

RESOCONTO STENOGRAFICO

30.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 OTTOBRE 1979

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROMITA

INDI

DEL PRESIDENTE LEONILDE IOTTI

INDICE

	PAG.		PAG.
Assegnazione di proposte di legge a Commissioni in sede legislativa:		(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa)	2113
PRESIDENTE	2143, 2144	(Trasmissione dal Senato)	2141
LA LOGGIA (DC)	2143	Proposte di legge:	
MELLINI (PR)	2143	(Annunzio)	2113, 2140
Dichiarazione di urgenza di progetti di legge:		(Autorizzazione di relazione orale)	2140
PRESIDENTE	2141, 2142	(Assegnazione a Commissione in sede referente)	2113
BAGHINO (MSI-DN)	2142	Mozioni (Seguito della discussione) e interrogazioni (Seguito dello svolgimento) sulla crisi del settore cantieristico:	
LABRIOLA (PSI)	2141	PRESIDENTE	2114, 2163, 2173 2174, 2175, 2183
Disegni di legge:		ACCAME (PSI)	2169
(Autorizzazione di relazione orale)	2140		
(Presentazione)	2172		

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1979

	PAG.		PAG.
ALINOVÌ (PCI)	2179	Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio (Annunzio)	2187
ANTONI (PCI)	2134		
BAGHINO (MSI-DN)	2166, 2173 2174, 2175, 2179	Inversione dell'ordine del giorno:	
BENCO GRUBER AURELIA (<i>Misto - Ass. per Trieste</i>)	2167	PRESIDENTE	2140
BIANCO GERARDO (DC)	2174	Per la formazione dell'ordine del giorno:	
CALDORO (PSI)	2177	PRESIDENTE	2184
CATALANO (PDUP)	2173, 2182	BAGHINO (MSI-DN)	2184, 2185
CIRINO POMICINO (DC)	2172, 2175, 2176, 2181	LABRIOLA (PSI)	2185
CUFFARO (PCI)	2165, 2173, 2175	Per lo svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni:	
CUOJATI (PSDI)	2170	PRESIDENTE	2186
FEDERICO (DC)	2118	ACCAME (PSI)	2187
GRIPPO (DC)	2114	AIARDI (DC)	2186
GUARRA (MSI-DN)	2172	BAGHINO (MSI-DN)	2186
LOMBARDINI, <i>Ministro delle partecipa- zioni statali</i>	2144, 2176	Votazione per schede per l'elezione di un segretario di Presidenza	2144, 2158
MANFREDI MANFREDO (DC)	2158	Ordine del giorno della seduta di do- mani	2187
MELEGA (PR)	2174, 2176	Trasformazione di un documento del sin- dacato ispettivo	2187
PARLATO (MSI-DN)	2129	ERRATA CORRIGE	2188
PINTO (PR)	2171, 2173, 2180		
RUBINO (DC)	2124, 2165		
SALVATO ERSILIA (PCI)	2169		
Interrogazioni (Annunzio)	2187		
Risoluzione (Annunzio)	2187		

La seduta comincia alle 11.

ROBALDO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di venerdì 21 settembre 1979.

(È approvato).

**Annunzio
di proposte di legge.**

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

BOFFARDI INES ed altri: « Nuove norme in materia di trattamento previdenziale per le iscritte all'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per le ostetriche (ENPAO) » (640);

CITARISTI ed altri: « Abbassamento del limite di età per il conseguimento da parte degli artigiani della pensione di vecchiaia » (641);

CARUSO ed altri: « Attribuzione ai tribunali regionali amministrativi della competenza a decidere i ricorsi in sede giurisdizionale in materia di rapporto di impiego dei dipendenti della Corte dei conti » (642);

FERRARI MARTE ed altri: « Nuove norme concernenti agevolazioni creditizie per l'autotrasporto merci per conto di terzi » (643);

STEGAGNINI ed altri: « Integrazioni alla legge 5 maggio 1976, n. 187, concernente riordinamento di indennità ed altri provvedimenti per le forze armate, a favore di alcune posizioni di militari ex combattenti ed assimilati » (644).

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 sono deferite alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

III Commissione (Esteri):

ZACCAGNINI ed altri: « Istituzione dei Comitati consolari elettivi e dei Comitati d'Ambasciata » (213) (*con parere della I, della V, dell'VIII e della XIII Commissione*);

VII Commissione (Difesa):

ACCAME ed altri: « Norme per la creazione di un Istituto per le analisi quantitative nella difesa e per l'impiego di giovani laureati di leva in compiti di ricerca » (72) (*con parere della I e della V Commissione*).

Proposte di assegnazione di disegni 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 disegni di legge:

alla VII Commissione (Difesa):

« Modifiche alla legge 16 maggio 1977, n. 228, relativa al conferimento del grado di aspirante guardiamarina agli allievi della prima classe del corso normale dell'accademia navale deceduti il 3 marzo 1977 sulle pendici del Monte Serra » (594)

(con parere della I e della V Commissione);

« Istituzione di direzioni di amministrazione dell'esercito, della marina e dell'aeronautica » (595) (con parere della I e della V Commissione).

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

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione di mozioni e dello svolgimento di interrogazioni sulla crisi del settore cantieristico.

È iscritto a parlare l'onorevole Grippo. Ne ha facoltà.

GRIPPO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la recessione dei cantieri navali, oltre a porre in crisi la struttura dei sistemi portuali marittimi e della connessa industria italiana, colpisce particolarmente i cantieri navali di Castellammare di Stabia e quelli dell'area napoletana e del Mezzogiorno, già ridotti a mal partito da circa dieci anni di attività limitate ad una precaria sopravvivenza. Non è difficile comprendere che proprio quelle che sono normali fasi di compressione del mercato, e che entrano nel gioco delle previsioni per qualsiasi settore produttivo, nelle aree deboli si traducono in crisi disastrose, non facilmente reversibili. Ma se qualsiasi recessione produttiva si rivela un grave attentato all'occupazione, per quello che è il generale contesto economico dell'area napoletana la crisi dei cantieri navali si presenta con i connotati di un assurdo economico, addirittura di una contraddizione storica, se si tiene conto che essi rappresentano uno dei rari settori dotati di capacità competitiva e di validità tecnologica esistenti in Campania.

Altra riflessione importante è che, data la struttura aziendale dei cantieri, non è

ipotizzabile la conservazione e l'accrescimento della loro competitività senza coinvolgere l'amministrazione delle partecipazioni statali (e mi spiace che il ministro competente non sia in aula) nella critica alla gestione economica del settore e nella possibile promozione di un programma di investimenti.

Lo stesso piano di settore che fu elaborato per la navalmeccanica si presentava connotato da una istanza di razionalizzazione aziendalistica molto più aderente alle logiche protezionistiche dei settori privati, invece di essere inquadrato nei bisogni locali e nelle possibilità di riequilibrio territoriale ed economico tra i distretti marittimi costituiti dai vari sistemi portuali e le industrie collegate a tali infrastrutture.

Infatti, il *trend* di sviluppo dei cantieri navali è ovviamente legato a quello armatoriale, alle scelte di politica portuale e all'andamento dei flussi di scambio nelle aree interessate dai cantieri. Ora, paradossalmente, noi vediamo che in una condizione di espansione generale dei traffici marittimi, anche secondo il rinnovamento delle tecnologie, i cantieri navali da alcuni anni vanno cadendo in uno stato di progressiva smobilitazione. Non mi sembra difficile analizzare, a questo punto, le cause di tale situazione, da ricercarsi nelle due componenti della politica portuale sia in termini di organizzazione, di gestione, di costo e di adeguamento tecnologico e commerciale, sia in termini di investimenti e di organizzazione del lavoro cantieristico da parte delle partecipazioni statali, nel contesto dello sviluppo dell'economia nazionale.

È stato più volte fatto rilevare che lo sviluppo del prodotto nazionale lordo dei paesi-guida esercita una spinta più che proporzionale fra i traffici marittimi, che l'aumento di domanda in naviglio rimane superiore, in percentuale, a quello del reddito, e che tale tendenza non può subire all'improvviso cadute verticali, tanto più che per il mercato italiano la tendenza si amplifica a ragione della notevole apertura del nostro sistema economico, che può svilupparsi solo in pre-

senza di consistenti flussi di importazione di materie prime e quindi di esportazione.

Se ancora ovviamente si deve tener conto della concorrenza straniera nei trasporti marittimi, non vale lo stesso discorso per quanto riguarda la produzione di navi: specialmente per effetto della maggiore richiesta di tecniche avanzate, non si vede perché non si dovrebbe consentire ai cantieri di conquistarsi un ruolo rilevante nel mercato internazionale.

È infatti sorprendente leggere nella relazione del ministro della marina mercantile al disegno di legge n. 1007 del novembre 1977, relativo a nuove provvidenze per i cantieri, che «mentre la spesa pubblica si accinge a sostenere un peso maggiore a sostegno della costruzione di nuove navi, si constata che purtroppo sono venuti meno i previsti effetti sul piano economico e finanziario, a causa di perduranti distorsioni della competitività sul piano mondiale nonostante gli sforzi compiuti in sede internazionale». Questo significa correre dietro ai problemi, dal momento che si ammette di aver fatto delle previsioni senza avere un minimo di capacità di controllarne l'effettualità.

A questo proposito, per riportare una esperienza a me vicina, vorrei ricordare la situazione del porto di Napoli, o meglio del sistema portuale del golfo di Napoli, che pure rappresenta, con circa 10 mila unità lavorative, un polo della cantieristica nazionale per la costruzione, la riparazione e la trasformazione di navi. A tale proposito questa situazione è a dir poco emblematica; si tratta di ben sette porti dei quali due, Napoli e Castellammare di Stabia, di importanza internazionale e dotati di impianti cantieristici per la costruzione navale, per la manutenzione e riparazione con bacini di carenaggio, a terra e galleggianti, dove si stanno appaltando lavori di ampliamento e ristrutturazione infrastrutturale, funzionale sia al traffico dei *containers* sia al miglioramento diretto dei cantieri. Eppure si mettono gli operai dei cantieri stessi in cassa integrazione: questo è il caso dei cantieri SEC-sud e Naval-sud, come

è stato qui ricordato: una vicenda che si è trascinata per anni, la cui responsabilità va addebitata per intero alla GEPI.

Per tali insufficienze si sono acquistati addirittura aliscafi in Russia ed oggi è il caso dell'Italcantieri, che sul piano produttivo e tecnologico è altamente competitiva, e dà lavoro complessivamente a 2.500 unità, ridotte oggi a 2.300, oltre alle 500 unità lavorative delle ditte di appalto operanti nel cantiere ed oltre alle unità lavorative impegnate nell'indotto esistente. Si tratta di unità altamente specializzate eppure sottoposte ad una sistematica espropriazione di lavorazioni a favore di altri cantieri per effetto dello ormai proverbiale trasferimento permanente al nord dei suoi centri direzionali.

Ma questi sono modi di comportamento molto cari alle partecipazioni statali; finora il volume delle commesse ha proceduto per fasi alterne non senza sfasature tra domanda ed offerta, ma la conferma che più deve interessare il nostro dibattito riguarda le previsioni in sede di Comunità europea che, per il 1985, ha calcolato un aumento da nove a dieci volte nel volume di trasporto in *containers* oltre agli aumenti riguardanti il trasporto di ferro e di petrolio. Ciò nonostante, proprio il piano Davignon indica una notevole riduzione della capacità produttiva dei cantieri navali italiani. Cosicché, a nostra volta, attraverso le partecipazioni statali penalizziamo gli impianti meridionali, immaginando forse che qualche disoccupato in più non si noterebbe.

In realtà per i nostri cantieri navali si tratta di fare un discorso di competitività, una capacità concorrenziale, basata su di un servizio più rapido nelle consegne, adattabile alla domanda e meno costoso quel tanto che basta; e questo è possibile. Accennavo alla situazione portuale napoletana e alla sua plurifunzionalità in campo mercantile, produttivo e turistico; il sistema portuale napoletano potrebbe occupare lavoratori quanto quattro Alfasud messe insieme, e per di più in attivo. Ma l'errore che non si deve compiere è quello di concepire i nostri corpi e le nostre attrezzature navali e cantieristiche come dei

sistemi chiusi, senza rapporti con l'*Hinterland* e senza rapporti tra mare e mare, o meglio tra i vari distretti a vocazione marittima esistenti in Italia.

Se Napoli subisce le conseguenze di una politica meridionalistica mistificatoria, i numerosi porti dell'Italia centro-settentrionale riflettono la mancanza di un'armonizzazione delle politiche portuali e cantieristiche che andava avviata ben prima che la concorrenza straniera, e giapponese in particolare, si facesse tanto pericolosa.

Quando si affrontano nuovi problemi essendo impreparati sul piano strategico ed organizzativo, si pagano le conseguenze, anche indirette, secondo i prezzi economici negativi, che si assommano puntualmente alle conseguenze di carattere strutturale. Un esame critico della situazione italiana richiama la necessità di armonizzare le politiche portuali, di connettere il sistema marittimo con quello delle aree interne, di coordinarsi tra regione e regione perché le aree di influenza dei porti maggiori sono interregionali, di rivedere le superate procedure burocratico-contabili e soprattutto di modificare la gestione dei porti in funzione dei vantaggi produttivi.

In questo quadro, i cantieri navali potranno svilupparsi di pari passo con tutta la sottostruttura di produzioni indotte nel campo meccanico, strumentale, elettrico, elettronico, chimico. La questione dei cantieri navali va indubbiamente collocata nel programma nazionale dei trasporti, e di quelli marittimi in particolare, e va connessa da un lato ai piani di settore per la siderurgia, la meccanica e l'elettronica e, dall'altro ai programmi portuali.

È anche evidente che parlando di riconversione industriale, anzi attuandola, se se ne possiede realmente la capacità, la specializzazione nel complesso dell'industria cantieristica è un impegno da affrontare superando l'ottica puramente assistenziale e basata su agevolazioni finanziarie provvisorie, e da sole inefficaci. Questo discorso, ovviamente, vale in generale; ciò, tuttavia, non ci esime dal respingere chiaramente ogni tentativo di in-

tervento in tal senso nel Mezzogiorno, e a Castellammare in particolare.

Se si tiene conto poi che la concorrenza dei prezzi presenta tra Italia e Giappone un divario anche del 40 per cento, e che nel 1977 le commesse sono state distribuite per il 71,2 per cento al Giappone contro il 28,8 per cento all'Europa, si può comprendere la gravità di una situazione che non si risolve con misure di emergenza, né può portare alla sconcertante soluzione di chiudere i cantieri senza porsi il problema delle possibili alternative.

È noto che esiste ancora una potenzialità della domanda interna in ordine alle esigenze militari ed alla flotta della Finmare, ed è un terreno non difficile da esplorare, almeno allo scopo di tamponare la crisi.

Di conseguenza va contestato il piano Davignon, affinché in esso si tenga conto della diversità delle realtà territoriali ed economiche tra regione e regione. Va tenuto conto a tal proposito del volume degli investimenti necessari al fine di adattare le attrezzature portuali alle future tecniche dei trasporti, agli scambi mare-terra, alle esigenze di nuovi fondali profondi, volume che supera le capacità di intervento che offrono le risorse disponibili in tale settore. E, del resto, tale problema attraversa, per così dire, quello della politica energetica e della grande distribuzione delle risorse produttive.

La ristrutturazione dei porti non può limitarsi alle attrezzature proprie, ma implica adeguamenti diretti ed indiretti delle attività che esulano dalla gestione di settore, per interessare l'intero distretto territoriale influenzato dai porti, e per prima cosa il sistema dei trasporti regionali e/o comprensoriali.

Le regioni qui commetterebbero un errore gravissimo di valutazione se, abdicando al ruolo della programmazione di sistema, configurassero il problema dei cantieri navali come un ristretto settore degli investimenti interessanti le partecipazioni statali. La stessa collaborazione diretta e permanente fra gli organismi portuali e le regioni è la base indispensa-

bile per dare massima efficacia a qualsiasi intervento; occorre che l'azione sia progressiva, secondo il rispetto delle priorità fissato in fase di consultazione interregionale, fra regioni e Stato.

Il fatto che il Ministero della marina mercantile eserciti competenze limitate ad un solo settore degli interessi nei quali è coinvolta la produzione cantieristica deve, evidentemente, suggerire per il CIPE una funzione di concreto raccordo tra produzione, tecnologia, trasporti marittimi, credito e diffusione commerciale; il che implica, in primo luogo, un ruolo più incisivo e manageriale delle partecipazioni statali.

In un momento in cui la ripresa produttiva tarda a venire, quando imprese che sembravano solide chiudono, licenziano operai e tecnici, in un momento in cui grandi cambiamenti si preparano nel quadro degli scambi internazionali e della produzione dell'energia, delle tecnologie di trasporto, delle economie di scala, abbiamo tra le mani una industria pilota come la cantieristica navale, un'industria che è aperta a profonde innovazioni tecnologiche e perciò dotata di un alto grado di adeguamento alla domanda, a patto però che si eviti di sbagliare nella sua pianificazione e a patto che l'appoggio delle regioni e dello Stato sia continuo e non provvisorio o, peggio, di emergenza.

Tradotti in numeri, gli obiettivi per la cantieristica sono di una chiarezza elementare: accrescere in prospettiva il tonnellaggio e la capacità di produzione e manutenzione di cantieri e bacini, rendere competitiva la qualità tecnica e favorire la crescita della domanda interna, cercando al tempo stesso di attivare le commesse estere. L'interrogativo è se esistono subito le condizioni necessarie per l'applicazione di una politica portuale ed armatoriale che permetta di raggiungere tali obiettivi. La risposta, signor ministro, è parzialmente negativa, nel senso che non avremo le condizioni favorevoli fino a quando sussisterà l'attuale squilibrio tra le attività economiche dei porti italiani e fino a quando avremo uno stato di concorrenza distorto e campanilistico tra le

varie regioni portuali. Per questo, le condizioni necessarie a realizzare i punti prioritari di una qualificante politica portuale e cantieristica dovranno essere favorite dalla nostra azione che, in forme e grandezze differenti, attraverso la costante partecipazione degli organi portuali, dei sindacati, degli utenti portuali e degli imprenditori, dovrà offrire uniformità di comportamenti e coordinamento degli interventi, realizzando una omogeneità di obiettivi e soluzioni, particolarmente nei casi in cui maggiori e più rapidi sono i cambiamenti della tecnica e dell'economia portuale.

Volutamente non mi sono soffermato sulle gravi carenze che hanno in passato connotato la politica in fatto di porti e di cantieri, sia perché si tratta di una storia nota, sia perché, soprattutto, ho inteso mostrare come e dove in Italia si stia verificando il rinnovamento strutturale della politica di gestione: quali, cioè, mi sembrano le condizioni sociali e politiche che permettano un cambiamento che superi di fatto vecchie situazioni di stallo e vecchie polemiche.

Una cosa, però, va ancora ribadita: che non sia sempre il Mezzogiorno e, particolarmente, l'area napoletana, a pagare il prezzo degli errori con il depotenziamento del suo apparato produttivo. Questo è un aspetto già ampiamente discusso in Parlamento e nelle Commissioni competenti; per cui la decisione di limitare, di sospendere di corsa la cassa integrazione guadagni dovrebbe essere ormai acquisita come provvedimento prioritario, a dimostrazione di un cambiamento positivo che consenta una più corretta considerazione della situazione italiana, sia in sede comunitaria sia in sede di piano di settore.

Quindi, così come è stato ricordato anche in altre mozioni e da colleghi che mi hanno preceduto, occorre rapidamente che si vari un piano di settore più aderente alle prospettive di ripresa, un piano di settore che non preveda drastiche riduzioni di unità lavorative (circa 3 mila) come quello precedente, anche se poi, pur respinto, di fatto questo è stato attuato con la riduzione di ben 5 mila unità lavorative.

