizia trasmessa dall'ANSA sabato 29 settembre 1979 alle ore 22,58 e riportata nell'articolo di fondo del quotidiano la *Provincia di Como* di domenica 30 settembre 1979, secondo la quale il comune di Campione d'Italia (Como) in occasione della serata di « gala » di sabato 29 settembre 1979, organizzata per consegnare le « maschere d'oro » e « d'argento » avrebbe noleggiato e messo a disposizione un *jet* per « il premiando » signor Gianni Rivera e che detto *jet* sarebbe partito dall'aeroporto di Agno (Svizzera) domenica mattina 30 settembre per portare il signor Rivera a Cagliari essendo colà trasferita la squadra calcistica del Milan;

quali urgenti misure intenda prendere, di fronte ad un così inaudito e grave spreco di risorse di denaro pubblico da parte del comune di Campione d'Italia (Como), che è beneficiario da parte del Ministero dell'interno di consistenti quote sulle entrate del Casinò:

a) perché la somma occorsa per il noleggio dello *jet* non venga sopportata dal bilancio dell'amministrazione comunale di Campione d'Italia, né dall'apposito fondo istituito dal Consiglio comunale per le attività turistiche, culturali, eccetera ma addebitato interamente a chi si è assunto la responsabilità;

b) perché vengono presi provvedimenti nei confronti di quegli amministratori locali che si sono resi responsabili di un uso di denaro pubblico deviante rispetto al merito stesso della programmata manifestazione, oltreché alla esigenza di un oculato indirizzo sociale (esempio: costituzione di case in affitto per i cittadini; reperimento di aree per l'edilizia economica popolare; l'assistenza sanitaria) delle risorse comunali;

c) perché venga richiesto e attentamente valutato in tutte le sue voci il bilancio della serata di « gala » di sabato 29 settembre 1979 a Campione d'Italia

(Como), unitamente allo elenco dei partecipanti a detta serata a carico della spesa pubblica. (4-01005)

ZOPPETTI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se sia a conoscenza del disagio che è manifesto tra gli operatori economici, finanziari, i risparmiatori e nella popolazione lodigiana a causa della decisione presa il 21 settembre 1979, a maggioranza dal consiglio di amministrazione dell'istituto bancario di Lodi (Milano) « Il credito Lodigiano » di fondersi con l'istituto di credito milanese « Commercio e Industria ».

Premesso che tale decisione ed il malcontento sembra sia la conseguenza:

a) del rifiuto della Banca d'Italia di accogliere la domanda inoltrata dall'Istituto di credito Lodigiano per ottenere la apertura di un altro sportello in città, con lo scopo di rafforzare la propria attività, in quanto ora viene svolta solo da un solo sportello;

b) dell'interrompersi dell'iniziativa presa dall'Istituto di credito di Lodi di mettere a frutto la buona situazione amministrativa e finanziaria attraverso la fusione con altri istituti di credito lodigiani;

c) dell'inaspettata ed affrettata decisione del consiglio di amministrazione del-

l'Istituto di credito di Lodi di sospendere le trattative di fusione che aveva in corso, da parecchie settimane, con la Banca mutua popolare di Lodi, senza reali motivi e nonostante fosse caldeggiata anche dall'amministrazione comunale e dalle forze politiche e sociali del lodigiano;

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative il ministro ha inteso predisporre, prima che l'assemblea degli azionisti prenda alcuna decisione, affinché siano accertati i motivi e le ragioni vere che hanno portato l'Istituto di credito commerciale ad abbandonare la trattativa con la Banca Popolare di Lodi e ad optare per l'Istituto di credito milanese « Commercio e Industria ».

L'interrogante chiede altresì di sapere, quale fondamento abbiano le notizie pubblicate dal giornale *Il Sole-24 Ore* del 26 settembre 1979 secondo cui la fusione viene realizzata con il solo scopo di una pura spartizione di poltrone « in termini di numero e di persone » che la banca incorporante avrebbe offerto all'attuale consiglio di amministrazione.