Il Governo manifesti dunque il suo impegno attraverso il varo di un piano-stralcio collegato alla legge di riconversione industriale e al piano di potenziamento della flotta italiana pubblica e privata. Occorre puntare con decisione ad assicurare contributi statali sul costo delle costruzioni navali, attraverso un adeguato credito navale, così come occorre controllare e garantire che la GEPI non tergiversi nel settore, bensì mantenga gli impegni assunti, e che le partecipazioni statali nel Mezzogiorno non tutelino più concezioni anacronistiche e spesso coloniali.

Ma è altresì essenziale che il Governo affronti seriamente e concretamente la problematica del Mezzogiorno, e senza limitarsi a semplici affermazioni di cui noi meridionali siamo stanchi, non puntando più sulla politica delle opere pubbliche e delle infrastrutture, perché lo sviluppo non dipende dalla creazione delle infrastrutture e l'occupazione non si garantisce con le opere pubbliche. Non bisogna impegnare, come purtroppo è stato fatto finora, le risorse disponibili intorno ad interventi di salvataggio improduttivo di aziende in perdita, ovvero in pubblici appalti dagli esiti a volte non controllabili, sforzandosi poi di giustificare tali manovre con piani o comunque con una programmazione difficilmente riconducibile al concetto tecnico di programma.

In sostanza, ciò che più di ogni cosa mi preme evidenziare è la necessità, dettata dai tempi, di una *Realpolitik* in campo economico che veda chiaro nei concetti, a volte strumentali e retorici, di Mezzogiorno, di occupazione e sviluppo, di crisi degli investimenti semplificando il nostro modo di vedere ciò che fa funzionare l'economia, ponendo la massima attenzione, almeno a tempi brevi, alle sole principali componenti del processo produttivo del paese, ma appunto, ciò che è importante, riconoscendo il valore e la funzione di un processo non separabile in fattori isolati, separazione in virtù della quale il Mezzogiorno si identifica con la parte negativa della « forbice » economica. Non chiediamo di elaborare un piano *ad hoc* per il sottosviluppo (magari con trovate insulse e

anacronistiche, come proporre il lavoro a domicilio), e nel caso specifico non chiediamo qualche commessa per tamponare la situazione, idea che parte dal concetto di dover aiutare il sud bisognoso ed incapace, e che genera un atteggiamento paternalistico, per non dire colonialista, inaccettabile in termini sociali e storicamente predestinato al fallimento. Chiediamo, invece, più realisticamente e correttamente, quale contributo possa venire e si debba chiedere al Mezzogiorno per lo sviluppo generale del paese, in termini di pari potenzialità e dignità produttiva, superando ogni concezione politica legata alla strategia dei problemi del sottosviluppo.

Un'ultima considerazione riguarda la politica della Fincantieri, quasi sempre assente da discorsi di prospettiva, permanentemente rinunciataria ad ogni discorso programmatico, protesa soltanto alla richiesta di finanziamenti senza finalizzazioni, e che pure pone in crisi, attraverso il blocco del *turn-over*, anche i cantieri che hanno un carico di lavoro, i quali per la costruzione di nuove navi utilizzano solo lavoratori in trasferta prelevati dai cantieri in crisi, con il grave rischio di trasformare i cantieri del sud in meri serbatoi di manodopera.

In conclusione, il gruppo della democrazia cristiana ritiene necessari ed urgenti provvedimenti per la ripresa del lavoro nei cantieri a cassa integrazione, l'adozione di un piano stralcio e la rielaborazione urgente del piano di settore che tenga conto del dibattito, delle osservazioni e delle prese di posizioni degli enti locali e delle organizzazioni sindacali. Dichiaro anche la disponibilità del gruppo democristiano alla stesura di un documento unitario che tenga conto di queste considerazioni (*Applausi al centro*).

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

FEDERICO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, rimane, a questo punto, poco da aggiungere a quanto è stato già detto, essendo abbastanza convergenti le proposte contenute nella mozione presentata dal

gruppo della democrazia cristiana con quelle delle altre mozioni, ed essendo largamente condivisibili le valutazioni e le motivazioni che le giustificano. Del resto, i problemi vicini e lontani del delicato argomento del quale oggi ci occupiamo, la cantieristica, sono fin troppo noti, per essere stati dibattuti nelle sedi più diverse ed impegnate, con la partecipazione più tenace e responsabile anche dei lavoratori maggiormente interessati. Nello stesso Parlamento, al Senato ed alla Camera dei deputati in particolare, in occasione della discussione dei provvedimenti specifici per il settore e di quelli più ampi concernenti il mondo della navigazione. Può valere per tutti l'indagine conoscitiva condotta dal Senato lo scorso anno e l'ampia documentazione acquisita agli atti del piano di ristrutturazione delle industrie e delle costruzioni navali, predisposto dal Governo a norma dell'articolo 1 della legge n. 231.

Che si tratti di un settore che non è esagerato definire trainante, per quanto riguarda l'importazione e l'esportazione delle merci, si può desumere incontrovertibilmente già dalla sola considerazione che il 90 per cento delle importazioni ed il 62 per cento delle esportazioni del nostro paese passano via mare. È opportuno perciò sottolineare, proprio mentre ci occupiamo di questioni particolari ed urgenti, la viva esigenza di una politica marinara organica e moderna per il nostro paese per non trovarci impreparati di fronte alla ripresa dei traffici internazionali. Bisogna affrontare decisamente il tema delle nuove tendenze di trasporto che richiedono una revisione del tipo di naviglio in una direzione rispondente alla domanda del mercato; occorre perciò preoccuparsi anche dei problemi attinenti alla ricerca — lo ha ricordato bene ieri l'onorevole Cuffaro — verificando i risultati finora ottenuti; controllando come operano le leggi del settore cantieristico e dotando di attrezzature gli impianti al fine di adeguarli al livello internazionale. Bisogna tenere altresì fermo l'obiettivo che la ristrutturazione della cantieristica non può prescindere dagli aspetti con-

nessi allo sviluppo tecnico-scientifico navale. Il problema ha certamente aspetti specificamente industriali, ma non può non essere collegato, nella sua considerazione, ai problemi dell'armamento, del potenziamento della flotta in relazione all'andamento dei traffici mondiali e alla necessità di coordinare gli organismi che si occupano della produzione navale, della navigazione interna, del cabotaggio, della integrazione dei vari tipi di trasporto: il problema va inquadrato in una visione più ampia e cioè nella politica generale dei trasporti.

Ma il settore della cantieristica non riguarda soltanto lo sviluppo dei traffici. Sotto l'aspetto industriale, tenendo conto che la cantieristica è prettamente una industria di assemblaggio, anche altri settori sono interessati in misura rilevante all'attività dei cantieri navali. Proprio in questo peraltro risiede una delle cause della crisi. L'industria cantieristica, trovandosi a valle di numerosi settori industriali, risente delle situazioni negative che gravano sugli stessi. Ma il settore della cantieristica non ha incidenze solo sullo sviluppo dei traffici, sulla produzione e sull'occupazione; non vanno sottovalutati, infatti, alcuni aspetti di natura valutaria senza scomodare le espressioni più impegnative che richiamano considerazioni di carattere strategico.

Le ragioni della crisi risiedono essenzialmente nella natura stessa di questa attività industriale che più di ogni altra è assoggettata alle leggi spietate della concorrenza internazionale che non lasciano molto spazio ad iniziative correttive. L'ultimo dato, che si aggiunge ai tanti altri — è ben noto — ed alle notizie circa la crisi dei famosi cantieri coreani, riguarda una nota rivolta dall'associazione armatori della Comunità europea ai governi degli stati membri affinché essi prestino attenzione alle preoccupazioni in ordine alla sleale attività intrapresa dai paesi dell'Est ed ai suoi effetti deteriori nei riguardi dei traffici di linea del mercato comune.

In realtà ci troviamo di fronte ad un settore in crisi strutturale dove le previ-

sioni sono state costantemente capovolte dai fatti. Basta riferirsi alla filosofia della legge n. 878 ed al principio della degressività dei contributi alla quale era ispirata. Si riteneva allora che elementi tecnici-economici e di sviluppo di altro tipo avrebbero consentito, mediante l'aumento dei noli, l'eliminazione della politica di assistenza e di incentivazione.

Le previsioni non si sono avverate e si è avuta la crisi nella domanda dei noli mentre le commesse, già in corso di realizzazione, avevano fatto aumentare enormemente la dotazione mondiale della stazza del naviglio. Altre cause, quali la crisi energetica, la concorrenza dei paesi emergenti, la situazione di crisi economica interna e internazionale, hanno ampliato il fenomeno e le previsioni che indicavano una stazza mondiale intorno ai 38-39 milioni di tonnellate lorde per il 1976, si traducono in una previsione per il 1980 di 12-13 milioni di tonnellate. Per l'Europa perciò si dovrebbe passare da 4 milioni e mezzo a 2 milioni e mezzo di tonnellate prodotte, mentre per l'Italia si dovrebbe scendere da 450 mila a 250 mila tonnellate di stazza lorda potenziali.

In un quadro così nero sono molte e non semplici le cose da fare. Bisogna, intanto, insistere per rivedere il cosiddetto piano Davignon, che del resto non è un vero e proprio piano ma solo una serie di indicazioni di massima nel settore. Le intese raggiunte con gli organi comunitari non possono soddisfare gli interessi del nostro paese. La tesi della chiusura di alcuni cantieri e la ristrutturazione di altri va realisticamente valutata, nel senso che ciò deve avvenire dove è possibile. In Svezia, in Francia, in Germania, in Inghilterra una ristrutturazione è possibile, essendoci altri settori capaci di assorbire la manodopera eccedente. Del resto, in Italia una ristrutturazione, come è stato già ricordato, è già avvenuta, con la chiusura dei cantieri di Venezia, Trieste e Taranto, in cui vi erano migliaia di lavoratori. D'altra parte, in Italia le conversioni non sono agevoli, anche per il fatto che molti cantieri sono situati in zone dove questa attività di lavoro è preminente, e

in alcuni casi addirittura esclusiva, come è appunto il caso di Castellammare.

Alla luce di queste considerazioni devono essere valutate le richieste avanzate nelle mozioni dei provvedimenti urgenti con caratteristiche di stralcio e di tampone; provvedimenti che contrastano certamente con una linea politica che si propone di evitare le leggine ed i « provvedimenti-tappo », per andare alla soluzione organica e di fondo dei problemi. Noi però possiamo dire quello che vogliamo del piano di settore presentato dal Governo, ma non possiamo negare che la sua mancata discussione, come di quella di altri provvedimenti importanti (ad esempio, quello della riforma portuale), è il prezzo amaro pagato all'interruzione della legislatura.

A questo riguardo vorrei osservare che di fronte alla dimensione del problema mi sono apparsi assai esorbitanti i rilievi formulati dall'onorevole Vignola ieri sera sui ritardi del Governo in ordine alla vicenda del piano di settore della cantieristica e, per qualche aspetto, scarsamente comprensibili le insistenti accentuazioni polemiche con cui essi erano sottolineati, come se tutte le difficoltà derivassero dai ritardi che hanno preceduto e seguito il piano stesso. Ora, solo per dovere di obiettività, bisogna dire che il piano, anzi questo progetto di piano — come venne concordemente considerato —, venne presentato al Parlamento fin dall'agosto del 1978. Ma non fu possibile discuterlo subito, perché fu stampato con molto ritardo. L'VIII Commissione del Senato lo esaminò nelle sedute del 20 e 21 dicembre e del 31 gennaio. Furono certamente in quella sede formulate critiche e riserve, nonché richieste di chiarimenti anche in ordine all'*iter* procedurale, ma non venne deliberata, a conclusione, alcuna decisione di rigetto; anzi, la seduta del 31 gennaio si concluse con un rinvio ad altra seduta, che non ebbe più luogo per il sopraggiungere dei fatti politici che conosciamo.

Analogamente, alla Camera presso la X Commissione, con il Governo già dimissionario a marzo e la crisi aperta, si

esaminò nelle linee generali il piano, con lo scopo di consentire ai commissari di esprimere un giudizio e un orientamento. Riserve e critiche vennero espresse anche in questa sede, ma anche qui nessuna formale decisione di rigetto venne adottata, perché non poteva in tale occasione essere adottata. Fra l'altro in quella seduta non era presente il Governo, proprio per la natura, per alcuni aspetti anomala, che quella seduta rivestiva.

Ho voluto fare queste precisazioni perché sono consapevole e convinto che qui tutti siamo interessati ad entrare nel merito del problema per tentare di risolverlo in modo unitario lasciando da parte le tentazioni di utilizzarlo a fini di parte. La crisi, come tutti riconosciamo, è di carattere mondiale.

AMARANTE. Al Senato e alla Camera le critiche furono di tipo negativo e il Governo non ne ha tenuto conto.

FEDERICO. Ma non ci fu una decisione con la quale si stabiliva che il dibattito si chiudeva con il rigetto del piano e che pertanto il Governo ne avrebbe dovuto fare un altro. Bensì si disse soltanto che il Governo doveva prendere atto di quanto era emerso dalla seduta (questo lo dicemmo alla Camera perché al Senato nemmeno questo fu detto in quanto ivi furono prese delle decisioni di carattere interlocutorio). Alla Camera noi ci limitammo a dire che bisognava mandare il resoconto di quella seduta al Governo onde potesse valutarlo. Non dicemmo invece che rimandavamo indietro il piano perché non approvato; questo non risulta da nessun atto parlamentare. Ma dirò di più ... questo non è rilevante...

AMARANTE. Tu stesso hai detto che non si arrivò a conclusione.

FEDERICO. Certo, noi siamo tutti contro quel piano. Qui si tratta di stabilire un dato, cioè che il Governo non è stato investito formalmente della responsabilità di farne un altro.

AMARANTE. Il Governo non ha tenuto conto dell'opinione del Parlamento.

FEDERICO. Ho sottolineato la circostanza che alla Camera (e tu lo ricordi bene) presso la X Commissione questa è stata l'ultima seduta che abbiamo fatto perché vi era la crisi aperta e il Governo era dimissionario. Dopo di che c'è stata la campagna elettorale ed il nuovo Governo fu costituito nell'agosto scorso. Ma io questo lo dico non per giustificare...

AMARANTE. Il Governo ha conosciuto gli orientamenti del Parlamento e non ne ha tenuto conto.

FEDERICO. Dei parlamentari e non del Parlamento. In nessuno dei due rami del Parlamento è stata adottata una decisione di rigetto che impegnasse il Governo.

AMARANTE. La Cassa integrazione però l'ha fatto!

FEDERICO. Non ne ha tenuto conto nel senso che non ha fatto ancora niente. Dobbiamo vedere se ed in quale misura è vero. Sono interessato anche io a saperlo ora dal Governo. Comunque non dico queste cose per spirito polemico bensì per precisare come stanno le cose dal punto di vista formale ed in relazione a quanto affermato ieri sera dall'onorevole Vignola. Sottolineo ancora che noi siamo tutti interessati, al di là di questi episodi, ad un tentativo di risolvere il problema in termini unitari perché la crisi, del resto, come tutti riconosciamo è di carattere mondiale con cause e fenomeni che sono sfuggiti un po' a tutti. Sarebbe non solo ingiusto ma anche riduttivo e poco costruttivo voler scaricare la responsabilità su questo o quel ritardo di un adempimento governativo.

VIGNOLA. Questo discorso finisce col dare un sostegno alla politica rinunciataria che il Governo, le partecipazioni statali, il ministro della marina mercantile,

le finanziarie hanno portato avanti. Questo è il discorso.

FEDERICO. Scusami non ho capito bene in quanto mi ha distratto il collega Faraguti. Puoi ripetere?

VIGNOLA. La politica rinunciataria...

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, evitiamo di instaurare un dialogo!

FEDERICO. Io ho voluto semplicemente precisare — e lo ribadisco — questo concetto, cioè che noi non possiamo ridurre la situazione attuale a mere inadempienze governative.

VIGNOLA. Voglio sapere qual è l'imprenditorialità della Fincantieri e del Governo.

FEDERICO. Per il resto io mi associo nel merito alle critiche che tutti quanti concordemente abbiamo fatto al piano. Intendo dire che dal punto di vista formale — lo ribadisco — il Parlamento in quanto tale non ha messo in mora il Governo con una sua decisione.

VIGNOLA. Lascia stare gli aspetti formali. Questa è una storia vecchia e noi dobbiamo risalire molto indietro.

FEDERICO. Ma erano questi gli aspetti che venivano citati nel tuo intervento ieri sera quando hai detto che vi è stata questa decisione del Senato il quale aveva respinto il piano. Ora questo dato non è preciso. Il Senato in particolare non decise nulla: nell'ultima seduta del 3 gennaio addirittura decise di rinviare la questione ad altra seduta. Qual è la decisione allora che vincolava il Governo? Al limite, da tale decisione il Governo era addirittura impossibilitato a prendere nuove iniziative.

Una voce all'estrema sinistra. Ma Evangelisti dov'è?

VIGNOLA. Lo applaudiremo quando arriverà.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, non riapriamo la questione sulla presenza del Governo. Il Governo è rappresentato dal sottosegretario di Stato! Proseguia onorevole Federico.

FEDERICO. Pertanto concordo sulle misure richieste ed in particolare per quanto riguarda il rifinanziamento della legge n. 231 e delle misure per il credito navale, nonché per quelle che riguardano le riparazioni. Anzi, devo dire che prendo atto con soddisfazione che, stando alle assicurazioni fornite dal Governo in altre sedi (il telegramma del ministro delle partecipazioni statali al presidente della regione Campania Cirillo, le dichiarazioni del sottosegretario Pisicchio al Senato e le comunicazioni date in altre sedi), siamo già avviati alla realizzazione di queste misure, se è vero che i provvedimenti relativi sono stati già predisposti ed il CIPI si occuperà di essi nella giornata del 4 ottobre.

Qualche perplessità ho in riferimento alle possibilità di intervento della flotta PIN: imporre alle aziende armatoriali italiane nel settore pubblico di commettere ed utilizzare naviglio del quale esse non hanno necessità, significa trasferire la crisi e l'aiuto dello Stato dai cantieri agli armatori, come dimostrano ampiamente le pesanti sovvenzioni concesse alla Finmare e che non potrebbero non aumentare se tali società fossero costrette ad assorbire una produzione non consona alle loro esigenze.

Pare che soltanto per quest'anno sia prevista una erogazione di 450 miliardi alla Finmare, sebbene di essi 200 siano dovuti per oneri pregressi. Più opportuna potrebbe essere una iniziativa diretta ad incentivare le aziende di navigazione con altri provvedimenti collaterali, quali il riconoscimento anche al loro settore, finora escluso, dalla fiscalizzazione esistente per le aziende con sede nel Mezzogiorno, e a procedere ad una verifica seria delle ragioni frenanti gli investimenti del settore marittimo, anche allo scopo di ampliare la potenziale clientela dei cantieri in Italia e all'estero.

A tal fine, per aggiornare in questa ottica la situazione della cantieristica in Italia, insieme con il collega Tombesi abbiamo chiesto un'indagine conoscitiva da parte della X Commissione trasporti.

Ma, tornando ai provvedimenti di urgenza, occorre anche accertare se non sia possibile individuare concretamente, anche prima dell'entrata in vigore degli attesi provvedimenti legislativi, possibilità di commesse pubbliche e private, che garantiscano adeguata occupazione alle maestranze ed in particolare a quelle del Mezzogiorno, per consentire la più sollecita cessazione delle procedure di cassa integrazione. È un provvedimento di essenziale urgenza perché scompaiano non solo i disagi economici di tale stato di cose, ma soprattutto perché scompaia la psicosi che tale misura adottata al buio preluda in effetti alla fine dell'attività cantieristica.

A questo riguardo, desidero dei chiarimenti in ordine ad alcune notizie secondo le quali un elemento frenante le commesse di nuove navi ai cantieri navali italiani sarebbe costituito dalla impossibilità di ottenere che le navi siano dotate di apparati motori Bulmeister (danesi) o Sulzer (svizzeri), che possono facilmente — su licenza ottenibile senza difficoltà — essere prodotti dalla GMT, senza alcun detrimento del livello occupazionale.

Detti motori superano il 75 per cento della produzione mondiale nel settore marittimo, di fronte al 2,5 per cento dei motori attualmente prodotti dalla GMT. È certamente apprezzabile l'azione di difesa effettuata dai cantieri a favore dei progetti italiani.

Ma nella situazione attuale la difesa ad oltranza può raggiungere fini opposti a quelli desiderati. Si dice che ben 6 commesse potrebbero essere affidate da un armatore privato subito ai cantieri di Castellammare, se le navi potessero essere fornite dei motori di cui ho parlato prima.

In tali condizioni non si vede come l'azione di difesa non serva: al contrario, se venissero acquisite le licenze di tali motori, non solo verrebbero risolti subito i problemi occupazionali del cantiere di Castellammare, ma la stessa po-

tenzialità produttiva ed i livelli occupazionali della GMT di Trieste, anziché essere danneggiati potrebbero essere ulteriormente incentivati.

Una voce a sinistra. Ma diciamo cose serie!

FEDERICO. Né alcun danno deriverebbe allo stimolo, alla ricerca e alla competizione.

L'accertamento di queste circostanze — sulle quali chiedo chiarimenti adeguati per sapere fino a che punto siano fondate — è importante in particolare per Castellammare. Ma per Castellammare ed il Mezzogiorno il discorso qui deve essere chiaro.

Ho accennato alla necessità di difendere sul piano internazionale le nostre posizioni per motivi che consideriamo giusti. Ma giustissimi vanno considerati i motivi che devono escludere i cantieri di Castellammare e del sud da ogni ipotesi di ridimensionamento, conversione o ristrutturazione. Lo hanno detto gli altri colleghi, in sintonia con i comuni di Castellammare, Gragnano, Vico Equense, Meta, Sant'Aniello, Piano Sorrento, Sant'Antonio Abate, Pompei, con l'amministrazione provinciale di Napoli, il consiglio regionale della regione Campania, le federazioni unitarie dei sindacati.

L'identificazione degli interessi dei cantieri di Castellammare con questa città e l'intera realtà campana, non è di natura sentimentale, di tradizione e di passate glorie (anche se esistono e nel senso più nobile pure questi aspetti). Perciò sin da ora bisogna affermare che nel piano di settore deve essere previsto per il cantiere di Castellammare un investimento finalizzato a potenziarne la linea di allestimento, in modo da rendere il cantiere stesso più competitivo e consentirgli di continuare a svolgere un ruolo trainante per l'intero settore nell'area napoletana.

Vale la pena di ricordare qui che in un momento in cui tanto si parla di disaffezione al lavoro, a Castellammare l'assenteismo per malattia è dell'8 per cento, indice nettamente al di sotto della media

nazionale. Occorre ricordare che, malgrado gli scioperi connessi al periodo contrattuale, il cantiere di Castellammare ha consegnato una nave traghetto alla Tirrenia, nave che questa società ha definito un gioiello (i lavoratori napoletani, con la sensibilità tutta partenopea a non rinunciare neppure nelle ore più amare ad una nota di gentilezza, l'hanno definita una bomboniera), realizzando un anticipo sui tempi contrattuali ed una economia di molte migliaia di ore lavorative.

Questi risultati non si ottengono certamente per miracolo. È evidente che vi è stata una dura assunzione di responsabilità anche da parte dei lavoratori e dei dirigenti sindacali, un comportamento cioè che può ambire giustamente a porsi ad esempio nella realtà nazionale.

Con questi intendimenti rinviando ad altre sedi, al momento cioè della discussione dei singoli provvedimenti, che ci auguriamo ci verranno rapidamente sottoposti, l'esame di alcuni aspetti particolari che emergono anche dalle esperienze del passato dei problemi che con i provvedimenti che ho citato si intendono affrontare.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Raffaele Russo. Poiché non è presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Rubino. Ne ha facoltà.

RUBINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, prendo la parola per esprimere la mia adesione alla mozione Gava e, dunque, solidarietà per i 300 lavoratori di Castellammare di Stabia, per i quali si chiede di sospendere i provvedimenti con i quali sono stati posti in cassa integrazione, ma anche per richiamare l'attenzione del Parlamento sulla analoga situazione dei cantieri di Palermo e sul fatto che da due anni, a Palermo, 600 lavoratori sono in cassa integrazione e da sei mesi addirittura in cassa integrazione speciale per dichiarata crisi aziendale, ed evidentemente per chiedere altrettanta solidarietà per loro.

Credo, data l'ampiezza del dibattito, che sia opportuno esprimere anche alcune valutazioni sul complesso dei problemi posti dalle mozioni e da quelli emersi dalla discussione. La prima valutazione è di carattere generale ed attiene alla gravità della crisi della cantieristica ed alle sue prospettive di superamento. Certamente, i documenti di cui è in possesso il Parlamento, e lo stesso dibattito, hanno testimoniato che il settore navalmeccanico vive dal 1974 un fenomeno di recessione di dimensioni mondiali; il fatto che tra il 1975 e il 1978 vi sia stata una riduzione della produzione da 34 milioni di tonnellate di stazza lorda a 18 milioni di tonnellate indica una chiara e profonda crisi nel settore, di proporzioni generali e globali. Nell'ambito di essa non vanno dimenticati tre dati estremamente importanti: il primo è che l'andamento dei nuovi ordini continua a privilegiare il Giappone, che è sempre presente con una quota, ancora dominante, del 44 per cento; il secondo elemento è rappresentato dall'attestarsi a modesti livelli dei paesi comunitari, che si collocano attorno al 15 per cento; il terzo elemento, altrettanto preoccupante, consiste in un accentuato sforzo di politica autarchica da parte del Brasile e, persino, degli Stati Uniti d'America, tradizionalmente paesi marginali nel campo delle costruzioni navali, ma che oggi invece si collocano al secondo ed al terzo posto nell'*order book*, con il cento per cento di ordini nazionali.

Se questo primo elemento, cioè se questa crisi globale è un dato presente di fronte a noi, credo che altrettanto doverosamente dobbiamo prendere atto di alcuni fatti che inducono a modificare l'atteggiamento che abbiamo adottato fino a questo momento. Credo, infatti, che varie indagini pongano in evidenza che siamo forse, se non al termine, quanto meno oltre il punto cardine della crisi che ha colpito il settore, e che nel medio periodo si può cominciare a considerare con un'ottica diversa la crisi iniziata nel 1975. Ci troviamo, cioè, nella possibilità di intravedere alcuni elementi che consentono di guardare con minore pessimismo al fu-

turo. È quindi su questi elementi che il Governo dovrà costruire il nuovo piano di settore sulla base di quello vecchio, presentato alle Camere il 7 agosto 1978.

Questi elementi sono contenuti in varie relazioni ed io ne cito soltanto alcuni: la necessità di tener conto del graduale esaurimento del fenomeno di ringiovanimento delle flotte, l'opportunità, posta da varie ipotesi, di una espansione della domanda nel 1980 per effetto dell'aumento del numero delle navi per graduale assorbimento del disarmo, per effetto della necessità di interventi particolari per la rimessa in esercizio, della scadenza delle visite speciali per un gran numero di unità immesse in navigazione dopo il 1970 e dell'introduzione delle nuove disposizioni antinquinamento.

Se la crisi generale e le possibilità risolutive sono i due termini del problema, credo che abbiamo di fronte l'esigenza che il Governo ripresenti il piano di settore che, seppur varato, non è mai uscito « in mare aperto ». A questo proposito, ritengo di poter accogliere alcune delle critiche sollevate, perché ci si è mossi in una ottica riduttiva volta a privilegiare maggiormente taluni aspetti tecnici che non il significato strategico della cantieristica nella realtà italiana.

È necessario, dunque, ripensare e ripresentare il piano alla luce dei nuovi fatti congiunturali, della persistente crisi dei collegamenti con le isole, dell'aumento delle necessità di trasporto tra il continente e le isole, della probabile richiesta di navi per il trasporto del carbone, di alcune esigenze di fondo relative alla modifica della costruzione delle navi. Secondo il mio parere, il piano dovrà tenere conto anche di due elementi dei quali in precedenza non si era tenuto conto. Mi riferisco all'attuazione della legge n. 684 sulla ristrutturazione della flotta ed alle indicazioni contenute nella legge n. 675 sulla ristrutturazione industriale. Non vi è dubbio che questo piano di settore, anche se è di settore, contiene una serie di interrelazioni con l'intero problema della ristrutturazione industria-

le e con quello, che è stato di grande momento, della ristrutturazione della flotta.

Credo sia opportuno che la risoluzione che la Camera voterà prenda atto di una richiesta contenuta nella mozione Cuffaro, che sollecita una relazione sullo stato di attuazione di questo importante adempimento relativo alla ristrutturazione della flotta.

Ma se questo è il quadro generale relativo al problema della cantieristica, vi è un secondo elemento, altrettanto importante, che è andato emergendo con forza in questo dibattito e che, a mio parere, sta diventando una sorta di discriminante. Mi riferisco alla possibilità che si presenta a questo Parlamento neoeletto di verificare, per ogni settore in crisi, la sua sempre dichiarata volontà di dare concretezza al problema del riequilibrio dell'apparato produttivo del paese. Quando ieri gli onorevoli Gava e Cirino Pomicino e oggi l'onorevole Grippo hanno parlato della necessità di riscoprire la centralità del Mezzogiorno, non hanno parlato solo di Napoli o di Castellammare di Stabia, ma hanno chiesto al Parlamento di leggere la crisi della cantieristica che sostanzialmente, per una sorta di fatalismo, finisce con lo scaricarsi sul Mezzogiorno, con una chiave che non fosse quella tradizionale. Hanno chiesto, quindi, di leggere la crisi della cantieristica in termini di visione complessiva di quella che noi chiamiamo solidarietà nazionale.

A questo punto credo sia estremamente semplice fare una considerazione. Certo, il settore della cantieristica è complessivamente in crisi in Italia; ma, guarda caso, in questi giorni si parla della cassa integrazione di Castellammare di Stabia e da molti giorni si parla della cassa integrazione di Palermo. Dunque, fino a prova contraria, i due unici cantieri che hanno avuto realmente la cassa integrazione sono nell'area del napoletano e del palermitano, cioè nel sud. Vi è da chiedersi come mai, per quali ragioni misteriose, tutto questo complesso meccanismo della crisi cantieristica finisca con lo scaricarsi esclusivamente sull'economia meridionale, determinando una serie di

contraccolpi di cui la stampa si è occupata e di cui oggi portiamo l'eco in Parlamento. Devo dire che sono rimasto piuttosto meravigliato dell'intervento dell'onorevole Compagna, i cui articoli su *Nord-Sud* sono stati il nutrimento intellettuale di generazioni di meridionalisti e di tutti coloro che lo hanno seguito, me compreso. Mi sembra che nel suo intervento, del quale stamane ho riletto il resoconto sommario, l'onorevole Compagna abbia colto solo in parte il senso di questo dibattito e la possibilità che esso rappresenti il primo dibattito di politica meridionalistica per quel che concerne la realtà del nostro paese.

COMPAGNA. Cerco sempre di restringere gli argomenti dei dibattiti, mai di allargarli, perché per dibattere il problema più generale del Meridione abbiamo tante sedi.

RUBINO. A questo punto, poiché mi capita di essere qui rappresentante delle realtà meridionali, mi pongo un problema guardandolo dal punto di vista dei deputati che si riallacciano a tutta la tradizione meridionalista (e non intendo allargare il discorso alle fonti storiche, alle analisi, eccetera). Se dunque, dicevo prima, è possibile leggere questa crisi attraverso il filtro della situazione generale (ecco perché pongo l'esempio), come mai in tutto questo drammatico problema (se possono, mi smentiscano i ministri delle partecipazioni statali e della marina mercantile) le uniche due casse integrazione sono quelle di Palermo e Napoli? Vuol dire che i meccanismi del potere finiscono con il considerare che l'area forte è forte in tutti i sensi, sia per l'acquisizione delle commesse, sia per altri motivi. Guarda caso, si pone il problema della limitazione dell'area allargata per il settore pubblico; ne fanno le spese i comuni meridionali. Il rapporto tra comuni e dipendenti è negativo per i comuni meridionali, e così via.

In termini dialettici, pongo la questione di verificare se questo dibattito può rappresentare un primo elemento di valutazione e di analisi del settore cantieristi-

co in crisi; in esso esistono correnti internazionali (lo ha detto giustamente il collega Federico, fino a questo momento, solo come richiamo). Forse, per evitare giudizi manichei, si può osservare che sarebbe strano che non fosse in crisi anche da noi un settore che lo è praticamente in tutto il resto del mondo. Certo, vi saranno responsabilità governative, eccetera: ciò rientra nella liturgia che quotidianamente si celebra qui dentro (*Proteste all'estrema sinistra*). Si guardi l'analisi dei termini: comunque, al di là di queste cose, se vogliamo riconsiderare l'intero settore, possiamo forse farlo in termini di ripotenziamento dell'apparato, che si collega alla struttura del nord? Oppure, in termini di adeguamento della struttura del sud rispetto a quella del nord? Ecco la domanda da rivolgere al ministro delle partecipazioni statali.

CUFFARO. Questo è un problema serio!

RUBINO. La pongo perché, altrimenti, la richiesta di sospensione della cassa integrazione non ha senso; se non deriva da una visione di maggiore solidarietà, il resto non ha senso!

Con estremo interesse noto alcuni atteggiamenti dei vertici sindacali italiani che si propongono di concretizzare la lotta all'egoismo, ed ecco il tema degli aumenti ai pensionati che devono essere pagati da qualcuno. È chiaro (traduciamo lo stesso concetto per il settore cantieristico): salvo che si intenda continuare per la strada che secondo gli economisti — io non lo sono — condurrà fatalmente allo sfacelo, quella cioè di allargare l'insieme delle compatibilità senza guardare oltre, mi domando se la politica da adottare per la cantieristica possa continuare a privilegiare zone dall'ampia potenzialità, oppure zone che abbiano varie potenzialità. La risposta è negativa ed allora la richiesta posta dai deputati di Napoli, che io pongo a nome di quelli di Palermo e di tutte le rappresentanze che di questo argomento hanno ampiamente dibattuto, è quella di guardare al problema in un'ottica di sintesi che (attendevo, onorevole Compa-

gna, la sua presa di posizione) consideri che le ristrutturazioni possono condurre a modifiche delle zone in cui esistono altre potenzialità. Ma dove le potenzialità sono minime, è sbagliato comprimere l'esistente.

Onorevole sottosegretario, in questo senso poniamo l'esigenza di mantenere i livelli occupazionali. Qui il discorso è facile: è stata ricordata la validità di molte navi costruite, la *Vespucci*, la *Bomboniera*, il *Gioiello*, grazie alla capacità delle maestranze meridionali, e di tutto questo potremmo lungamente parlare; potremmo dire cosa rappresenti nel palermitano il cantiere navale, la maggiore azienda dell'intera Sicilia con 3.500 dipendenti, un terzo dell'intera potenzialità metalmeccanica della provincia di Palermo. Oltre al cantiere, considerando le 2 mila unità della SICILFIAT, le altre sono piccole aziende. I richiami possono essere di vario genere, più o meno appassionati, ma non è questo il punto. Piuttosto, quella di oggi è la prima vera occasione per vedere — e quindi non a caso ripropongo il tema — se questo Parlamento considera il Mezzogiorno tema centrale per il riequilibrio economico del paese, e perciò se per la eliminazione delle tensioni sociali noi riusciremo a fare di questo problema un quadro d'insieme nel quale, se vi sono sacrifici da compiere — e probabilmente ve ne saranno —, questi non siano innanzitutto pagati dal sud.

Il tema, poi, della necessità politica di valutare le potenzialità e di operare per difendere l'esistente, dove ne esistano più di una, come pure dove non ne esistono altre, introduce, a mio parere, il discorso sulla CEE. Sono estremamente preoccupato per talune omissioni, che certamente bisogna riconoscere, relative al nostro modo di collocarci nella problematica concernente la politica europeistica. Infatti, una politica della CEE deve rendere attuale la politica delle aree marginali: perché, se essa si ponesse soltanto nei termini assistenzialistici dell'attribuzione di un certo numero di unità di conto, per fare piccole cose che non modificano l'equilibrio generale dell'economia europea, certamente avremmo fallito

l'obiettivo di elaborare complessivamente una grande politica per l'Europa, che appunto riequilibri le zone marginali. Sarà quindi probabilmente necessario che il Parlamento trovi il tempo per dare una valutazione anche su tale argomento.

Che cosa significa, oggi, la politica per le zone depresse che l'Europa ha impostato da alcuni anni, sulla quale si sono versati fiumi di inchiostro ma che ha finito con l'essere una brutta copia, molto ridotta, della politica dei lavori pubblici che a suo tempo l'onorevole De Gasperi impostò con la Cassa per il mezzogiorno? Che cosa significa, se non una sorta di scarico di coscienza, per cui alle zone marginali o depresse della Comunità si danno soltanto alcune cose? In termini tecnici, poi, vi è il piano Davignon, che stabilisce che l'Italia debba operare delle riduzioni perché, nell'ambito della realtà europea, esistono determinati tagli da apportare di fronte ai quali non si possono fare discussioni.

E, a questo punto, ripropongo il quesito: quante volte dobbiamo essere soltanto noi, la zona marginale a pagare il costo delle grandi trasformazioni che, purtroppo, seguono il passo della storia? In questo senso, a mio parere, il piano di settore (sono andato a rivedermelo attentamente) non collega questo aspetto con la più ampia visione di una politica europeistica, della quale dobbiamo pure farci carico.

E allora, proprio il discorso che è stato fatto qui fino a questo momento, proprio il bisogno di incentrare il problema su una tematica più vasta — al di là degli aspetti meramente quantitativi — mi consente, in un certo senso, il superamento delle perplessità che ieri aveva suscitato in me l'intervento dell'onorevole Vignola, il quale enfaticamente aveva ringraziato la onorevole Iotti per aver posto all'ordine del giorno l'argomento di cui discutiamo: ebbene, la ringrazio anch'io, se questo ha consentito di mettere in luce quanto lontano sia il sud dalla realtà romana, e quanto, alla fine, la gravità dei problemi della nostra zona finisca con l'essere sostanzialmente disconosciuta, nell'ambito

di un discorso più ampio, che tiene, sì, conto della necessità di mantenere i livelli occupazionali, ma che non entra nel vivo, non tiene presente la sostanza di questo problema, cioè il modo di rendere concreta quella che noi definiamo, in termini molto generici, la « centralità del Mezzogiorno », il bisogno di capovolgere l'ottica della questione e di dislocare in maniera diversa l'apparato produttivo del nostro paese.