Infine l'interrogante chiede di conoscere quale sia il contributo e l'apporto del Ministro perché l'incorporamento del « Credito Lodigiano » in un altro istituto tranquillizzi le popolazioni e diventi un'occasione positiva e vantaggiosa per l'attività economica e sociale del lodigiano.

(4-01006)

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 2 OTTOBRE 1979

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

PAZZAGLIA, BAGHINO E PARLATO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere se il Ministro non ritenga di dover revocare le decisioni annunciate nel corso di una trasmissione televisiva in ordine all'aumento delle tariffe telefoniche.

Gli interroganti fanno presente la gravità di tali decisioni sia per quanto riguarda l'ammontare dei singoli scatti sia per quanto riguarda il gettone, sia per i canoni di abbonamento ed infine per la disparità di trattamento fra città e città in relazione alla durata delle conversazioni urbane.

Tale decisione del Ministro, ad avviso degli interroganti oltre tutto graverebbe i costi di produzione e quindi i prezzi e in ogni caso influirebbe pesantemente nei bilanci familiari già tanto appesantiti dal crescente aumento del costo della vita.

(3-00465)

CUOJATI. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e della marina mercantile.* — Per sapere, in relazione alla grave situazione in cui versa il settore della cantieristica, la cui crisi si ripercuote in particolar modo sui lavoratori con la loro collocazione in cassa integrazione e in considerazione del fatto che a tutt'oggi nessuna iniziativa è stata presa a sostegno del settore e al suo risanamento, quali provvedimenti urgenti ritengano di dover prendere — ognuno nell'ambito delle proprie competenze — al fine di evitare che la situazione abbia a peggiorare con conseguenze particolarmente dannose, soprattutto per quanto riguarda il Mezzogiorno, e se sia stato predisposto un piano di settore, rielaborato alla luce delle risultanze del dibattito tenutosi sull'argomento presso le Commissioni competenti nella scorsa legislatura, tenendo anche conto del contributo dato al problema dalle forze sindacali e imprenditoriali; e quali misure intendano prendere affinché, nell'ambito

della Comunità Europea, si modifichi, in senso più favorevole per la nostra cantieristica il piano Darignan; per sapere infine se non intendano promuovere tutte quelle iniziative legislative idonee a rilanciare il settore della cantieristica anche con un loro collegamento col piano di riconversione industriale di cui alla legge n. 675. (3-00466)

FORTE E CANEPA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere come mai non sia stata data tempestiva pubblica notizia della richiesta del Governo italiano di estradizione di Camillo Crociani dal Messico; come mai tale richiesta di estradizione sia stata presentata dopo che questi aveva già presentato « amparo » per prevenire la mossa del Governo italiano, presso le competenti autorità messicane, ottenendo così il risultato di rimanere detenuto solo per pochissime ore, quando la richiesta italiana è stata poi esaminata; ed inoltre per conoscere se, a giudizio del Ministro, siano state adottate tutte le cautele ed accorgimenti di procedura per evitare le obiezioni alla estradizione avanzata dal Crociani e riguardanti la carenza di contraddittorio con l'imputato e la caratterizzazione politica del procedimento a suo carico, per reati di evidente contenuto economico, che hanno causato un grosso danno patrimoniale allo Stato; per conoscere infine se siano in preparazione misure per il ristoro patrimoniale dello Stato in relazione alle attività delittuose del Crociani. Gli interroganti desiderano conoscere se vi sia una prassi organica, per le richieste di estradizione, data la asimmetria fra il clamore che ha accompagnato la richiesta di estradizione a Parigi di altri soggetti, puramente imputati, la riservatezza di questa richiesta di estradizione dal Messico, relativa ad un condannato. (3-00467)

MELLINI, MELEGA, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, FACCIO ADELE, BONINO EMMA, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, GALLI MARIA LUISA, DE CA-

TALDO, PANNELLA, BOATO, PINTO, CRIVELLINI, CICCIOMESSERE, SCIASCIA, TEODORI, TESSARI ALESSANDRO, ROCCCELLA E AJELLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, di grazia e giustizia e dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali ragguagli siano in condizioni di fornire circa il gravissimo episodio, oggetto di un'indagine giudiziaria, del quale ha dato notizia la stampa (e in particolare il quotidiano *Vita* dei giorni 28 e 29 settembre 1979), episodio di cui sarebbero stati protagonisti il noto costruttore romano Gaetano Caltagirone e il presidente dell'Enasarco, Vincenzo Marotta, il primo dei quali avrebbe versato al secondo un miliardo e cento milioni di lire, per ottenere che l'Enasarco acquistasse a condizioni per lui enormemente vantaggiose, immobili costruiti da società che a lui fanno capo.