Dovrei ora trattare la parte relativa al problema di Palermo, ma per brevità mi limito soltanto a parlare di alcuni punti e a leggere le richieste che sono state avanzate dai sindacati e dalla rappresentanza palermitana in occasione di vari incontri. Tali richieste sono: cessazione dell'attuale ciclo di cassa integrazione guadagni e più equa distribuzione del carico di lavoro fra i diversi cantieri del gruppo (il cantiere navale di Palermo fa parte dei cantieri navali riuniti, con Genova, Riva Trigoso ed Ancona); riequilibrio — e questo è un punto importante — del rapporto tra settore delle costruzioni e riparazioni, riportando il primo ad almeno il 50 per cento del potenziale produttivo aziendale. Tutto ciò apre una grossa piaga per quanto riguarda il cantiere di Palermo e quindi dell'area del sud; ridurre il cantiere navale a cantiere di riparazioni significa farne venir meno la tradizione, significa avviare lentamente sulla strada dell'affondamento, dato che trattiamo di materia navale.

A questo punto mi pare legittima la richiesta dell'intera città di Palermo: occorre che nel piano di settore venga cassata la frase in cui si diceva di ridurre il cantiere navale a solo cantiere di riparazioni, e riproporre invece il riequilibrio al 50 per cento tra il settore delle costruzioni e quello delle riparazioni.

Gli altri punti riguardano la fissazione degli organici complessivi di reparto, partendo dagli attuali livelli occupazionali nel quadro di una diversa organizzazione del lavoro; la costruzione del bacino in muratura di 150 mila tonnellate; la costruzione di una nuova manifattura di tabacchi che consenta l'utilizzazione di aree

adiacenti al cantiere navale; il riesame delle condizioni previste sull'accordo e le prestazioni di lavoro, eccetera.

Posto il problema delle richieste specifiche del cantiere navale, credo che al ministro delle partecipazioni statali si debbano porre tre precise domande. Innanzitutto, che cosa può dire il Ministero delle partecipazioni statali circa il tentativo che la direzione del cantiere navale continua a portare avanti per sganciare il cantiere di Palermo e affidarlo a una società autonoma? Si prenda atto che anche sul bilancio del 1978 si parla della continuazione di questa procedura e testualmente si dice che: « Sono in corso le operazioni per la valutazione dei beni oggetto della perizia giurata ». Inoltre, è stata costituita nell'ottobre del 1977 la Cantieri navali Spa di Palermo, la quale finirebbe col costituire, secondo un'ottica di sganciamento, la barca alla quale tagliare le gomene per abbandonarla in mare aperto e quindi evitare che rappresenti un peso per i cantieri navali e per il complesso delle partecipazioni statali.

In secondo luogo, vorremmo sapere se il ministro è in condizioni di dire se in relazione alle commesse, comunque legate alla politica dello Stato, si sia rispettata la quota del 40 per cento in favore dei cantieri del sud. A questo proposito credo che le partecipazioni statali, in qualità di organo di vigilanza e di controllo, dovrebbero evitare che le singole aziende — ferrovie dello Stato, Italcantieri, ed altre aziende — operino con criteri diversi e tali da non consentire il raggiungimento delle ipotesi di salvaguardia del 40 per cento a favore della industria meridionale.

Infine, vorremmo sapere se sono previste commesse con elevato valore aggiunto per i cantieri navali di Palermo, dal momento che, per quello che mi è dato di conoscere, negli ultimi anni le commesse assegnate non avevano un elevato valore aggiunto.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, il dibattito su questo settore in sostanza cosa pone in evidenza? Pone in evidenza che esistono influenze esterne, cioè internazionali, sulla situazione dei cantieri na-

vali, per cui è sbagliato e dannoso non voler aprire gli occhi e continuare con giudizi manichei. Va inoltre considerato il pericolo che l'appuntamento con l'Europa si traduca in una spinta negativa per le zone più deboli; e l'Italia, da questo punto di vista, rappresenta una zona debole. Per finire, ci siamo sforzati di dimostrare che ogni ritardo nella concretizzazione della politica meridionalista finisce con l'essere pagato con un notevole danno sociale.

Detto questo, credo che sia necessario un impegno di vasto respiro da parte del Governo, che fissi le linee direttive intorno alle quali muoversi, anche alla luce di quelle prospettive di spiraglio alle quali ho accennato prima, e che riproponga il riequilibrio dell'apparato proprio nei termini della concretizzazione della politica meridionalistica, che prenda atto delle influenze positive che sono emerse dalle varie parti politiche e di cui si è reso interprete anche l'onorevole Caldoro, che proponga rapidamente un disegno di legge-stralcio, il quale consenta il passaggio da una fase asfittica ad una di maggior respiro.

In particolare, in questo provvedimento-stralcio si dovrà prendere atto che il peso degli oneri passivi modifica ampiamente il quadro generale del settore: basti pensare che tali oneri incidono, per esempio per i Cantieri navali riuniti, nell'ordine di 32 miliardi; e si vedrà che una operazione finanziaria e particolarmente legata alla soluzione di questo problema può dare una visione diversa nella gestione del settore in questione.

Vorrei fare un'ultima considerazione sulle condizioni interne dei cantieri di Castellammare e di Palermo di cui tanto si parla. Io credo sia opportuno riferirsi ad un fatto preciso, e cioè che ogni azienda, ogni qual volta il suo futuro diventa grigio, finisce con l'avere all'interno un riflusso negativo. Ciò significa che si determina, oltre ad una generica disaffezione al lavoro, un senso di preoccupazione nei confronti del futuro, il quale si ripercuote in termini di minore produttività. Ciò nonostante, per quanto riguarda i cantieri di Castellammare e di Palermo — e qui

potrei citare proprio alcuni passi della relazione di bilancio — si nota una certa ripresa della produttività che sta ad indicare quanto la coscienza dell'ambiente sia estremamente viva e vigile.

Dunque, il tema della difesa di uno dei perni dell'apparato produttivo della zona del napoletano e del palermitano non riguarda soltanto i tecnici o i politici, ma riguarda, così come è stato richiesto da varie parti più ampiamente, l'intero tessuto della comunità in cui esso è inserito.

È a questo tipo di consapevolezza che il Governo deve dare risposta con questo doppio ordine di problemi: da una parte un piano di settore che guardi complessivamente al tema, e dall'altro il disegno di legge-stralcio attraverso il quale dobbiamo riuscire a rendere operante la richiesta di oggi, e cioè la sospensione della cassa integrazione guadagni per i 300 lavoratori di Castellammare e per i 600 di Palermo (*Applausi al centro*).

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

PARLATO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, al movimento sociale corre l'obbligo di ricercare il senso politico, il significato, di questo dibattito su un tema che emerge, purtroppo, sull'onda della sofferenza di Castellammare di Stabia e di Palermo, ma che evidentemente viene da lontano; da molto lontano nel tempo e da altrettanto lontano nella crisi che si è andata sviluppando nell'ambito del modello di sviluppo che abbiamo dinanzi. Questo significato deve essere ricercato da tutte le forze politiche presenti nel nostro Parlamento, affinché al problema sia data una soluzione non settoriale, perché sarebbe un grosso, grossissimo errore voler considerare la crisi della cantieristica come un fattore fine a se stesso, avulso dalla realtà rispetto alla quale la cantieristica, e cioè la costruzione del naviglio, è strumentale. Ecco il senso iniziale di una ricerca che tutti quanti dobbiamo condurre perché sia chiaro che la soluzione non può provenire esclusivamente da meri interventi nel settore, ma va

piuttosto collegata alla crisi più vasta, più ampia, di respiro corto, se così si può dire, dell'economia italiana. È infatti evidente che la crisi viene sorretta, sostenuta, anche se, forse attraverso mistificazioni ed alibi, dalla crisi mondiale, perché il problema della crisi mondiale della cantieristica viene posto quasi come un paravento rispetto alla responsabilità di questa classe politica per giustificare la azione con la attenuante della sua immediata ripercussione sulla situazione italiana. Il che non è vero o, almeno, è vero solo in parte. Il problema, semmai, è un altro, quello della scelta di un modello di sviluppo, lo stesso che avete perseguito e state perseguendo, forse della maggioranza di ieri e di oggi, senza cogliere il significato profondo di una politica che rispettasse soprattutto la vocazione naturale del territorio. E che tale vocazione naturale sia stata travolta, e lo sia tuttora, emerge ogni giorno dai dati statistici, che dimostrano come in settori vitali dell'economia italiana — potremmo parlare ad esempio dell'agricoltura — gli interventi mancati altro non sono se non il mancato rispetto della vocazione naturale del territorio, per privilegiare scelte artificiose.

Ecco quindi che anche il settore della politica del mare risente in maniera pesante del fatto che non si sia considerato come indirizzo prevalente, essenziale nella politica economica italiana, quello di potenziarlo nel suo complesso.

E dunque in crisi la cantieristica a livello mondiale, ma è anche in crisi, del tutto autonomamente, quella nazionale. Ed è questa una prima considerazione che consegniamo alla attenzione ed alla responsabilità dei colleghi, perché è fuor di dubbio che un intervento che si preoccupasse semplicemente di un certo *dumping* prodotto nell'ambito di molte politiche cantieristiche nazionali, trascurando invece i fattori tipici della crisi italiana, darebbe risposte del tutto insufficienti.

Ed allora è necessario ricercare un collegamento immediato e diretto tra le carenze di una politica del mare, intesa nel senso più vasto del termine, e le possi-

bili soluzioni della crisi della cantieristica. Purtroppo, il Parlamento troppo spesso si limita ad essere sede di registrazione di crisi in atto; del resto non si comprende se questa registrazione tardiva — che poi è estremamente mortificante per la funzione stessa del Parlamento — sia dovuta ad un mero fenomeno strutturale, ad una carenza istituzionale nel modo di intendere le attribuzioni delle Camere o — come noi riteniamo — anche e soprattutto ad un errore di politica economica.

È in questa direzione che giudichiamo essenziale il collegamento della cantieristica all'attività armatoriale. È fuor di dubbio infatti che, se la cantieristica italiana è in crisi o, per lo meno, è in gravi difficoltà, lo è ancora di più l'attività armatoriale. Il riscontro immediato, concreto, preciso, dettagliato di tale affermazione lo troviamo nell'aumento a dismisura delle « bandiere-ombra » che navigano nelle acque del nostro paese, approdano e partono dai nostri porti, pur appartenendo di fatto — e lo sappiamo tutti — a cittadini italiani. Perché questo accade? Per le difficoltà operative in cui si trova un certo armamento che ricerca nel « naviglio-ombra » un determinato tipo di risposta immediata, forse anche troppo facile (senz'altro perseguibile sul piano etico e sociale) alle incapacità dei governi che si sono succeduti di dare al problema dell'armamento — e quindi alle gestioni armatoriali in generale — soluzioni funzionali.

Ed allora occorre, necessariamente, intervenire in materia in questo senso, essenziale a mio parere: comprendere la ragione del ricorso al naviglio-ombra, che poi produce — sappiamo quanto e come — conseguenze inaccettabili sul piano delle condizioni di lavoro (i marittimi che vi sono imbarcati) e della sicurezza della navigazione, oltre che sul piano dell'inquinamento di cui sono spesso artefici i navigli in questione. Il caso, recentissimo, del *Klearcos* lo dimostra, come lo dimostra il caso del *Cavtat*, che ricorderete tutti quanti. Tale naviglio-ombra ha oggi una sua capacità di sviluppo proprio in quanto, in sede di politica nazionale, un

intervento sostanziale e concreto a favore dell'armamento non si è registrato. Ed è circostanza quanto mai singolare; singolare poiché è notorio che la struttura della proprietà, nell'ambito delle gestioni armatoriali, ha sempre o quasi sempre un senso di carattere cooperativistico che, caso mai, proprio per il suo fattore sociale, per la sua valenza in termini sociali, andrebbe privilegiato, sorretto e sviluppato.

Ecco una prima indicazione che possiamo far seguire alla introduzione di questo nostro intervento. Occorre intervenire per sostenere l'attività armatoriale, nel senso di evitare che essa debba far ricorso al naviglio-ombra, all'acquisto di navi, generalmente obsolete, all'estero e, soprattutto, ad una gestione di carattere fiscale completamente avulsa dai canoni obbligatori entro i quali dovrebbe inquadrarsi se non potesse — come avviene — essere mascherata dalle bandiere di taluni Stati esteri una qualunque attività imprenditoriale italiana.

Non possiamo non riconoscere che è vero — una mia personale esperienza professionale ma lo conferma — che il ricorso al credito navale è assolutamente impossibile, in Italia. Possiamo citare taluni casi. I signori Costa, i signori Lauro, i signori Fassio, in effetti, hanno per anni assorbito la parte più cospicua delle per altro modeste agevolazioni alla costruzione del naviglio, rilasciate tramite quell'Istituto mobiliare italiano che in pratica ne gestiva la parte essenziale e sostanziale. Sicché, il ricorso al finanziamento per le costruzioni navali è stato ed è tuttora privilegio di pochi, grossi armatori, mentre i piccoli, che poi costituiscono, forse, la parte sostanziale della nostra flotta mercantile, sono costretti ad acquistare naviglio all'estero o a ridurre la loro attività armatoriale.

È allora evidente che quando, ieri, l'onorevole Baghino faceva riferimento ad un progetto, a sua conoscenza, nei cassetti del Ministero riguardante un rifinanziamento del credito navale, fissato nella irrisoria cifra di 15 miliardi (non bastevole nemmeno a realizzare un naviglio di medio tonnellaggio), accennava a quello

stesso « taglio » erroneo che è anche responsabile o quanto meno corresponsabile della crisi dell'industria cantieristica. Se l'armamento non può fare ricorso all'acquisto sul mercato italiano, va da sé che continua a perpetuarsi una situazione perfettamente analoga alla precedente.

In materia occorre non soltanto fissare un tetto abbastanza elevato di disponibilità finanziarie, ma anche — e soprattutto — non consentire che il ricorso a tale credito sia privilegio di alcuno, cosa che finora è invece accaduta. Se vogliamo invertire la tendenza dobbiamo auspicare che non soltanto si disponga di adeguati finanziamenti, ma che i mezzi di accesso non diventino, come è accaduto per il passato, strumento clientelare per favorire questo o quello dei gruppi armatoriali italiani di maggiore impegno.

Ecco, allora, un'altra delle indicazioni che in materia possiamo cogliere. Una agevolazione di carattere fiscale alle attività armatoriali, specialmente di stampo cooperativistico, in cui sia associato il datore di lavoro, l'armatore, ma in cui siano associati anche — e soprattutto — i marittimi, potrebbe essere un'altra spinta per risalire la china in cui siamo. È quindi essenziale vagliare tutte le possibili soluzioni oltre a queste due che abbiamo prospettato e che si pongono come possibilità concrete per uscire da questa situazione. Allo stato attuale non è possibile ricorrere all'ipotesi di una riconversione produttiva che altro non significherebbe che una alternativa artificiosa rispetto alla possibilità di procedere verso il consolidamento dell'attività cantieristica. Questo, tra l'altro, significherebbe, al di là di ogni sospetto che pur sembra essersi affacciato in qualche intervento precedente, voler privilegiare certe assurde prescrizioni del piano Davignon, piano che ad un attento esame, sembra voler favorire certi cantieri, soprattutto tedeschi. È questa una considerazione essenziale perché è chiaro che non solo il Mezzogiorno, ma tutta l'Italia pagherebbe lo scotto di questa riconversione, di questa riduzione drastica delle attività cantieristiche contenuta nel piano Davignon.

Per queste ragioni noi respingiamo *in toto* tale piano soprattutto perché non è collegato alla necessità di rivedere il ruolo dell'Italia nell'ambito della Comunità europea e alla funzione che certe aree depresse, soprattutto il Mezzogiorno, hanno il diritto di pretendere di esercitare a livello di politica europeistica.

Nel respingere le ipotesi contenute nel piano Davignon, soprattutto a causa dei sospetti che esso ingenera di voler favorire determinate produzioni nazionali di altri paesi della Comunità europea, non possiamo non sottolineare che il problema, così come esso ci è posto, richiede un intervento che sia, a livello europeo, capace di ridare all'Italia il ruolo che le spetta, e, a livello nazionale, in grado di risolvere, in modo definitivo, tutta la problematica esistente nel meridione d'Italia.

Riteniamo che il problema della cantieristica sia un problema di esclusiva pertinenza nazionale, per cui poniamo soltanto occasionalmente l'accento sulla situazione creatasi a Castellammare e a Palermo. Non vorremmo, però, localizzare solo a questi due centri tutto l'intervento del Parlamento. È evidente, e noi siamo i primi a sottolinearlo, che Castellammare e Palermo sono in crisi, ma con essi lo sono i cantieri navali di tutta Italia. Tra i cantieri e i comuni delle città interessate, generalmente, vi è una strettissima interrelazione in quanto vi è, sostanzialmente, una identità sociale e produttiva. Per queste ragioni riteniamo necessario che il problema della cantieristica vada affrontato globalmente a livello nazionale.

Esistono anche delle responsabilità locali e tra esse, gravissime, quelle della regione Campania che da nove anni non riesce a realizzare, per le ovvie difficoltà di carattere politico interno, un piano di assetto del territorio regionale, cioè le linee di sviluppo essenziali lungo le quali il territorio avrebbe dovuto essere articolato e organizzato perché da questa struttura venisse un indirizzo coerente con le linee di politica economica. Ma vi sono anche le responsabilità delle partecipazio-

ni statali: più volte infatti è stata chiesta, promessa e poi negata l'organizzazione di una conferenza regionale delle partecipazioni statali in Campania. Con queste promesse mai attuate, questo chiarimento di fondo nell'ambito della cantieristica non è venuto. Cosicché, vi sono certo responsabilità locali, che noi non manchiamo di sottolineare, ma anche e soprattutto responsabilità nazionali, riconducibili, oltre alle indicazioni che abbiamo dato, ad altri elementi non certo meritevoli di minore attenzione: l'incapacità, per esempio, da parte delle forze politiche di avviare un serio discorso per quanto riguarda la possibilità di sviluppare una politica idroviaria in Italia. È questo un altro settore in cui siamo, al solito, ritardatari ed assenti — l'Italia è, praticamente, l'unico paese d'Europa che questo problema si è posto soltanto in maniera frammentaria e velleitaria — così come siamo ritardatari ed assenti su un altro aspetto che pure potrebbe dare, se risolto, prospettive di carattere essenziale, cioè il cabotaggio. Non è possibile che non si riesca anche in questo caso a sfruttare quella che è la vocazione geografica del nostro territorio e, quindi, a comprendere che lungo le direttrici dell'Adriatico e del Tirreno si potrebbe sviluppare un tipo di trasporto di cabotaggio lungo costa, capace di offrire addirittura prezzi competitivi rispetto al trasporto delle merci via terra. Ecco che il cabotaggio allora, sotto questo aspetto, riprende la sua funzione, che è quella di poter dare una soluzione ai problemi di natura cantieristica.

Noi diciamo questo proprio perché ci attendiamo risposte precise dal Governo su questi problemi. Abbiamo, ad esempio, dinanzi agli occhi la recente presa di posizione politica e sociale assunta dal « comitato Seagull », costituito dai sopravvissuti e dai parenti delle vittime degli incidenti che si sono verificati sulle navi-ombra, nei confronti del Ministero della marina mercantile. Questo comitato non sembra abbia avuto, oltre alle vaghe assicurazioni che sono abituali in queste occasioni, risposte concrete, nonostante le

chiare, precise e drammatiche indicazioni che erano state fornite. Il comitato chiedeva controlli speciali semestrali per le navi che hanno superato i 20 anni di età; chiedeva ancora che fosse stabilito un limite di età per l'acquisto di navi all'estero, dal momento che, secondo questo comitato, il 45,12 per cento delle navi italiane superiori a cento tonnellate di stazza lorda avevano più di 20 anni, per cui c'era indubbiamente in generale, ove non fosse avvenuto un adeguato processo di ammodernamento tecnologico, un tipo di obsolescenza estremamente pericolosa rispetto alla funzionalità del traffico:

È su queste proposte, che richiedono atteggiamenti concreti e funzionali alla soluzione del problema che ci attendevamo e ci attendiamo che il ministro della marina mercantile dia adeguate garanzie. È infatti così vasto il ventaglio delle possibili ipotesi d'intervento e così grave il problema della crisi cantieristica in Italia, al di là di quelle che possono essere altre implicazioni di natura internazionale, che non si può non intervenire, in prospettiva, guardando alla globalità delle ipotesi di supporto e di soluzione della crisi della cantieristica nazionale. In proposito ieri l'onorevole Baghino, a nome del Movimento sociale italiano, avanzava delle ipotesi estremamente sconcertanti, e le dava come certezza; noi vogliamo tuttavia concedere su questi aspetti il beneficio d'inventario, per dimostrare tutta la nostra disponibilità alla ricerca serena della verità.

E che dire dell'esistenza di commesse in atto, che per altro non avevano modo di completarsi perché da parte dei cantieri si giocava al ritardo in quanto dal ritardo i cantieri pensavano e pensano possa venir loro un beneficio di natura finanziaria che invece sarebbe stato frenato, se non addirittura impedito, dall'afflusso di commesse? Noi vogliamo la verità su questo punto. Pertanto proponiamo in maniera chiara, precisa e concreta un confronto fra tutte le forze armatoriali pubbliche e private (e questo immediatamente), con i Ministeri competenti affinché si sappia se esista una potenziale do-

manda, quali siano le condizioni perché questa domanda possa essere soddisfatta, se siano stati avviati contatti, quali siano state le risposte da parte dei cantieri. Noi, infatti, dobbiamo comprendere, e lo dichiaravano l'altro giorno a Castellammare di Stabia operai della Fincantieri, se è vero che esistono delle commesse in atto che, vengono fermate o per lo meno non vengono favorite al fine di tradurle concretamente in veri e propri contratti. Proprio a Castellammare si diceva ieri che l'armatore Ferruzzi, notoriamente uno tra i maggiori armatori privati italiani, avrebbe in animo di costruire sei navi e che queste sei navi non verranno affidate poi, nonostante la volontà di farlo, alle aziende cantieristiche italiane. È vero? Non è vero? Comunque si impone una verifica di tutte le disponibilità che l'armamento potrebbe richiedere; si potrebbero così comprendere le difficoltà che si oppongono in concreto affinché vi sia uno sviluppo di commesse in questo senso. Certo non possiamo evidentemente rimanere nella posizione di stallo attuale o semplicemente limitarci a chiedere, come demagogicamente si fa, con estrema superficialità, solo ed esclusivamente la sospensione della cassa integrazione. Non vogliamo, lo diciamo tutti, l'assistenzialismo. Vogliamo piuttosto che la ripresa dell'attività produttiva sia legata in concreto ed in positivo all'esistenza di commesse e ciò soprattutto nella prospettiva di un supporto sostanziale al credito navale e alle agevolazioni fiscali per le attività armatoriali sul naviglio costruito in Italia. Questa ricerca dell'esistenza o meno delle commesse soprattutto da parte dell'armamento privato ma anche da parte del naviglio di Stato, deve essere immediata e si può realizzare in tempi estremamente brevi con un invito a tutte le componenti dell'armamento libero e di quello di Stato perché si sappia, e si comprenda se esiste o meno, e in che termini, questa potenzialità.

Dunque non si tratta di attuare alcun intervento tampone provvisorio; si deve invece cercare una soluzione organica e permanente che non può essere il solito provvedimento ponte che altro non co-

stituisce se non una mortificazione della stessa classe politica incapace, evidentemente, di dare una risposta emergente.

Inoltre bisogna prestare molta attenzione nei confronti della CEE. È una novità di questi ultimi giorni il progetto, che non sappiamo fino a che punto potrà andare avanti, relativo al piano di demolizione e di ricostruzione che la stessa CEE si appresterebbe a presentare. Un piano estremamente interessante ma anche estremamente pericoloso, se è vero che verrebbero a beneficiare dell'apporto di sostegno le navi che andrebbero in disarmo anticipato. Questo è anche il punto della discussione perché è evidente il pericolo notevole che potrebbe derivare da questa circostanza, cioè se con le speculazioni clientelari, sempre possibili in questo ed in altri settori, fosse avviato anche al finanziamento e quindi al supporto per la demolizione il naviglio che per sua stessa natura andrebbe, dato il decorso del tempo e le condizioni obiettive della nave, demolito. Comunque si tratta di un tipo di proposta estremamente interessante su cui vorremmo che anche il Governo si pronunciasse e su cui vorremmo che anche e soprattutto i rappresentanti dell'Italia al Parlamento europeo avessero le indicazioni di fondo che consentano di fare in modo che la risposta a livello di Parlamento europeo, sia univoca, se è vero, come è vero, che il piano pare non possa percorrere la strada che si auspicava, dato che è tutt'ora in fase di elaborazione, senza essere stato peraltro sottoposto a nessuna delle varie commissioni competenti in sede di Parlamento europeo.

Questa è un'altra indicazione che si salda alla necessità globale di un intervento nel settore della cantieristica, che deve essere necessariamente collegato ad un modello di sviluppo organico. La crisi del settore è di natura armatoriale, ma anche di natura terziaria, per cui occorre un intervento capace di trovare soluzioni di ampio respiro, che si colleghino ad una politica di ripresa economica, di cui — non dimentichiamolo — l'armamento, la

politica del mare, la cantieristica sono strumenti, e non fini.

Se non fossero risolti a monte i problemi che si pongono a livello di economia, non soltanto marittima, ma nazionale, inquadrandovi anche quelli della cantieristica, ci troveremmo di fronte ad un intervento disorganico, a « pioggia », frammentario, occasionale, incapace di dare le risposte essenziali ad un settore che noi consideriamo, in prospettiva, traente, perché fa parte di quello marittimo più in generale. Noi riteniamo, quindi, che occorra una risposta più adeguata di quella che, purtroppo, fino ad oggi si è data (*Applausi a destra*).

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

ANTONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, mi rifarò, a chiusura del dibattito, per quanto riguarda questa fase del confronto da parte del nostro gruppo, alle dichiarazioni rese all'Assemblea in sede di illustrazione della mozione dal collega Cuffaro, per sottolinearne ancora una volta — come d'altra parte è occorso di ascoltare anche negli accenni critici — l'ampiezza del respiro, la concretezza delle proposte e, in sostanza, una linea che è alternativa a quella sin qui condotta dal Governo.

Vorrei rilevare come ci sia consentito di poter notare delle grandi convergenze, nelle nostre posizioni passate e recenti, con il movimento dei lavoratori, i sindacati, il sistema delle autonomie locali, le istituzioni. Vorrei anche, in questa fase finale, collegarmi all'ampio dibattito che è intervenuto, anche perché ritengo che nel corso della discussione siano avvenuti alcuni fatti sui quali non mi pare sia inopportuno tornare.

Ieri si sono riunite qui a Roma le rappresentanze delle regioni sedi di cantieri navali, e si sono riunite con i sindacati unitari interessati alla economia marinara. Ci hanno fatto pervenire una loro mozione, nella quale denunciano l'assenza di programmazione da parte del Governo nel settore marittimo; chiedono la sospen-

sione della cassa integrazione in atto; riconfermano l'esigenza di una politica marinara basata sulle strutture fondamentali (porti, flotta, cantieri); rilevano come la predetta linea, più volte sostenuta dalle regioni e dai sindacati, si sia sempre arrestata alle enunciazioni; ritengono necessario che sia predisposto un nuovo piano di settore per i cantieri, incorporando anche tutti i cantieri navali pubblici nell'IRI.

Infine, in maniera specifica per la cantieristica, giudicano indispensabile provvedere ad un programma-stralcio che non sia fine a se stesso come i precedenti, ma rappresenti una anticipazione del piano settoriale, il quale dovrà essere definito con urgenza.

Regioni e sindacati rivendicano anche il loro diritto a partecipare alle varie fasi di definizione del piano di settore, come previsto per i piani compresi nella legge n. 675 per la riconversione industriale.

Ci sembra questo un fatto non secondario, e ci sembra anche non secondaria la possibilità che abbiamo di rilevare come la nostra mozione sia certamente la più vicina ai problemi posti dalle regioni e dai sindacati unitari, abbia già raccolto consensi, che vanno al di là degli originari consensi di sottoscrizione, e sia suscettibile — noi riteniamo — di poter conseguire una unità che si collochi in avanti nei confronti dei problemi, così come sono stati presentati in quest'aula.

Nel corso dell'intervento del compagno Cuffaro a proposito dell'appello delle regioni al Parlamento, poi intervenuto, è già stato detto del divario netto tra la azione del Parlamento e l'azione del Governo sulla gestione dei porti, sulla accettazione passata, da parte del Governo, delle posizioni della CEE, sulla questione piano-documento. Ma noi vorremmo anche aggiungere un'altra cosa: che il dibattito ha messo in evidenza come vi sia, pure nella ricerca, da parte nostra, soprattutto di una esigenza di unità, una profonda differenza, anche qui in Parlamento, tra i vari gruppi politici sul modo in cui le questioni sono affrontate.

Noi accogliamo dunque l'invito dei rappresentanti delle regioni al Parlamento perché si interessi delle questioni prima enunciate ma ribadiamo che non siamo tutti uguali e che bisogna in primo luogo vincere la battaglia per il rifacimento completo del piano.

Noi riteniamo si possa conquistare l'unità su queste posizioni, che giudichiamo essere le più avanzate possibili oggi. Le regioni respingono le ipotesi di accomodamento contenute nel vecchio documento, a cui altri invece hanno acconsentito al fine di non cambiare nella misura in cui è necessario cambiare, secondo le richieste dei lavoratori, delle regioni, delle amministrazioni comunali e come — ribadiamo — noi chiediamo qui in Parlamento.

Anche le linee di questo cambiamento sono già state indicate negli interventi del nostro gruppo. Io le richiamo unicamente indicandole e riassumendole: il piano deve essere rifatto completamente; deve essere accelerato lo svecchiamento della nostra flotta al 5 per cento annuo circa; deve essere ampliata la nostra partecipazione ai traffici internazionali; si deve combattere contro le « bandiere-ombra », sulle quali torneremo; occorre andare alle integrazioni delle linee per lo sviluppo della navigazione di cabotaggio; e, poiché per questa e per il più profondo cambiamento di linea, occorrono certo dei tempi, abbiamo chiesto un piano-stralcio che si riqualificasse in modo diverso dal passato.

Ci vogliamo correlare alle iniziative europee per modificare la posizione sin qui tenuta dal Governo; intanto, come segnale immediato, chiediamo il ritiro dei provvedimenti di collocazione in cassa integrazione, anche per dare un segno ai lavoratori e una fiducia nella lotta che essi stanno sostenendo per la difesa del posto di lavoro e per la difesa più ampia di un grande patrimonio nazionale, come sono i centri produttivi della cantieristica.

Mi sia consentito, sia pure in ultimo e cercando di occupare un tempo ragionevole, di chiosare queste dichiarazioni con una considerazione di carattere generale. Queste proposte altro significato non

hanno, a nostro avviso, se non quello del rilancio della politica di programmazione; noi siamo convinti, cioè, che non esista una reale possibilità di soluzione della questione della cantieristica, nel meridione e nel nord, al di fuori di una politica di programmazione che incida congiuntamente sulla domanda e sulla struttura produttiva. Tutte le volte che si dividono questi due momenti, si nega nella realtà la programmazione e si perpetua una direzione dell'economia quanto meno frantumata, divisa per potentati economici, e non solo economici, spesso in lotta tra di loro. Prova ne è, ad esempio, la diversa strategia di tutti i centri di direzione che si occupano dei trasporti, tra cui, per il caso che qui più ci interessa e sul quale ci confrontiamo, la Finmare, il Ministero, la Fincantieri e il Governo.

È emblematica, in relazione al dibattito di questi giorni, la mancata elaborazione di una politica marittima che sfruttasse l'articolazione delle nostre coste. È questo, ritengo, un ritardo storico del capitalismo italiano, con la conclusione che, nella migliore delle ipotesi, faremo in ritardo e in modo più costoso (ed anche, eventualmente, facendo concorrenza alle ferrovie dello Stato dopo gli investimenti in questo settore) quello che avremmo potuto fare prima con misure più concrete e con minor costo.

Onorevoli colleghi, voi sapete che io sono un deputato del nord, ma sono anche pienamente d'accordo e mi batto affinché sia fatta piena giustizia a Castellammare di Stabia ed affinché quel cantiere viva e si ampli; e non solo il cantiere di Castellammare, ma anche tutti gli altri centri produttivi del sud. I lavoratori di Castellammare sanno che, perché ciò possa avvenire, occorre vincere una battaglia di carattere nazionale, fuori della quale non esiste prospettiva meridionalistica. Mi sento, in coscienza, di sfidare i colleghi firmatari della mozione della democrazia cristiana a trovare deputati del loro gruppo, liguri, come io sono, o triestini, come il compagno Cuffaro, o comunque del nord, che prendano le stesse posizioni, che noi comunisti unitariamente

abbiamo preso e prendiamo per Castellammare di Stabia, per Palermo, per Taranto, ed a prenderle concretamente davanti ai lavoratori, e ad operare coerentemente secondo queste direzioni!

Vorrei, analogamente — mi sia consentito — sfidare l'onorevole Gava, che è venuto in quest'aula, proprio lui, a parlare dei mali del Mezzogiorno, ad abbandonare le pratiche clientelari che sono tanta parte dei mali del Mezzogiorno e ad abbracciare con convinzione la politica della programmazione, in una visione più generale e nazionale dei problemi del Mezzogiorno. La possibilità effettiva del risanamento del Mezzogiorno d'Italia è, a mio avviso, segnata dalla ricerca unitaria dei lavoratori di tutto il paese per sconfiggere le forze antagoniste, contrarie agli interessi del Mezzogiorno e del paese, che sono al nord, ma anche al sud. Queste forze, anche se talvolta si ammantano di meridionalismo, in realtà perseguono una politica che mira a mantenere gli squilibri e i privilegi; esse sono contrarie al cambiamento e vogliono in realtà lasciare, anche al sud, le cose come stanno.

La situazione di fronte alla quale ci troviamo, signor ministro, è ormai intollerabile. Riduciamo il lavoro — questo è avvenuto —, riduciamo i posti di lavoro e le nostre potenzialità produttive nella cantieristica, ma la flotta invecchia e non viene rinnovata nella misura necessaria; o viene rinnovata, come indicava l'onorevole Cuffaro, in misura inferiore alla media mondiale.

Rimettiamo addirittura in valuta per la questione dei noli; ma, secondo gli studi che sono stati fatti nelle sezioni del nostro partito a Venezia, compagni deputati, sono quasi mille i miliardi su cui si potrebbe contare annualmente se si attuasse una reale politica che consentisse di eliminare le « bandiere-ombra » (40 più 20 per cento). Rimettiamo dunque in valuta, rischiamo di scomparire dai mari, perdiamo addirittura l'autonomia del rinnovo della nostra flotta.

Credo veramente che si debba dire di cose non sopportabili, ed io credo che sia pur tuttavia, nonostante le intenzioni, po-

litica di rassegnazione la politica di chi, come il collega di parte democristiana, diceva poco fa in quest'aula che sacrifici da compiere vi sono e probabilmente si dovranno compiere e, se vi saranno, non dovranno essere al sud. È una politica di rassegnazione nell'affrontare i reali problemi della cantieristica e dell'economia del nostro paese. Questo non è e non si può definire un buon governo; questo è malgoverno o, se volete, cattivo governare. È l'incapacità, cioè, di dare una risposta positiva all'esigenza di produrre in modo diverso, per una società che si organizza in modo diverso. È la questione del cambiamento di qualità, oltre che di quantità; è la questione — che noi abbiamo posto — del perché e per chi produrre in Italia.

Per la cantieristica la situazione in generale non può più attendere. La nostra non è una visione catastrofica, è una visione realistica dei problemi, così come si pongono nel nostro paese. Non servono certamente i provvedimenti-tampone, né serve che un suo collega, onorevole ministro (così seriamente impegnato ad ascoltarci: del che la ringraziamo), faccia contemporaneamente annunciare sui giornali che 110 miliardi sarebbero dati con gli stessi modi, — cioè secondo il sistema-tampone — per dare fiato alla cantieristica nel nostro paese.

Né serve che alcune correnti della democrazia cristiana vadano in talune città cantieristiche ad assicurare che si è già provveduto al rifinanziamento della legge sulla marina militare, garantendo con ciò l'occupazione in alcuni cantieri. Di tale questione noi oggi discuteremo in questa sede.

Non servono nemmeno posizioni di taglio ricattatorio, del tipo di quelle espresse dal signor Basilico; e a noi dispiace, signor ministro, che il suo predecessore al ministero delle partecipazioni statali non abbia ritenuto di rispondere alle interrogazioni che nel corso della settima legislatura noi presentammo di fronte alle assurde dichiarazioni del presidente della Fincantieri sulle industrie di costruzioni navali. Con tali dichiarazioni infatti egli

poneva in realtà al Parlamento questo ricatto: o finanziate immediatamente una certa legge o noi chiudiamo questi cantieri.

Le dichiarazioni rese ieri alla Commissione bilancio dal ministro Bisaglia, sono motivo, in parte, di chiarimento di alcune questioni del complesso problema della GEPI, e qualche risposta almeno in ordine alla data è stata fornita. Tali dichiarazioni non tranquillizzano, però, per quanto riguarda la questione politica di fondo che è di fronte a noi, e che è quella che noi intendiamo ribadire con chiarezza, signor ministro: la posizione e i livelli occupazionali della cantieristica nazionale non possono e non devono essere toccati.

La produttività dei cantieri nazionali deve essere incrementata, non ridotta! Se dunque si parla di ristrutturazione al nord di aziende gestite ora dalla GEPI, se si parla anche di eventuali chiusure, riteniamo che non possano riguardare comunque la cantieristica. Le chiediamo, onorevole ministro, una risposta precisa, perché la situazione cantieristica è quella detta. Poi dovrà essere presentato questo stralcio, con il piano di settore, e la stessa deliberazione del CIPI prevede che il piano GEPI sia armonizzato con i piani di settore della legge n. 675. Oggi, quei provvedimenti sarebbero inaccettabili e contrari alla volontà non solo nostra, ma anche della maggioranza del Parlamento, dei sindacati, delle regioni e dei comuni.

Rapidamente descriverò la difficile situazione. Parlando di diversi cantieri, abbiamo riconfermato la nostra solidarietà. Come non dire, ad esempio, che all'Italcantieri di Sestri Ponente occorrono immediate commesse, altrimenti c'è la cassa integrazione? Come non dire che i Cantieri navali riuniti di Riva Trigoso sono in difficoltà? Che il cantiere navale di Muggiano della Spezia ha carichi di lavoro unicamente per la legge navale e per la programmazione militare? Come non parlare delle difficoltà dell'Officina allestimenti navi di Genova e dei cantieri del Tirreno, dei Cantieri navali riuniti, delle riparazioni navali e più in generale di tutta la situazione delle riparazioni na-

vali, da inquadrare in una politica economica diversa, considerati anche i ritardi nella costruzione dei bacini, per cui chiediamo ancora una precisa risposta dal signor ministro?