Chiedono di conoscere se risponda a verità che il Caltagirone si sarebbe reso irreperibile e se i suoi movimenti siano stati o siano controllati allo scopo di non vanificare eventuali provvedimenti di giustizia nei suoi confronti. Ove viceversa tale irreperibilità si sia verificata, chiedono di conoscere quali responsabilità emergano al riguardo.

Chiedono di conoscere se l'attuale organizzazione del sistema bancario e fiscale, e i regolamenti delle banche, consentano di negoziare facilmente assegni come quello di 1 miliardo e 100 milioni che sarebbe stato versato dal Caltagirone al Marotta, con l'indicazione di un beneficiario (« Luigi Rossi ») palesemente di fantasia, ancorché limitata, e conseguentemente con commissione del reato di falso cambiario, e se sussistano responsabilità di funzionari di banca al riguardo.

Chiedono di conoscere se i ministri interrogati non ritengano di dover immediatamente disporre indagini accurate sulle modalità e sulla portata di ogni altro affare compiuto dal Caltagirone e dalle società da lui controllate con altri enti pubblici; nonché, se non ritengano di disporre indagini sulla regolarità delle situazioni fiscali dei soggetti di tale scandalo.

Chiedono infine di conoscere quali siano i rapporti tra il Caltagirone e personalità ed ambienti del mondo politico; se egli o le società da lui controllate abbiano effettuato finanziamenti ed elargizioni in favore di partiti, correnti o singoli uomini politici, o organi di stampa; chiedono inoltre di sapere se ciò abbia potuto influire sui fatti oggetto dell'indagine in corso e di quella che si chiede sia instaurata. (3-00468)

MARGHERI, MACCIOTTA E QUERCIO-
LI. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e delle partecipazioni statali.* — Per sapere se intendono esporre alla valutazione del Parlamento i criteri che hanno portato alla vendita delle cartiere dei due enti a partecipazione statale IRI ed EFIM ad una società controllata dal monopolio privato Fabocart. La decisione di annullare con questa vendita la presenza e il ruolo delle partecipazioni statali in un settore di base dell'economia nazionale, appoggiando ed estendendo la posizione monopolistica della Fabocart, ha già fatto sentire in questi mesi un certo peso negativo. A giudizio degli interroganti, infatti, essa:

a) ha reso obiettivamente più forte la richiesta del monopolio privato di aumentare il prezzo della carta;

b) ha impedito ogni iniziativa pubblica per la realizzazione del « programma finalizzato del settore » approvato dal CIPPI sulla base della legge n. 675, iniziativa che appariva urgente e necessaria soprattutto nel settore fondamentale dell'approvvigionamento delle materie prime e del rapporto tra il settore cartario e l'agricoltura;

c) ha reso più grave il problema delle altre cartiere pubbliche, come le cartiere Miliani di Fabriano, oggi di proprietà dell'INA, per le quali si cerca oggi una nuova soluzione ancora, per la verità, provvisoria e precaria;

d) ha posto seri interrogativi sul ruolo che in assenza di ogni seria programmazione e di un organico intervento pubblico può svolgere l'Ente cellulosa;

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 2 OTTOBRE 1979

e) ha favorito richieste assistenziali del monopolio per i punti di crisi.