Il cantiere navale di Breda di Marghera non ha carico di lavoro se non per pochi mesi; e dopo che sarà dei suoi 3 mila dipendenti? Le grandi conquiste dei lavoratori non sono mai definitive; il passaggio dell'assetto proprietario dall'EFIM alla nuova organizzazione, che purtuttavia è il risultato della lotta e della conquista dei lavoratori, non è di per sé sufficiente a risolvere nemmeno i problemi di quel cantiere. Potrei continuare a lungo, al nord e al sud, parlando dei problemi di Pietra Ligure, La Spezia, della CNASA di Marina di Carrara; ma perché non aggiungere anche Taranto? Nel 1977 le regioni chiedono al Parlamento impegni coerenti; il 17 novembre 1977 in Commissione trasporti furono ascoltati i dirigenti dell'IRI proprio per il cantiere di Taranto: dissero che avrebbero ridimensionato. Noi ci opponemmo, però — ecco come è vera l'affermazione del collega Cuffaro — essi mandano avanti i loro piani contro la volontà del Parlamento e trasformano il cantiere in una sede di riparazioni, lo depauperano dei tecnici e degli specialisti con il mancato *turn-over*, ed oggi si ha scarso carico di lavoro con minaccia di cassa integrazione. Potremmo aggiungere la Navalsud, di Palermo, per sottolineare la grandezza del problema nel quale bisogna convincersi a cambiare rotta nei confronti della politica mandata avanti dal Governo in passato!

Non vorrà il Governo prendere atto che anche in questa occasione noi siamo con le regioni, con i sindacati ed esprimiamo quindi una maggioranza certamente di volontà nel paese? La maggioranza vuole un cambiamento, non si può continuare così. Credo che la nostra critica possa estendersi; penso che avesse ragione quel collega di parte socialista che diceva che in fondo questa è una politica di rassegnazione: ed infatti lo è, e non solo nel settore dell'agricoltura, ma anche in quello della cantieristica, e ciò

è molto grave. Potrei riprendere le dichiarazioni del collega Cuffaro per quanto riguarda la Comunità europea, ma mi sia consentito, onorevoli colleghi, prendendo pochissimo tempo, di riferirvi della mia esperienza personale, come membro dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

Domani e dopodomani in quell'Assemblea, a Strasburgo, si discuterà sui risultati della conferenza dei ministri dei trasporti europei; e sapete che cosa viene proposto e che cosa ha fatto il nostro ministro dei trasporti? Ebbene, viene proposto di perseguire quella politica per la quale i paesi periferici — l'Italia, la Grecia, la Spagna — sono tagliati fuori da ogni idea di sviluppo. Sono previsti grandi assi di comunicazione dall'Atlantico, attraverso la Francia e la Germania, fino all'est, lo sviluppo dei grandi assi rotabili e delle vie fluviali, ma non si fa alcun discorso sulla questione dei trasporti marittimi. Cosa ha fatto, chi è stato a rappresentare le posizioni italiane in questa conferenza europea dei ministri dei trasporti? E perché non ha espresso le posizioni pur acquisite unitariamente nella conferenza nazionale dei trasporti? Perché seguiamo con rassegnazione questa politica, subendone certo poi i danni?

Ma non è sufficiente denunciare tali danni: noi chiediamo che questo confronto, questo dibattito ci consenta di andare avanti concretamente con progetti e con iniziative pratiche.

Raccomandiamo alla sua attenzione, onorevole ministro — poiché nel campo del riordinamento delle partecipazioni statali l'assetto della proprietà, una revisione della funzione della cantieristica si rendono indispensabili, nel quadro di quella visione del trasporto integrato, su cui pure vi è stata grande battaglia (ma si sono pure ottenuti dei risultati nella predetta conferenza nazionale) —, di esaminare tale questione, relativa a un patrimonio di risorse, di capacità interne, dal Tirreno, allo Ionio, all'Adriatico.

Si può sopperire alla carenza delle ferrovie e realizzare rapporti di risparmio nei confronti dei programmi energetici. Per

certi trasporti si parla addirittura di un risparmio del 50 per cento; si combatte contro l'inquinamento e contemporaneamente si possono far lavorare i nostri cantieri: dunque è possibile trovare delle soluzioni, solo che lo si voglia.

Ma vogliamo indicare un'altra nostra preoccupazione, signor ministro. Da parte di alcuni dirigenti del settore in questione si va affermando l'esistenza di due piani: un piano di settore, che noi riteniamo non esistente (fra l'altro, è solo un documento, ma che però chiediamo, un piano-stralcio), e poi un'altra cosa, che è la legge navale, la legge promozionale.

Il piano di settore — si fa capire ai lavoratori, ai consigli di fabbrica, durante gli incontri — è cosa che non interesserà a costoro, perché essi sono chiamati a costruire navi militari, punto e basta. Ora, noi respingiamo questa interpretazione, e vorremmo avere chiarimenti dall'onorevole ministro, perché questo significa non solo rigidità nei cantieri, ma anche un'altra cosa. Dove vogliamo andare, e cosa vogliamo produrre? Non vi è forse una incoerenza tra la battaglia contro la fame e il fatto che, oltre che fornire le nostre armi, i nostri servizi militari e tutto ciò che è necessario (cose per cui ci siamo battuti, poiché votiamo per la difesa nazionale) alcuni cantieri siano spinti a costruire navi e armi di continuo, per paesi terzi in via di sviluppo, e che ciò divenga una specializzazione permanente?

Noi respingiamo questo, e non vorremmo che succedesse anche per i cantieri quello che è successo per il settore della petrolchimica in generale: l'Italia, che trasformava per tutti gli altri, oggi ha i settori in crisi e deve intervenire con i consorzi bancari, con i soldi dei contribuenti, per risolvere questi punti di crisi. Occorre realizzare un piano della cantieristica generale nell'ambito del quale suddividere e far lavorare i cantieri anche per le esigenze della difesa nazionale. Credo che sia questa una grossa questione, così come una grossa questione è in generale quella di porre i cantieri gestiti dalla GEPI in condizione di parità con gli altri cantieri in mano pubblica.

Ho sentito osservazioni e critiche nei confronti dei dirigenti della GEPI, e non sarò certo io a difenderli, avrei forse qualche motivo in più da aggiungere a queste osservazioni critiche, ma vorrei pur dare atto che non è da oggi che la GEPI dichiara una sua indisponibilità alla gestione dei cantieri e richiede la costituzione, possibilmente nelle partecipazioni statali, di enti di gestione unici. Raccomando alla attenzione dell'onorevole ministro la relazione sulla situazione economica e finanziaria della GEPI al 30 giugno 1977 e, se mi è consentito per rendergli meno faticosa la risposta, vorrei ricordare che si tratta delle pagine 18 e 23, nelle quali sono indicate queste esigenze. Quindi è il Governo che è inadempiente di fronte a dei reali problemi, è il Governo che non ha dato risposta alle questioni che sono venute da più parti e delle quali il Governo aveva dovere e doveva tenere conto.

Ci rifacciamo in questa battaglia alla crescita del movimento di lavoratori, rivediamo davanti a noi le conferenze di produzione della classe operaia dei lavoratori marittimi e dei cantieri, così importanti per le lotte e il rinnovamento del nostro paese già contro il fascismo — desidero ricordare per tutti la solidarietà dimostrata dai portuali di Genova nei confronti della rivoluzione socialista di ottobre — e le tante altre manifestazioni dei cantieri per dire che da quella parte occorre guardare, per la maturazione del movimento, per la capacità di proposizione, se si vogliono risolvere realmente i problemi della cantieristica.

Per questo sentiamo che è un problema politico nel suo complesso, per questo sentiamo noi del nord di essere più meridionalisti di chi professa il municipalismo, per questo sentiamo che la nostra proposta, se potrà andare avanti e raccogliere più unità e più consensi, sarà tale da indurre il Governo a cambiare le sue precedenti posizioni e a realizzare finalmente quei segni di cambiamento necessari per i lavoratori e per il paese. (*Applausi all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali delle mozioni. Avverto che la replica del ministro avrà luogo nel pomeriggio, dopo la prevista sospensione della seduta e dopo che saranno stati esaminati gli argomenti di cui al secondo e terzo punto dell'ordine del giorno e che sarà stata dichiarata aperta la votazione per l'elezione di un segretario di Presidenza.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Autorizzazione di relazione orale.

PRESIDENTE. Comunico che la IX Commissione permanente (Lavori pubblici) nella seduta odierna, in sede referente, ha deliberato di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente all'Assemblea sui seguenti progetti di legge:

MANCINI GIACOMO ed altri: « Proroga del termine di cui al settimo comma dello articolo 53 del decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, per quanto riguarda gli espropri effettuati per l'esecuzione dei lavori del quinto centro siderurgico di Gioia Tauro » (415), AMBROGIO ed altri: « Modifica dell'ultimo comma dell'articolo 147 del testo unico delle leggi sul Mezzogiorno approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1967, n. 1523 » (443) e « Modifiche alla disciplina delle espropriazioni effettuate ai sensi delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno » (571) *(la Commissione ha proceduto all'esame abbinato)*.

Se non vi sono obiezioni rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Suspendo la seduta fino alle 16.

La seduta, sospesa alle 13,15, è ripresa alle 16.

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, come ho preannunziato prima che la seduta venisse sospesa, propongo di passare all'esame del secondo e del terzo punto dell'ordine del giorno (recanti, rispettivamente, la dichiarazione di urgenza di progetti di legge e l'assegnazione di progetti di legge alle Commissioni in sede legislativa), nonché al quarto punto dell'ordine del giorno, recante la votazione per l'elezione di un segretario di Presidenza. Riprenderà poi la discussione sulla crisi del settore cantieristico.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Annunzio di proposte di legge.

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

BOFFARDI INES ed altri: « Modifiche al trattamento pensionistico erogato dal Fondo speciale di previdenza degli addetti alle abolite imposte di consumo » (646);

BOFFARDI INES ed altri: « Modifica alle leggi 27 luglio 1967, n. 658 e 22 febbraio 1973, n. 27, sulla previdenza marinara » (647);

PORCELLANA ed altri: « Norme in materia di compensi spettanti ai periti, consulenti tecnici, interpreti e traduttori per le operazioni eseguite a richiesta dell'autorità giudiziaria » (648);

VALENSISE ed altri: « Modifiche delle leggi 3 gennaio 1960, n. 5, e 30 aprile 1969, n. 153, concernenti agevolazioni in materia di trattamento pensionistico degli addetti alle miniere, cave e torbiere » (649).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissione dal Senato.

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

« Rinnovo della delega di cui all'articolo 47, terzo comma, della legge 23 dicembre 1978, n. 883, per l'emanazione dello stato giuridico del personale delle unità sanitarie locali » (645).

Sarà stampato e distribuito.

Dichiarazione di urgenza di progetti di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il presidente del gruppo parlamentare della democrazia cristiana ha chiesto, ai sensi dell'articolo 69 del regolamento, la dichiarazione di urgenza per la seguente proposta di legge:

BERNARDI GUIDO ed altri: « Attivazione immediata dei corsi di laurea istituiti presso le università statali della Toscana e di Cassino » (436).

Su questa richiesta in base all'articolo 69, secondo comma, del regolamento, possono parlare un oratore contro e uno a favore.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione la dichiarazione di urgenza.

(È approvata).

Comunico che il ministro della difesa ha chiesto la dichiarazione di urgenza ai sensi dell'articolo 69 del regolamento e la fissazione del termine di cui all'articolo 107 del regolamento, per il seguente disegno di legge:

« Modifiche alla legge 16 maggio 1977, n. 228, relativa al conferimento del grado di aspirante guardiamarina agli allievi della 1^a classe del corso normale dell'Accademia navale deceduti il 3 marzo 1977 sulle pendici del Monte Serra » (594).

Su questa richiesta in base all'articolo 69, secondo comma, del regolamento, possono parlare un oratore contro e uno a favore.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione la dichiarazione di urgenza.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di fissazione del termine.

(È approvata).

BAGHINO. Di che termine di tratta?

PRESIDENTE. Si tratta del termine previsto dal primo comma dell'articolo 107 del regolamento, che concerne i progetti di legge già approvati dalla Camera nella precedente legislatura. Quando l'Assemblea ne dichiara l'urgenza, può essere fissato un termine di 15 giorni alla Commissione per riferire.

Comunico che il ministro della difesa ha chiesto la dichiarazione di urgenza ai sensi dell'articolo 69 del regolamento e la fissazione del termine di cui all'articolo 107 del regolamento, per il seguente disegno di legge:

« Istituzione di direzioni di amministrazione dell'esercito, della marina e dell'aeronautica » (595).

Su questa richiesta in base all'articolo 69, secondo comma, del regolamento, possono parlare un oratore contro e uno a favore.

LABRIOLA. Chiedo di parlare contro.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LABRIOLA. Signor Presidente, per la verità sarebbe indispensabile che il Governo fosse presente in aula per chiarire e motivare la richiesta di dichiarazione d'urgenza per tale provvedimento. Mi permetterei pertanto di chiedere un rinvio della discussione sulla richiesta del Governo.

PRESIDENTE. Ritengo che non si possa non accettare la richiesta formulata

dall'onorevole Labriola; rinvio pertanto la discussione sulle dichiarazioni di urgenza per il disegno di legge n. 595.

Comunico che il presidente del gruppo parlamentare della democrazia cristiana e il presidente del gruppo parlamentare comunista hanno chiesto la dichiarazione di urgenza ai sensi dell'articolo 69 del regolamento e la fissazione del termine di cui all'articolo 107 del regolamento per le seguenti proposte di legge:

PENNACCHINI: « Modifiche al sistema penale » (441);

SPAGNOLI ed altri: « Modifiche al sistema penale » (363).

Su questa richiesta, in base all'articolo 69, secondo comma, del regolamento, possono parlare un oratore contro ed uno a favore.

BAGHINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A che titolo, onorevole Baghino ?

BAGHINO. Vorrei far rilevare che stamane, prima della sospensione della seduta, il Presidente ci aveva annunciato che alla ripresa pomeridiana si sarebbe proceduto alla votazione per l'elezione di un segretario di Presidenza, con ciò autorizzando implicitamente i vari gruppi e lo stesso Governo ad essere assenti in questa prima fase della seduta. Se, pertanto, procediamo alla votazione di queste dichiarazioni d'urgenza di progetti di legge, alteriamo quanto già è stato concordato.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, alla ripresa della seduta, così come avevo preannunciato al momento della sospensione antimeridiana, della medesima, ha proposto una inversione dell'ordine del giorno, nel senso di passare subito ad esaminare i punti due e tre dell'ordine del giorno; di dichiarare poi aperta la votazione per l'elezione di un segretario di Presidenza, per riprendere, quindi, la discussione sulla cantieristica.

Se mi consente, mentre mi pare fondata l'esigenza espressa dall'onorevole Labriola di veder motivata dal Governo la richiesta d'urgenza dallo stesso avanzata su un disegno di legge, faccio rilevare che stiamo ora discutendo di una richiesta d'urgenza proposta da presidenti di gruppi parlamentari su provvedimenti dagli stessi presentata. In tal caso, la presenza del Governo...

BAGHINO. Che i presidenti dei gruppi motivino la richiesta d'urgenza che hanno avanzato !

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, a norma del secondo comma dell'articolo 69 del regolamento, sulla richiesta di dichiarazione di urgenza di un progetto di legge possono prendere la parola un oratore contro ed uno a favore. Se lei intende parlare contro, chiederò poi se vi è qualcuno che intende parlare a favore. Dopo di che, passeremo alla votazione.

BAGHINO. Parli il capogruppo che ha presentato la richiesta in questione, oppure il proponente della proposta di legge !

PRESIDENTE. La richiesta è stata presentata per iscritto dai presidenti dei gruppi interessati, onorevole Baghino. Se vuole parlare contro, o ritiene di averlo fatto, prendiamo atto che lei è contrario alla dichiarazione di urgenza dei provvedimenti in esame.

BAGHINO. Non ho parlato contro la richiesta d'urgenza; mi sono semplicemente riferito alla regolarità di questa procedura. Ripeto che in sede di Conferenza di capigruppo era stato stabilito che alla ripresa pomeridiana della seduta si sarebbe proceduto alla votazione per l'elezione di un segretario di Presidenza.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, la procedura seguita è conforme al regolamento e gli accordi raggiunti oggi dalla Conferenza dei capigruppo sono stati rispettati.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione la dichiarazione di urgenza delle proposte di legge nn. 441 e 363.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di fissazione del termine.

(È approvata).

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

PRESIDENTE. Ricordo di aver proposto in altra seduta, a norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, che le seguenti proposte di legge siano deferite alla IV Commissione (Giustizia) in sede legislativa:

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*).

MELLINI. Chiedo di parlare contro.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELLINI. Non abbiamo ritenuto di dover formulare opposizione alla dichiarazione d'urgenza, ma crediamo che nelle condizioni attuali la assegnazione di questi progetti di legge, riguardanti materia di rilevante entità, a Commissione in sede legislativa non sia opportuna. È vero che si tratta di un testo che nella passata legislatura fu esaminato dalla competente Commissione in sede legislativa, ma dobbiamo rilevare che, mentre allora vi era un disegno di legge presentato dal Governo — il Governo, cioè, aveva potuto prendere una sua posizione al riguardo —, ora siamo di fronte a sole proposte di legge di iniziativa parlamentare. Dunque, in presenza di una questione che non rientra in alcun modo tra quelle aventi scarso ri-

lievo, in ordine alle quali non vi è magari iniziativa governativa, per cui non vi sia un preventivo impegno del Governo, ritengo che sia nostro dovere procedere in un certo modo. Nel caso in esame, cioè, non possiamo sapere se il Governo presenterà al Parlamento una indicazione in ordine alle strutture che saranno necessarie ed essenziali, soprattutto per alcune delle questioni contenute nella proposta di legge (in particolare ad esempio, per quanto riguarda le pene alternative). Se indicazioni possiamo derivare dalla constatazione che il Governo non si è fatto promotore di un suo disegno di legge al riguardo, ammesso che dall'inerzia dell'onorevole Morlino sia possibile trarre argomentazioni (questione sulla quale potrei essere smentito poiché, forse, nessuna argomentazione se ne può trarre), dovremmo ritenere che il Governo non si sente in condizione di assicurare il Parlamento in ordine all'esistenza di queste strutture. Il problema assume quindi rilevanza notevole: vi è bisogno di un confronto tra le varie forze politiche in Assemblea e siamo perciò convinti che non si possa concedere l'assegnazione in sede legislativa del provvedimento riguardante le modifiche al sistema penale.

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento possono parlare un oratore contro ed uno a favore sulla proposta di assegnazione in sede legislativa della proposta di legge n. 363.

LA LOGGIA. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LA LOGGIA. Signor Presidente, l'articolo 92 del regolamento della Camera dice che quando un progetto di legge riguardi questioni che non hanno speciale rilevanza di ordine generale, il Presidente può proporre alla Camera che il progetto sia assegnato ad una Commissione permanente o speciale, in sede legislativa, per l'esame e l'approvazione.

Orbene questo articolo, a mio giudizio, ha avuto una applicazione assai discutibile, perché in base ad esso sono stati assegnati a Commissioni in sede legislativa argomenti importantissimi quali il diritto di famiglia e la riforma del codice penale. Ritengo che questa questione vada attentamente rivalutata al fine di eliminare una prassi, finora seguita, che a mio giudizio è in netto contrasto con l'articolo 92 del regolamento. Credo che la Presidenza debba prendere — e mi permetto sollecitarla in questo senso — le opportune iniziative affinché la questione sia portata all'esame della Giunta per il regolamento.

PRESIDENTE. Onorevole La Loggia, la Presidenza ritiene che in questo caso trovi applicazione il primo comma dell'articolo 92 del nostro regolamento, che contempla sia la speciale rilevanza di ordine generale di un progetto di legge, sia la sua urgenza. Il suo intervento non è stato un richiamo al regolamento bensì una valutazione di merito legittima.

Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione la richiesta di assegnazione della proposta di legge n. 363 alla Commissione giustizia in sede legislativa.

(È approvata).

Pongo in votazione la proposta di assegnazione alla Commissione Giustizia in sede legislativa della proposta di legge Pennacchini n. 441.

(È approvata).

Votazione per schede per l'elezione di un Segretario di Presidenza

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione per schede per l'elezione di un segretario di Presidenza.

Estraggo a sorte il nome dei componenti la Commissione di scrutinio.

(Segue il sorteggio).

Comunico che la Commissione di scrutinio risulta composta dai seguenti depu-

tati: Biondi, Rocelli, Corradi Nadia, Broccoli, Olivi, Orsini Gianfranco, Galli Maria Luisa, Sacconi, Mondino, Rizzi, Abete e Staiti di Cuddia delle Chiuse.

Indico la votazione per schede.

(Segue la votazione).

Avverto che le urne rimarranno aperte e si proseguirà nel frattempo la discussione delle mozioni e lo svolgimento delle interrogazioni sulla crisi del settore cantieristico.

Si riprende la discussione delle mozioni e lo svolgimento delle interrogazioni sulla crisi del settore cantieristico.

LOMBARDINI, Ministro delle partecipazioni statali. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. Signor ministro, la prego di rispondere anche alle interrogazioni all'ordine del giorno.

LOMBARDINI, Ministro delle partecipazioni statali. Signor Presidente, onorevoli deputati, il problema dell'industria cantieristica è certamente tra quelli più gravi e preoccupanti che il Governo deve affrontare. È un problema preoccupante per molte ragioni, che l'onorevole Cuffaro nel suo intervento ha voluto sottolineare; è preoccupante per il rilievo che esso assume in relazione al fatto che alcuni dei punti di crisi sono localizzati nel Mezzogiorno ma, come osservava l'onorevole Fortuna, non è solo l'aspetto occupazionale, già da solo in verità di grave momento, che ne determina la gravità. Il problema dell'industria cantieristica e in generale dei nostri trasporti marittimi richiede la nostra attenta considerazione perché si tratta di conservare e se possibile migliorare la posizione della nostra industria cantieristica e soprattutto la posizione della nostra flotta nel contesto internazionale.

Si tratta di garantire un sistema di trasporti che potrà avere, più di quanto non sia avvenuto nel passato, un rilievo del tutto particolare in relazione alla po-

sizione geografica del nostro paese, in relazione alla crescente importanza che assumono, nel determinare i nostri livelli occupazionali, i nostri rapporti con l'estero, le nostre attività di importazione e di esportazione. È un aspetto, questo, che è stato giustamente sottolineato nell'intervento dell'onorevole Federico in questa aula.

Bisogna però che noi ricordiamo a noi stessi le dimensioni mondiali della crisi del settore cantieristico. Non è una crisi che investe soltanto il nostro paese, è una crisi che investe il mondo, e in modo particolare l'Europa; ed è apparsa in tutta la sua gravità in conseguenza della crisi energetica che, sia per i riflessi sui costi sia per le politiche di contenimento della domanda applicate nei vari paesi, ha provocato un dimezzamento nella domanda dei servizi marittimi e quindi ha inciso pesantemente sulle prospettive dei cantieri.

I prezzi, anche per la concorrenza dell'industria giapponese e coreana, che ha potuto realizzare per una serie di circostanze a noi ben note livelli di produttività assai elevati, sono caduti e risultano in generale inferiori ai costi dei paesi europei del 40 o del 45 per cento. Ma la situazione è ancora più grave per il nostro paese, e questo per una varietà di motivi che io voglio ricordare a me stesso e a voi, onorevoli deputati.

Il primo motivo è la situazione dei nostri porti. Il punto delle deficienti strutture portuali è stato giustamente sottolineato in molti interventi. L'onorevole Antoni ricordava opportunamente che la mancata valorizzazione delle nostre coste è una delle manifestazioni del ritardo con cui il sistema capitalistico italiano ha avvertito le esigenze della nostra economia e le condizioni che occorreva creare per sfruttare appieno le nostre potenzialità di espansione. Questo è un problema che va sottolineato perché dimostra subito che la questione dei cantieri si collega ad una tematica più vasta, che il Governo dovrà affrontare e che intende affrontare.

La seconda ragione per cui il problema assume una particolare gravità nel nostro paese è che da noi è avvenuta una insufficiente riorganizzazione del settore. Si è detto che il piano (che ha sollevato perplessità da parte di varie forze politiche) è stato attuato nei suoi aspetti negativi, relativi alla contrazione dell'occupazione nel settore. Ma io desidererei sottolineare che questo non è soltanto un risultato di cui si debba imputare il sistema imprenditoriale del settore, è un risultato che è la conseguenza di una politica che non ha permesso, che non ha mai potuto, per le vicende, per le incertezze, per i vuoti che le varie crisi hanno determinato, affrontare in modo coerente il problema della riorganizzazione del settore, ed ha riempito questi vuoti con pressioni volte in direzione di politiche assistenziali e di salvataggio. Questo fatto ha costretto... ha lasciato le imprese del settore un po' senza un orientamento, senza degli stimoli...

Una voce a sinistra. Non governo!

LOMBARDINI, *Ministro delle partecipazioni statali.* ...senza delle iniziative che potevano predisporre le condizioni per prospettive diverse da quelle che il mercato tendeva a determinare. Ma appunto di questo, diciamo, « non governo » — se così ci possiamo esprimere — del settore (non governo del settore nel suo complesso, non delle singole realtà aziendali) le responsabilità sono molteplici: sono anche delle varie forze politiche e sindacali, che, per esempio, nelle fasi del *boom* hanno premuto per sviluppi produttivi che si sono dimostrati eccessivi e che hanno creato proprio quelle rigidità che sono state questa mattina denunciate. E noi dobbiamo invece rilevare in proposito che è stata la dirigenza, se mai, delle imprese della Fincantieri e di altre imprese del settore che ha tentato di resistere a queste pressioni e di mantenere certe flessibilità, che altrimenti sarebbero state ancor più compromesse. Questi, onorevoli deputati, sono fatti che noi dobbiamo ricordare per aver presente il contesto nel quale le situazio-

ni, che noi oggi dobbiamo affrontare e intendiamo affrontare con decisione, si sono determinate.

Anche la discussione di questi giorni in quest'aula ha purtroppo dimostrato che ancora l'ottica regionale prevale, cioè la preoccupazione, per altro, giustificata, che siano salvate quelle situazioni che sono più vicine a chi interviene a discutere di problemi della cantieristica. Questo è un dato di fatto che spiega come siamo arrivati ad una situazione che è indubbiamente preoccupante e che oggi dobbiamo cercare in tutti i modi di modificare profondamente.

Un'altra causa, che si collega a quella che ho appena ricordato, è il modo con cui è stato affrontato il problema dei fondi di dotazione. Avrò forse occasione di ritornare, parlando di altri problemi delle partecipazioni statali, su questo tema. Ma è bene che noi facciamo una qualche considerazione su questo atteggiamento contraddittorio anche del potere legislativo, per cui si lamenta che le partecipazioni statali non realizzino certi investimenti e si insiste perché, malgrado la situazione di perdita, per ragioni sociali si mantengano certi livelli produttivi. Però, quando si chiede di realizzare una condizione indispensabile affinché ciò avvenga, cioè di aumentare i fondi di dotazione, allora si esprimono obiezioni e riserve, costringendo le imprese a ricorrere al credito e ad aumentare, così, gli oneri finanziari. In tal modo si peggiora la situazione delle imprese e si determina uno stato di frustrazione nei dirigenti, che non sanno mai che cosa potrà capitale e quali investimenti si potranno realizzare e che reagiranno — come è prevedibile — riducendo il loro impegno, che invece si richiederebbe vigoroso nella grave situazione attraversata dall'industria cantieristica.

La lunga vacanza legislativa non ha consentito, ad esempio, di rifinanziare la legge sul credito navale e la legge n. 231; ed anche ciò ha avuto una conseguenza negativa, perché ha impedito che una domanda potenziale — è questo un punto sul quale avrà occasione di ritornare rispondendo all'onorevole Baghino fra poco — di-

ventasse una domanda attuale e quindi ha contribuito a determinare un processo di ulteriore dequalificazione del sistema.

L'onorevole Vignola ricordava che il Governo c'era e che pertanto avrebbe potuto fare qualcosa in questi mesi in cui la crisi andava ormai delineandosi in tutta la sua gravità; noi sappiamo che altro è quello che può fare un Governo nel pieno possesso delle sue capacità, altro è ciò che può fare un Governo in una situazione in cui diventa difficile varare rapidamente e tempestivamente provvedimenti legislativi in grado di incidere sostanzialmente sulla situazione.

Non mi soffermerò a sottolineare con dati statistici la gravità della crisi, perché essa è presente a tutti noi e tutti gli intervenuti, del resto, hanno già avuto modo di chiarirne i vari aspetti. Dirò che, se la crisi è grave, non vi è però ragione di ritenere che essa sia disperata e che non vi siano prospettive per il futuro. Ha ragione l'onorevole Vignola quando ci ammonisce sui rischi dell'estrapolazione delle tendenze in atto per configurare gli sviluppi probabili a medio termine. Noi possiamo incidere sulla situazione in atto, noi dobbiamo fare tutto il possibile per modificarla, per creare un contesto che ristabilisca una fiducia negli operatori pubblici e privati del settore, tale da poter determinare un mutamento radicale delle tendenze che oggi osserviamo. Vi sono anche delle ragioni che possono giustificare questo prudente ottimismo o, se volete — lascio la scelta ai gusti degli onorevoli deputati — questo moderato pessimismo.

L'onorevole Cuffaro ha offerto alla nostra attenzione alcune considerazioni che meritano di essere richiamate ed ha chiesto se sia possibile pensare a delle innovazioni tecnologiche, a navi più sofisticate, nella produzione delle quali si possa recuperare da parte nostra una certa capacità competitiva a livello mondiale. Tornerò su questo problema tra un momento perché ritengo che questo possa anche consentire di modificare la nostra politica dei trasporti marittimi. Occorrono navi più qualificate, anche perché que-

ste consentono di garantire una maggiore sicurezza, un minore inquinamento e un risparmio energetico che rappresenta oggi un motivo centrale della ricerca di nuove tecnologie.

Ma io penso che le innovazioni che dobbiamo ricercare nella concezione delle navi debbano essere associate ad innovazioni nel sistema dei trasporti. Ormai da anni si va affermando la convinzione che il sistema dei trasporti non può più essere concepito in termini di concorrenza tra i vari mezzi di trasporto, ma come un sistema integrato in cui tra i vari mezzi di trasporto si realizzino strette complementarietà. Dubito che tale complementarietà tra i vari mezzi di trasporto sia stata realizzata in modo adeguato. Vi sono quindi ancora alcune possibilità in questo campo che vanno ricercate e sviluppate. E poi vogliamo sperare che questa fase di ristagno volga presto al termine e che riprenda, non solo nel nostro, ma anche in altri paesi, un tasso di crescita sufficientemente contenuto, tale da determinare anche un aumento della domanda dei servizi marittimi, così da rendere possibile anche un aumento negli investimenti.

Vi è infine un altro motivo di speranza, che è legato alla situazione negativa sottolineata in diversi interventi (ricorderò quello dell'onorevole Cuffaro) sulla vetustà delle nostre navi, che risulterebbe superiore all'indice di vetustà di navi di altri paesi. A tale riguardo vorrei intanto precisare che anche nel nostro paese vi è un controllo sulla validità dei mezzi marittimi. Il controllo è effettuato dal registro navale italiano (RINA) e — almeno dalle informazioni che ho potuto avere — tale controllo avviene con modalità non diverse da quelle che vengono adottate da altri paesi e che non dovrebbero consentire la permanenza di navi oltre il limite di venti anni. Sono d'accordo sul fatto che anche questi criteri dovranno essere rivisti. Se le innovazioni potranno essere portate avanti, noi avremo più di un motivo anche per rivedere tali criteri, ma già questi possono bastare a ridare qualche speranza. Proprio l'alto tasso di vetustà ci fa pensare che noi potremo avere

nei prossimi anni un rinnovamento di notevole consistenza. Quindi, se riusciamo ad avviare misure in grado di accelerare il rinnovamento (e di queste misure parlerò tra poco), dovremmo poter contare prossimamente su una domanda di rimpianto di una certa consistenza.

CALDORO. Rimane il fatto degli armatori !

LOMBARDINI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Non ritengo che debba rimanere solo un fatto degli armatori: adesso stavo considerando solo le possibilità obiettive e dirò come queste dovranno essere tradotte in realtà effettive.

CUFFARO. Signor ministro, il RINA nelle sue valutazioni considera la sicurezza, non l'efficienza !

LOMBARDINI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Appunto: ho detto che potremo rivedere questi criteri, anche in riferimento alle iniziative che dovremo prendere per le innovazioni da realizzare nel settore.

Circa le prospettive per il nostro paese, negli interventi è stato richiamato il problema dei bacini di carenaggio e delle vasche per le nuove navi: sono in grado di assicurare che tutto sarà fatto perché non si ripetano le interruzioni che si sono verificate in passato per i bacini di carenaggio, iniziati a Genova e Trieste e quindi interrotti.

BAGHINO. I finanziamenti per i lavori del porto di Genova si bloccheranno il 31 dicembre !

LOMBARDINI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Ecco: ha richiamato appunto lei il problema, onorevole Baghino. Proprio per evitare il verificarsi di interruzioni, occorre sia poi affrontato responsabilmente il problema del finanziamento che tratterò più avanti, affinché i bacini di carenaggio possano avere rilievo anche per creare maggiori possibilità di lavoro e

di riparazioni, come sottolineato in diversi interventi.

Per le vasche, il Centro tecnico navale sta concludendo intese con l'università di Napoli per mettere a punto una vasca in quella città; quindi posso comunicare, come contributo alla soluzione dei problemi del Mezzogiorno, che oltre alla vasca di Roma avremo anche presto quella di Napoli, che dovrebbe migliorare le possibilità...

CUFFARO. C'è un problema di impianti, di coordinamento: c'è una vasca per le prove in mare ondosio che non ha la strumentazione adeguata! (*Interruzione del deputato Baghino*).

LOMBARDINI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Appunto: si stanno approntando tutti gli aggiustamenti necessari per rendere funzionante tale vasca.

BAGHINO. Per quanto riguarda la vasca di Roma...

MANFREDI MANFREDO. Ma basta con queste interruzioni!

BAGHINO. E non dovete darmene voi l'autorizzazione!

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, si accontenti di fare le interruzioni e prosegue, almeno!

BAGHINO. Per la vasca di Roma, era stato presentato un provvedimento, recante per altro un finanziamento oltremodo insufficiente, nella legislatura chiusa anticipatamente, per cui la Commissione trasporti non ha potuto proseguire l'esame di quel provvedimento. Così è rimasta inefficiente anche quella vasca!

LOMBARDINI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Noi non riteniamo che esista solo un problema di sviluppo della vasca di Roma, ma siamo convinti che vi siano le premesse per la realizzazione di una iniziativa del genere a Napoli e quindi

intendiamo procedere in questa direzione (*Interruzione del deputato Aurelia Benco Gruber*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, ascoltate le informazioni del ministro, a cui adesso tocca parlare!

LOMBARDINI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Le prospettive future per la nostra industria, se riflettono tutta la gravità della crisi attuale che, come sottolineato in molti interventi, è strutturale, non sono tuttavia disperate.

Abbiamo, cioè, la possibilità di puntare su una ripresa dell'attività dei cantieri, su un ammodernamento e potenziamento dei servizi marittimi che consentano di raggiungere degli obiettivi che, come ricordavo all'inizio, non sono solo quelli occupazionali.

Ma devo anche dire che la realizzazione di tali prospettive dipende innanzitutto dall'intensità delle innovazioni, dalla nostra stessa capacità di apportarle. Ritengo che abbiamo anche la possibilità di realizzare delle innovazioni originarie, cioè di innovare anche rispetto alle tecnologie applicate in altri paesi; ma ciò potrà verificarsi solo se si creano le condizioni perché queste stesse innovazioni abbiano a determinarsi.

Dobbiamo infatti ricordare che le innovazioni non si producono su iniziativa del Governo, né per ordine del Parlamento; occorre creare tutte le condizioni obiettive riguardanti il contesto imprenditoriale e certamente anche — tornerò poi su questo tema — gli indirizzi e le strutture delle partecipazioni statali: perché, se non si creano queste condizioni, noi potremmo anche elaborare piani mirabolanti, ma essi resterebbero sulla carta, dal momento che non si determinerebbero le condizioni che potrebbero consentirci di impiegare produttivamente, e non in modo assistenziale, gli occupati di questi settori.

Ricorderò alcune di tali condizioni, per la cui realizzazione dobbiamo impegnarci. Innanzitutto, la soluzione del grave problema portuale; in secondo luogo, la valorizzazione anche delle vie d'acqua in-

terne nel nostro paese. Proprio in questi giorni ho avuto modo di discutere con la Italstat un progetto che questa società sta elaborando al riguardo, e spero che si possa giungere alla visualizzazione di un programma operativo, che potrebbe avere dei grossi riflessi per quanto riguarda non solo il problema che oggi discutiamo, ma anche quello energetico. Infatti, oggi non soltanto in Italia, ma anche in altri paesi, si pensa seriamente alla possibilità di sfruttare pure i corsi d'acqua, la cui utilizzazione, mentre un tempo non era conveniente, ora lo è diventata, al fine di produrre energia.

PINTO. Stando attenti a non cadere in acqua!

LOMBARDINI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Vedremo, faremo il possibile per non cadervi...

TIRABOSCHI. Ma sanno anche nuotare!

LOMBARDINI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Un'altra delle condizioni di cui parlavo è stata qui illustrata negli interventi; anche la soluzione di una serie di altri problemi può creare condizioni favorevoli alla ripresa dell'attività cantieristica: per esempio, la realizzazione di un valido programma per la valorizzazione dell'uso del carbone. Posso annunziarvi che proprio ieri è stata insediata al Ministero delle partecipazioni statali una commissione costituita dai presidenti dell'ENI, dell'ENEL, dell'IRI, dell'IRI-Finsider e del CNEN, insieme ad alcuni tecnici, per studiare un programma per la utilizzazione del carbone, la quale ha delle possibilità di sviluppo di notevole rilievo e comporta anche una riconsiderazione del problema portuale, mentre potrà avere delle implicazioni che possono interessare anche la nostra industria cantieristica.

Un'altra condizione che dovrà essere realizzata è certamente quella di una politica più attiva delle partecipazioni statali nel promuovere innovazioni sia nel

campo dei servizi marittimi, sia nel campo cantieristico, e soprattutto nel cercare di sposare gli sviluppi che sono possibili o che si possono promuovere in un settore allo sviluppo di altri settori. Ma su questo tornerò più avanti.

Infine, un altro strumento per realizzare le prospettive che si offrono alla nostra industria è l'elaborazione di un valido piano per il settore. L'urgenza del piano è stata giustamente delineata dall'onorevole Compagna, e nel suo intervento, come in quelli di altri colleghi, si sono dimostrate le ragioni per cui appare urgente avviare al più presto un piano che possa orientare e stimolare l'innovazione in questi settori complementari, del trasporto marittimo e dei cantieri.

Comprendo anche le perplessità che può aver suscitato il piano presentato nel corso della passata legislatura; ma proprio perché le nostre perplessità siano costruttive, cioè concorrano a rendere possibile una impostazione più efficace della politica di sviluppo del settore mi sembra opportuna qualche riflessione sul significato che può avere il piano di settore.