Se si considera tutto ciò, si comprenderà facilmente la necessità che il Governo dichiari in Parlamento se intende rivedere la sua politica in questo settore così importante anche per lo sviluppo dell'informazione e della cultura. (3-00469)

PINTO, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, BOATO, SCIASCIA, GALLI MARIA LUISA, BONINO EMMA, MELEGA, MELLINI E CICCIOMESSERE. — *Ai Ministri della marina mercantile, delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere, in relazione alla persistente crisi dei cantieri navali italiani, quali iniziative intenda prendere per dare soluzione ai problemi occupazionali, produttivi, in particolare del Mezzogiorno, determinati dall'aggravarsi della situazione in questo settore industriale. (3-00470)

MELEGA, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, TESSARI ALESSANDRO, CRIVELLINI, CICCIOMESSERE, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, GALLI MARIA LUISA, MELLINI, BONINO EMMA, PANNELLA, FACCIO ADELE, ROCCELLA, PINTO, BOATO, SCIASCIA, TEODORI, DE CATALDO E AJELLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, della difesa e di grazia e giustizia.* — Per conoscere le circostanze che hanno favorito la latitanza di Camillo Crociani e le eventuali responsabilità, al riguardo, di pubblici ufficiali e di uomini politici. In particolare, chiedono di sapere:

1) se ad essi risulti che il servizio di scorta organizzato per il Crociani in un primo tempo dall'allora Questore di Roma, dottor Macera, e quindi dal comandante la Brigata carabinieri di Roma, generale Missori, era stato tenuto rigorosamente segreto, cioè sottratto al normale controllo gerarchico;

2) se, tra le motivazioni successivamente addotte per tale servizio, vi sia stata quella che il Crociani spesso peregrinava per Roma con ingenti somme di

denaro contante, denaro che utilizzava per versamenti *brevi manu* a uomini politici o a persone da essi indicate;

3) se su queste peregrinazioni vi siano rapporti negli archivi dei servizi di informazione, e se in questi rapporti si facciano i nomi delle persone a cui Crociani andava ripetutamente a far visita;

4) quali rapporti siano stati inoltrati dalla Brigata carabinieri al magistrato inquirente, dottor Martella, a proposito degli ultimi spostamenti del Crociani in terra italiana, e in che data;

5) per quale motivo si siano esposti due ufficiali dei Carabinieri, il colonnello Varisco e il colonnello Placidi, alla meschina figura di « cercare di arrestare il Crociani a casa sua », quando di costui i superiori di Varisco e Placidi già conoscevano anche i minimi spostamenti, compreso l'espatrio;

6) se, successivamente alla latitanza di Crociani, sia stata ordinata un'inchiesta sulle responsabilità del dottor Macera e del generale Missori; cosa ne sia risultato e quali siano stati i provvedimenti presi;

7) quali atti concreti abbia svolto il dottor Macera, passato alla direzione dell'Interpol, per riuscire ad arrestare il Crociani nei tre anni della sua latitanza; come mai l'Interpol non abbia eseguito i mandati di cattura spiccati contro Crociani, quando Crociani, per sua stessa ammissione, ha soggiornato un anno a Parigi e per più breve tempo in Olanda;

8) se il generale Missori, successivamente nominato alla presidenza del Centro difesa civile, abbia mai incontrato il Crociani all'estero, negli anni della sua latitanza, e quali siano gli attuali rapporti tra il Missori, il Centro difesa civile, il « successore » in molti degli affari di Crociani in Italia, ingegner Fratolocchi, e alcuni alti ufficiali dei Carabinieri;

9) se un ex segretario della DC ed ex ministro degli esteri abbia mai utilizzato per scopi personali, gli elicotteri e gli aerei del Crociani e del Fratolocchi;

10) in quale data sia stata segnalata al ministero degli esteri italiano l'entrata e la presenza di Crociani in Messico (4

luglio scorso); quando il ministro degli esteri allora in carica, abbia dato corso alla richiesta di estradizione;

11) se si stia in questi giorni approntando, da parte del Governo, un decreto straordinario sugli organici dei Carabinieri, che avrebbe come unica conseguenza pratica il prolungamento per cinque anni dell'incarico al generale Missori; se si stiano verificando al proposito delle pressioni illecite da parte di uomini delle più diverse parti politiche sulle più alte cariche dello Stato, affinché il provvedimento passi con estrema urgenza;

12) se tutto ciò possa in qualche modo ricollegarsi alla rete di ricatti che il Crociani e i suoi accoliti sono in grado di ordire in virtù dei favori e dei versamenti a suo tempo illecitamente elargiti.

(3-00471)

VALENSISE, TATARELLA, MENNITTI E CARADONNA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se intenda promuovere con ogni urgenza una nuova e più confacente disciplina del regime di esportazione delle uve da tavola prevedendo opportune misure che tutelino il prodotto e la sua integrità (obbligo del trasporto ferroviario e dei carri frigoriferi per il trasporto oltre determinate distanze eccetera), in modo da evitare che il prodotto giunga sui mercati in condizioni di deterioramento con immaginabili danni per l'esportazione.

Per conoscere altresì se intenda, sempre ai fini della tutela del prodotto, promuovere il controllo delle zone di produzione, una adeguata disciplina per la manipolazione del prodotto, nonché regolari controlli dell'albo degli esportatori.

(3-00472)

VALENSISE, TATARELLA, CARADONNA E MENNITTI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per fronteggiare con ogni urgenza la situazione che si è prodotta nelle Puglie in conseguenza della superproduzione dell'uva da tavola « Italia » e « Regina », tipi di uva di cui è proibita la vinificazione, con la conseguenza di vasti fenomeni di vinificazione abusiva con grave danno degli agricoltori, costretti ad accettare il prezzo di lire 100 al chilogrammo.

Per conoscere se ritenga che debba essere autorizzata la vinificazione dei detti tipi di uva, vinificazione che sembra sia autorizzata in Abruzzo dove i vini che si ottengono raggiungono la gradazione di 9-10 gradi, a fronte di quella di 10-11 gradi che raggiungerebbero i vini prodotti in Puglia, dove la proposta di autorizzazione alla vinificazione degli indicati tipi di uva è sostenuta con ansioso interesse da tutti i produttori agricoli che la considerano elemento decisivo per risolvere la crisi di sovrapproduzione. (3-00473)

INTERPELLANZE

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri della pubblica istruzione, dell'interno e del tesoro, per sapere quali spiegazioni siano in grado di dare all'operato del Ministro della pubblica istruzione che con circolare in data 5 gennaio 1979 protocollo n. 12818/229/P.D. si è fatto praticamente promotore dell'associazione nazionale volontaria che, ai sensi dell'articolo 114 comma terzo del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, potrebbe ottenere la concessione in uso di parte o di tutti i beni dell'Istituto G. Kirner ove, ai sensi del quarto comma del citato articolo possa dimostrare di "comprendere" almeno il trenta per cento dei soggetti tenuti alla contribuzione.

« Gli interpellanti fanno presente che con la circolare in questione il Ministro della pubblica istruzione invita i presidi a sottoporre ai professori ed in genere a tutto il personale assoggettato alla trattamento, i moduli pubblicati sul "Notiziario Kirner" che nella circolare si afferma costituita da un "gruppo di soci" senza precisare che tali cosiddetti soci sono in realtà gli attuali dirigenti dell'Istituto o persone di loro fiducia e che la costituzione dell'Associazione suddetta è avvenuta come espressione (e a seguito di un esplicito accordo) dell'UCIM e dello SNALS ed ha quindi una precisa connotazione politico-sindacale di parte. La circolare invita i presidi stessi ad "offrire la loro collaborazione"... "considerate le finalità dell'iniziativa" in modo che questa "possa attuarsi nei tempi e con le modalità sopra indicate" e contiene la promessa che le spese di affrancatura per la spedizione dei plichi saranno rimborsate (indipendentemente dall'esito dell'operazione) non già dall'Associazione ma dall'Istituto Kirner.

« Gli interpellanti intendono anche sottolineare che con la citata circolare si invitano i presidi a far esprimere al personale l'adesione o meno all'Associazione,

pretendendo quindi non già una eventuale adesione, ma in caso contrario, un esplicito rifiuto, con ulteriore coartazione della libera scelta dei docenti, mentre la lettura della circolare presenta tutta l'operazione come una sorta di atto d'ufficio dovuto e non già come la libera manifestazione della facoltà privata di associazione e di organizzazione.

« Gli interpellanti chiedono di conoscere se i Ministri interpellati si rendono conto che nella procedura di cui alla circolare sopra descritta siano contenuti estremi di reato e se ritengano che le pubbliche amministrazioni da essi dipendenti debbano operare nel senso di imporre l'ipotesi di costituzione di associazioni volontarie previsto dall'articolo 114 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 come una trasformazione d'"ufficio" degli enti interessati da risolversi in una ulteriore privatizzazione della gestione del denaro pubblico a beneficio di ben individuati gruppi di potere.

« Chiedono di conoscere, se a giudizio dei Ministri interpellati, l'Istituto Kirner che, in proporzione all'enorme numero degli assoggettati a contribuzione ed all'entità dei contributi percepiti, ha sempre svolto una limitatissima attività e per di più sotto il segno del clientelismo e del ottogoverno, meritando pienamente la qualifica di "Ente inutile", specie dopo l'inquadramento della stragrande maggioranza degli insegnanti nei ruoli che consente loro di usufruire del trattamento ENPAS, meriti di sopravvivere attraverso una falsa associazione volontaria privata di emanazione ministeriale che necessariamente accenerà la dipendenza da una ben individuata conventicola di potere al di fuori anche dei poco efficaci controlli fin qui concretamente esercitati.

« Gli interpellanti chiedono di conoscere se i Ministri interpellati abbiano una tale convinzione della casualità delle cose umane da ritenere che non vi sia connessione tra il fatto che il sindacato SNAFRI che in data 10 gennaio 1979 aveva vivacemente protestato contro la circolare sopra richiamata, in data 18 gennaio 1979 sia sta-

to, con provvedimento del Ministro della pubblica istruzione circolare 13 protocollo 13476/239/PD, estromesso dalla "rappresentatività" sindacale del personale della scuola nei rapporti con l'amministrazione.

« Tutto ciò premesso chiedono di sapere, anche se risponda a verità che il Ministro ha successivamente disposto che sia operato sullo stipendio di tutti gli insegnanti, e quindi anche di quelli che non abbiano per avventura aderito volontariamente ad una associazione con finalità analoghe a quelle del soppresso Istituto Kirner, una trattenuta sullo stipendio mensile con decorrenza dal mese di aprile 1979 ed in caso affermativo chiedono di conoscere in base a quale titolo la trattenuta sia effettuata e quale sarebbe l'atteggiamento dell'amministrazione se, come viene annunciato e come sarebbe auspicabile, alcuni insegnanti sporgessero denuncia all'autorità giudiziaria per il reato commesso in loro danno con la trattenuta in favore di un ente privato di cui non fanno parte.

« Chiedono infine di conoscere quale sia più in generale l'atteggiamento del Governo in ordine ai principi ed ai metodi da seguire per la costituzione di associazioni volontarie per lo svolgimento di attività di enti pubblici soppressi, atteggiamento dal quale dipende l'effettiva liquidazione e privatizzazione degli enti stessi e quindi il risultato politico generale in materia.

(2-00076) « MELLINI, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, TESSARI ALESSANDRO, BONINO EMMA, BOATO, CRIVELINI, CICCIOMESSERE, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, AJELLO, DE CATALDO, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, MELEGA, PINTO, ROCCELLA, TEODORI, SCIASCIA, PANNELLA ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro di grazia e giustizia per sapere se è a conoscenza dello stato di attuazione della riforma del processo del lavoro, introdotta con legge 11 agosto 1973, n. 533.

« Trattasi di una riforma che, in effetti, costituisce l'unico dato positivo nel pe-

sante bilancio della giustizia italiana, oltre che una delle più importanti conquiste di democrazia sostanziale, e che venne accolta con entusiasmo sia da coloro che l'avevano varata, sia dalle organizzazioni sindacali, sia dai diretti destinatari, in quanto doveva rappresentare la rottura rispetto al vecchio "rito" civile e il banco di prova per la riforma generale del processo civile.

« Senonché, ricerche, studi, indagini condotte in questi ultimi anni, a cominciare dal convegno nazionale (presieduto dal vicepresidente del Consiglio superiore della magistratura), organizzato a Napoli nel 1977 dal Centro nazionale studi di diritto del lavoro, sul tema "Una riforma da salvare: il processo del lavoro", fino al più recente convegno, organizzato nel 1978 dall'Associazione italiana fra gli studiosi del diritto civile, hanno ripetutamente messo in luce il progressivo sfaldamento della riforma, così come, del resto, risulta anche dai dati statistici di una ricerca curata dal CENSIS, per conto del Ministero di grazia e giustizia, sulla verifica del funzionamento del nuovo processo del lavoro.

« Da tutte tali indagini si desume il progressivo, costante, aumento, sul piano nazionale, della durata media del processo del lavoro, che, secondo il nuovo "rito", non doveva superare, in primo grado, i tre mesi, ma che già nel 1974 era di sei mesi e nel 1977 era salito a nove mesi e mezzo, mentre negli ultimi tempi ha raggiunto i dodici mesi circa.

« La durata media delle controversie previdenziali, poi, è quasi doppia rispetto alle controversie di lavoro.

« Ugualmente, in grado di appello, la durata media delle controversie di lavoro è molto più lunga rispetto a quella prevista dalla legge n. 533 del 1973, mentre, in Cassazione, i tempi per la decisione dei ricorsi, dalla loro iscrizione alla pubblicazione della sentenza, si aggirano addirittura sui tre-quattro anni (attualmente la sezione lavoro della Cassazione decide ricorsi iscritti nel 1975-1976).

« Tutte le ricerche, le indagini, gli studi sull'andamento della riforma, e, in par-

ticolare, quelle condotte dal Centro nazionale studi di diritto del lavoro a Milano, Napoli e Palermo, dimostrano che, nonostante gli encomiabili sacrifici di magistrati, avvocati e funzionari, il processo del lavoro rischia di seguire ineluttabilmente la sorte dell'ordinario processo civile, nonostante nel primo processo (così come nel processo penale) siano coinvolti interessi fondamentali della persona umana.

« Si aggiunga che nei grandi uffici giudiziari, come quelli di Bari, Napoli, Roma e Palermo, la durata media delle cause di lavoro è largamente superiore rispetto a quella innanzi indicata, per le condizioni di maggior crisi in cui gli uffici stessi si trovano e per il considerevole aumento della domanda di giustizia, specie in materia previdenziale, che si riscontra negli uffici giudiziari del meridione.

« Desta, poi, allarme la completa disapplicazione del processo del lavoro che si verifica in qualche ufficio giudiziario (in qualche pretura si omette addirittura la lettura del dispositivo in udienza!).

« Nonostante le sollecitazioni, le proteste e le grida di allarme da parte di tutti gli studiosi e di tutti gli operatori della giustizia del lavoro, così come da parte delle stesse organizzazioni sindacali, il Governo è rimasto sostanzialmente inerte di fronte al progressivo deteriorarsi delle strutture, che rende sempre più difficile l'applicazione del nuovo "rito" del lavoro, facendo instaurare pericolose prassi disapplicative che, purtroppo, vanno sempre più consolidandosi, specie in alcuni centri giudiziari maggiormente gravati di lavoro.

« Le cause principali, anche se non uniche, del progressivo fallimento del processo del lavoro sono da addebitare alla carenza di aule e di mezzi tecnici, all'assoluta insufficienza del personale ausiliario, alla irrazionale distribuzione degli uffici giudiziari, alla mancata revisione delle circoscrizioni giudiziarie e, più in generale, alla sostanziale inerzia del potere politico, che, fra l'altro, in sede di stanziamento del bilancio dello Stato, assegna il solo 0,78 per cento per la funzione giudiziaria, e che, dopo aver varato la riforma

del processo del lavoro, tra gli "osanna" e gli entusiasmi, l'ha abbandonata a se stessa, affidandola alle vecchie e fatiscenti strutture giudiziarie, a tutti ben note.

« Tanto premesso, l'interpellante chiede al ministro di grazia e giustizia di conoscere:

a) quali misure, di sua competenza, intende adottare per arrestare il progressivo aumento della durata media del processo del lavoro, e per evitare che, entro qualche anno, i tempi di tale processo finiscano per coincidere con quelli del processo civile comune;

b) quali iniziative intende assumere per evitare la disapplicazione, totale o parziale, del nuovo processo del lavoro in qualche ufficio giudiziario;

c) se non ritenga di promuovere opportune, urgenti e necessarie inchieste allo scopo di verificare la concreta osservanza da parte di tutti gli uffici giudiziari della riforma introdotta con legge 11 agosto 1973, n. 533;

d) se non ritenga, infine, che, ove non si riesca a salvare la riforma del processo del lavoro — che tante speranze aveva acceso in milioni di lavoratori — appaia inutile, e solo demagogico, progettare altre e più importanti riforme processuali, che pur sono ansiosamente attese da tutti i cittadini.

(2-00077)

« NAPOLETANO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere — premesso che:

nelle dichiarazioni programmatiche e anche recentemente il Presidente del Consiglio dei ministri, parlando alla Fiera del Levante, ha sottolineato la esigenza di dare priorità ai problemi dello sviluppo economico e della occupazione giovanile nel Mezzogiorno;

i lavoratori e i loro rappresentanti, nello spirito delle direttive dell'EUR, hanno previsto nella piattaforma FIAT Trat-

tori e FIAT Allis MMT, definita in occasione della riunione dei consigli di fabbrica FIAT (Modena 11 febbraio 1979) e del coordinamento nazionale del comparto trattori e macchine movimento terra (Bologna 13 febbraio 1979) e suggerito le seguenti scelte produttive e occupazionali:

”portare a Lecce almeno parte dei servizi alla produzione (in particolare Ufficio progettazione e Ufficio acquisti) che oggi sono tutti concentrati a Stupinigi e che vedono continue espansioni occupazionali al nord;

arrestare e invertire la logica dello smantellamento continuo e progressivo di lavorazioni e produzioni che la FIAT ha attuato e sta attuando nel leccese, ai danni delle produzioni sia del suo stabilimento, sia del già povero tessuto indotto di piccole aziende;

costruzione di intrecci produttivi tra MMT e trattoristica:

1) rispetto alle ipotesi espansive delle produzioni di Cento (Ferrara) si indica una qualificazione e allargamento produttivo del cingolato a Lecce in particolare spostando da Cento le produzioni di potenze medio-alte;

2) lo stesso per quanto riguarda la espansione produttiva ed occupazionale già prevista alla Trattori di Modena per lo spostamento produttivo di modelli di potenze medio-alte o nuovi modelli previsti;

3) uno spostamento a Lecce di lavorazioni di particolari aggreganti che possano utilizzare e valorizzare il parco macchine utensili dello stabilimento;

4) trasferimento conseguente anche di volumi produttivi di indotto”;

in provincia di Lecce e in Puglia è notevole la manodopera giovanile disoccupata sicché le indicazioni dei consigli di fabbrica tendono a dare un contributo per lo sviluppo produttivo, della occupazione e per l'espansione di un settore economico organico all'agricoltura e alle esigenze dei paesi emergenti -

quali iniziative intendono prendere per favorire le indicazioni produttive e occupazionali dei Consigli di fabbrica e del Coordinamento nazionale del comparto trattori FIAT Allis MMT e per consigliare agli imprenditori interessati la costruzione degli impianti produttivi a Lecce.

(2-00078) « CASALINO, DI GIULIO, REICHLIN, ALICI, ANGELINI, BARBAROSSA VOZA MARIA IMMACOLATA, BOCCHI, CARMENO, CONCHIGLIA CALASSO CRISTINA, DE CARO, DE SIMONE, DI CORATO, GATTI, GIADRESCO, GRADUATA, GRANATI CARUSO MARIA TERESA, GUALANDI, MASIELLO, OLIVI, SICOLO, TRIVA, BRINI, BELLINI, RUBBI ANTONIO ».

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 2 OTTOBRE 1979

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