Ha ragione Cuffaro quando afferma che il piano non lo elaborano i deputati; certo, ma devo aggiungere che il piano non può neppure risultare da mere decisioni governative perché, se esso fosse predisposto dai deputati, o direttamente dai ministri, non credo che potrebbe essere un documento molto diverso da quello che ha suscitato le vostre perplessità. Vi sono due estremi che dobbiamo evitare, quando ci accingiamo ad elaborare un piano di settore: il primo è quello di concepire il piano come una semplice sommatoria dei vari programmi dell'impresa, perché altro è il programma che un'impresa elabora operando da sola, al di fuori di un contesto che possiamo e dobbiamo cercare di creare, altro è il programma che un'impresa può elaborare se questo contesto si determina in modo conveniente. L'altro estremo a cui facevo riferimento è un piano che soddisfi tutte le attese, che pretenda di conciliare tutti gli interessi particolaristici, interessi di aree specifiche, interessi di specifiche

corporazioni. Vi sono dei piani (e potrei qui ricordare dei piani regionali, ma non lo voglio fare per carità di patria) nei quali si legge che si svilupperà l'industria, l'agricoltura, il turismo, tutto andrà bene, tutti saranno soddisfatti. Piani di questo genere potranno anche offrire dei vantaggi politici, ma non credo che possano avviare un serio processo di sviluppo economico, di risanamento e di ristrutturazione.

Per quanto riguarda il problema più specifico, devo ricordare a voi, e prima ancora a me stesso, che la somma degli interessi locali o corporativi non coincide mai necessariamente con gli interessi nazionali. Non può coincidere perché occorre individuare quali siano le potenzialità e quali le vie attraverso cui tali potenzialità possano essere realizzate in un rapporto dialettico tra l'operatore che sta al centro, e che deve prendere alcune decisioni, e gli operatori periferici, cioè i dirigenti delle aziende, che devono ricevere appunto delle indicazioni dal centro, ma che nello stesso tempo lo devono informare sulle effettive possibilità che possano essere valorizzate.

Il rapporto tra Governo ed operatori economici, anche quando questi fanno parte delle imprese a partecipazione statale, non può essere un mero rapporto burocratico. È questo un concetto che desidero sottolineare, anche in relazione alle implicazioni che esso potrà avere sui temi che esamineremo più avanti.

E, venendo più specificatamente ai problemi che ci preoccupano, ricorderò che per i cantieri, come per ogni altro settore produttivo, non vi è soltanto una questione tecnica, ma ve ne è anche una commerciale. Il caso emblematico della Alfa Romeo e le considerazioni al riguardo dell'onorevole Vignola possono chiarire questo punto nel senso che non è pensabile che si possa risolvere il problema solo ricercando nuovi tipi di navi o migliorando la produttività del lavoro, perché occorre anche creare le condizioni affinché queste navi possano poi essere vendute ed impiegate.

Ritengo opportune alcune ulteriori considerazioni sulla validità del piano al fine di evitare, così come mi è apparso nel corso del dibattito, che qualcuno lo ritenga taumaturgico, cioè capace di risolvere tutti i problemi; la validità del piano, dunque, può essere compromessa sia dalla scarsa efficienza della dirigenza aziendale, sia dall'atteggiamento delle forze politiche. Rientra dunque nella nostra responsabilità fare in modo che il piano venga attuato. Spesso le richieste sono contraddittorie, come per esempio appariva anche dall'intervento di ieri dell'onorevole Baghino, da parte del quale si sottolineava — e giustamente — la necessità di risanare e di riportare a redditività le imprese cantieristiche, ma nello stesso tempo si facevano anche richieste che rendono impossibile ogni processo di ristrutturazione.

Noi siamo coerenti: se vogliamo ottenere certi risultati, dobbiamo anche accettare le conseguenze che da essi derivano e nello stesso tempo intervenire nel modo più opportuno.

Il piano, quindi, è uno strumento importante, non deve essere un semplice documento burocratico, deve risultare da una rinnovata imprenditorialità, dalla ricerca di nuove prospettive, deve poter anche mobilitare gli sforzi, deve poter ridare fiducia al movimento sindacale. Affinché ciò avvenga, è necessario che si realizzi un processo che tuttavia richiede del tempo, un tempo che tutti noi abbiamo il dovere di abbreviare accelerando le possibili iniziative. Tuttavia, come riconosceva lo stesso Cuffaro, questo tempo non può essere azzerato, se veramente vogliamo presentare un documento che, pur se elaborato dai tecnici, e per questo motivo differente da altri, non susciti giustificate perplessità, non solo da parte vostra, ma prima ancora da parte del Governo. Se le cose stanno così, dubito che tale documento possa essere predisposto entro la data del 30 novembre.

VIGNOLA. Allo stato non c'è nulla, onorevole ministro!

LOMBARDINI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Non è così, onorevole Vignola. Allo stato ci sono molti documenti tecnici. Se vogliamo utilizzarli per presentare un piano che poi susciterebbe giustificate perplessità, potremmo elaborarlo a mio avviso anche prima del 30 novembre; se invece riteniamo che il piano debba esprimere un rinnovato impegno, una ricerca, una mobilitazione di energie imprenditoriali, sono senz'altro necessarie più di tre o quattro settimane.

RUBINO. Anche il 30 dicembre andrebbe bene. L'importante è che sia fissata una data!

LOMBARDINI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Vorrei sperare che il piano venga riformulato anche prima! Non mi sembra tuttavia che una data tassativa — il 30 novembre — sia compatibile con la richiesta di un certo tipo di piano.

VIGNOLA. Mi permetta, onorevole professore, di ricordarle che ora lei è ministro!

LOMBARDINI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Certo; parlerò poi delle iniziative, dato che non faccio solo previsioni. Dirò, cioè, che cosa intendiamo fare per accelerare i tempi, ed in quella occasione lei potrà verificare se quelle iniziative siano o meno congrue e, se non lo sono, potrà chiedere che iniziative congrue siano adottate.

Se è vero che il piano dovrà ricreare nuove prospettive per il trasporto e per l'industria marittima, è anche vero che la gravità della crisi esige che interventi ad effetto immediato siano adottati. Non si può, in attesa che la terapia causale sia messa a punto, lasciare che l'ammalato muoia, perché l'aver scoperto una terapia efficace sarebbe di scarsa soddisfazione. Dobbiamo cioè impedire che la situazione si aggravi, anzi dobbiamo determinare il più rapidamente possibile un mutamento di tendenze, proprio alla luce di quelle preoccupazioni occupazionali sulle quali tornerò più avanti. È per questa ra-

gione che il Governo ritiene opportuno adottare una serie di iniziative. Alcune di esse sono già state messe a punto dal Ministero della marina mercantile (e ne parlerò subito), altre saranno adottate entro i prossimi giorni o le prossime settimane dal Ministero delle partecipazioni statali. Il piano, infatti, è già in corso di rielaborazione da parte del Ministero della marina mercantile, anche se incontra ritardi non solo per la natura del problema, ma anche per la necessità di trovare una soluzione circa la sua piena equiparazione ai piani di settore di cui alla legge n. 675 del 1976, anche al fine di consentire finanziamenti al settore a valere sui fondi stanziati da quella legge. Un'ulteriore difficoltà è data dai vincoli comunitari di cui al piano Davignon, vincoli che dobbiamo cercare di rimuovere.

Quindi, vi sono innanzitutto alcuni interventi necessari per rendere l'opera di programmazione rapida e fruttuosa. Si tratta di interventi, già previsti in iniziative che saranno comunicate nei prossimi giorni al CIPI, in modo da togliere ogni ostacolo di carattere procedurale alla elaborazione di un piano che sia anche di settore, finalizzato agli obiettivi della legge n. 675.

Già alcuni deputati hanno fatto osservare — mi limiterò a ricordare l'onorevole Vignola — che il piano Davignon sulle esigenze della ristrutturazione della cantieristica comunitaria è in contrasto con la necessità di mantenere in Italia determinati livelli occupazionali, e non tiene adeguatamente conto del fatto che l'industria cantieristica del nostro paese si è già ridimensionata, anteriormente alla definizione del piano stesso, per cui ormai ben pochi cantieri restano da convertire. A questo riguardo, dobbiamo ricordare — in relazione ad alcune osservazioni formulate dagli onorevoli Cuffaro e Baghino — che la Comunità economica europea non si preoccupa del modo di formazione della domanda. Ciò di cui la CEE si preoccupa è il meccanismo che determina l'offerta: in una situazione di crisi strutturale, si riconosce da un lato la necessità di un sostegno da parte dei governi, ma si in-

tende, dall'altra, evitare che detti sostegni modifichino il quadro competitivo. Dunque, si pongono dei limiti agli stessi.

La politica comunitaria, quindi, si ispira essenzialmente ad una concezione che possiamo considerare di tipo liberista, sia pure zoppo (zoppo, in quanto si considera il problema dal punto di vista del mercato della formazione della domanda e si accetta la regolamentazione dell'offerta).

Ritengo che il nostro paese debba essere molto attento a difendere gli interessi dell'industria italiana. Nelle scorse settimane ho avuto occasione di partecipare ad un consiglio della CEE, che ha affrontato i problemi della siderurgia, per cercare di evitare che si prendessero talune decisioni, interpretando in un certo modo il ruolo dei fondi di dotazione, che avrebbero potuto creare difficoltà alla nostra industria. Quando si tratta di contenere l'offerta, i modi con cui tale risultato può essere ottenuto sono diversi. Naturalmente, gli stati che hanno maggiore potere economico cercano di giungere a deliberazioni a loro favore, quindi a danno di altre nazioni. Dovremo essere estremamente attenti a tale problema, cercando di ridiscutere l'intera questione dell'industria cantieristica e della sua ristrutturazione, tentando nel contempo di porre in essere una serie di iniziative che, operando soprattutto sulla domanda nel nostro paese, consentano di ridurre al minimo gli svantaggi che gli impegni comunitari possono avere sulla nostra economia. A questo riguardo non posso, però, non esprimere il mio consenso con l'onorevole Compagna quando ci invita a riflettere attentamente sulla necessità che il nostro paese mantenga con la Comunità economica europea un rapporto di fiducia che potrebbe invece essere compromesso da una politica di tipo assistenziale che inevitabilmente manterrebbe situazioni non risanabili. Di questo dobbiamo preoccuparci, anche se possiamo sempre adottare politiche alternative a quella della partecipazione alla Comunità economica europea; tali politiche comporterebbero però una riduzione drastica del benessere dei lavoratori, e questo noi non lo possiamo accettare. Occor-

re quindi trattare con la Comunità economica europea per ottenere il suo consenso per le misure di emergenza adottate e per cercare di impostare una politica di sostegno che non susciti un domani il dissenso da parte degli stati membri della CEE.

Questa è l'ottica in cui ci si muove, nella ricerca degli interventi che possono evitare l'aggravarsi della situazione e che possono determinare una modifica delle tendenze in atto. A questo riguardo il Ministero della marina mercantile ha messo a punto tre provvedimenti: il primo stabilisce la concessione, per un periodo di 18 mesi, di un contributo di costruzione sulle nuove commesse ai cantieri, graduato in relazione a determinati parametri, fino ad un massimo del 30 per cento del prezzo di contratto, con misure atte a rendere più sollecito il provvedimento di erogazione al fine di contenere il grave onere dei cantieri nella corresponsione degli interessi passivi.

Si tratta, in sostanza, della proroga della legge n. 231 con la modifica, rispetto a tale legge, della misura massima di aiuto del 30 per cento a prezzo-contratto, in luogo del 30 per cento del costo di costruzione, e ciò per rendere il provvedimento accettabile in sede CEE. La misura massima del 30 per cento sarà raggiunta sulla base di criteri predeterminati, allo scopo di far corrispondere l'entità del beneficio al tipo di nave, alla data di consegna e alle necessità particolari e contingenti dei singoli cantieri, secondo le reali esigenze. Vorrei, a questo punto, sottolineare la novità di questo provvedimento, e cioè l'adozione di procedure rapide, atte a determinare immediatamente gli effetti per produrre un ribaltamento della situazione.

Con il secondo provvedimento si viene a rifinanziare la legge sul credito navale agevolato, il che appare necessario per conseguire un duplice scopo: da una parte convogliare notevoli investimenti nel settore delle nuove costruzioni, dall'altra contenere il passivo della bilancia dei trasporti marittimi. È opportuno ricordare che, dall'entrata in vigore della

legge 9 gennaio 1962, n. 1 ad oggi, sono state ammesse ai benefici di legge, con impegno formale, oltre 500 iniziative comportanti un investimento di circa 1500 miliardi ed un contributo globale, a carico dello Stato, pari a 500 miliardi da erogarsi nell'arco di 15 anni. Sono state altresì ammesse, in attesa dell'impegno formale, altre 126 iniziative, per un investimento di circa 900 miliardi, ed un contributo statale complessivo di circa 500 miliardi nell'arco massimo di 15 anni. Sono inoltre attualmente giacenti 175 istanze, per un investimento previsto di circa 800 miliardi, e per le quali occorre uno stanziamento di 30-35 miliardi di limite annuo per la durata massima di 15 anni. Gli stanziamenti delle precedenti leggi, in buona parte esauriti, sono già insufficienti a ricoprire il fabbisogno per le richieste ancora giacenti dell'armamento sia pubblico sia privato (questo voglio sottolinearlo, perché mi permetterà poi di chiarire un problema che è stato sollevato dall'onorevole Baghino). Di qui la necessità del rifinanziamento della legge sul credito navale, al fine di incentivare nuove iniziative nell'attuale momento di crisi del settore.

Il terzo provvedimento stabilisce la concessione di un contributo per le riparazioni di navi, graduato in relazione a determinati parametri, fino ad un massimo del 15 per cento del prezzo, con benefici che potrebbero essere previsti in sede regolamentare in misura più elevata (nella misura, per altro, massima del 15 per cento) per le imprese operanti nel Mezzogiorno e per quelle che entro un termine ravvicinato presentino piani di ristrutturazione aziendale, vale a dire di ristrutturazione tecnica, concentrazione aziendale, costituzione di organismi per studi e acquisti in comune e così via.

Analogo contributo si pensa di erogare ai cantieri demolitori di navi, particolarmente esposti ad un'accanita concorrenza dell'estremo oriente (assai più competitivo per i contenuti costi del lavoro), anche tenuto conto dello schema comunitario *scrap and build* volto ad incentivare una politica di svecchiamento della flotta

attraverso premi agli armatori per la demolizione del naviglio vetusto, e che sarà sottoposto all'avviso del Parlamento europeo e che dovrebbe essere esaminato dal Consiglio dei ministri della CEE nel corso del prossimo semestre di presidenza italiana.

Le trasformazioni sono state assimilate alle nuove costruzioni per attrazione di attività, sulla base di un giudizio estimativo del notevole impegno richiesto all'azienda e della correlata specifica competenza tecnica. Le previsioni di fabbisogno sono stimate in 110 miliardi di lire, ripartiti in quattro esercizi finanziari, dal 1980 al 1983.

Queste sono le iniziative programmate dal Ministero della marina mercantile. Quanto al Ministero delle partecipazioni statali, due ordini di interventi sembrano urgenti. Il primo riguarda l'aumento dei fondi di dotazione. Le imprese del settore sono infatti in una situazione di grave squilibrio finanziario e di forte illiquidità dal momento che la sovrastruttura finanziaria si è gravemente deteriorata in questi ultimi anni. Come risulta dall'ultima relazione di bilancio della Fincantieri, l'ammontare dei mezzi propri del gruppo è risultato mediamente pari, nell'ultimo biennio, ad appena il 9 per cento del capitale investito. I deficitari risultati di gestione (che hanno annullato l'autofinanziamento), le difficoltà di incasso del venduto e la necessità di finanziare gran parte delle produzioni, hanno portato l'indebitamento dell'insieme delle aziende Fincantieri a 878 miliardi, di cui 600 a breve, ad un tasso che nell'ultimo esercizio è stato mediamente del 17 per cento: gli interessi passivi netti sono stati invece pari a 80 miliardi. Di qui l'indubbia necessità di ricostituire un più equilibrato rapporto tra mezzi propri e indebitamento nelle sue varie forme. Quindi, per questa ragione il problema non interessa solo i cantieri, poiché vi sono altri settori che si trovano in una situazione altrettanto grave, come quello siderurgico.

Per questa ragione noi abbiamo elaborato un disegno di legge che è urgente e che dovrebbe consentire di rimuovere

questo ostacolo alla ripresa dell'attività produttiva. Devo dire che qui si tratta di ricapitalizzazioni obbligate; non siamo cioè di fronte al problema di scelte circa lo sviluppo che potranno realizzare nel futuro queste imprese. Il disegno di legge che sarà presentato riguarda gli aumenti dei fondi di dotazione per i quali c'è una sola alternativa, quella di portare i libri in tribunale. Poiché credo che nessuno qui possa esprimere qualche assenso per la seconda alternativa, ritengo che rimanga valida la prima. Inoltre noi auspichiamo che possa procedere in tutto il suo iter la ristrutturazione prevista dalla legge n. 675 che interesserà oltre i cantieri anche la siderurgia, e per la quale allora l'aumento ai fondi di dotazione deve essere fatto secondo i programmi — di tale settore ho già parlato prima — preparati e controllati secondo le procedure della legge n. 675. A questo riguardo devo comunicare che una delle prime iniziative che ho preso assumendo la responsabilità di questo dicastero è stata quella di chiedere agli onorevoli Presidenti dei due rami del Parlamento di procedere il più rapidamente possibile a costituire la Commissione mista per le partecipazioni statali proprio perché non sia frapposto alcun ritardo alla realizzazione delle ristrutturazioni previste dalla legge n. 675 che, per quanto riguarda le imprese a partecipazione statale, esigono il contributo di siffatta Commissione mista. Questa è la prima iniziativa.

Una seconda iniziativa sarà presa, spero, la prossima settimana o quella immediatamente successiva (il ritardo è solo dovuto a ragioni tecniche) e riguarda la convocazione di un incontro degli operatori nel settore dei trasporti marittimi e degli operatori dei cantieri a livello di finanziarie e a livello di imprese operative e, eventualmente, di tecnici per studiare tutto ciò che si può fare per accelerare l'attribuzione di commesse e per anticipare, se possibile, l'applicazione delle disposizioni che il Ministero della marina mercantile ha elaborato. Come osservava l'onorevole Grippo si tratta, infatti, di coordinare non solo all'interno dell'in-

dustria cantieristica, ma anche nell'ambito più generale delle partecipazioni statali le varie iniziative (per esempio anche quelle che riguardano infrastrutture e siderurgia) al fine di individuare tutte le possibilità di rilancio della stessa industria cantieristica. A questa Commissione io sottoporro la considerazione dell'onorevole Federico circa la possibilità di valorizzare diversi motori che, a suo avviso, potrebbero avere delle influenze positive sulla maggiore utilizzazione delle nostre navi.

Dalla tempestività con cui saranno messe in atto queste iniziative dipenderà la ripresa dell'industria cantieristica, ed in particolare la ripresa di Castellammare di Stabia. Devo ricordare che nella ripartizione nell'ambito dell'Italcantieri dei nuovi ordini a suo tempo acquisiti, in seguito al programma di ristrutturazione della flotta, i cantieri di Castellammare sono stati privilegiati con l'assegnazione di 7 degli 8 traghetti previsti dal piano Finmare per passeggeri ed automezzi, commissionati dalla Tirrenia. Questo carico di lavoro ha consentito ai cantieri di quella città di risentire in misura inferiore, fino ad oggi, delle difficoltà produttive che hanno invece investito altri stabilimenti del gruppo, segnatamente Monfalcone della stessa società Italcantieri, dove, come è noto, si è dovuto fare largo ricorso alla cassa integrazione guadagni nel corso del 1977 e del 1978, nonché di attenuare il blocco del *turn-over* generalmente adottato negli altri stabilimenti.

Quanto alle commesse per la costruzione di navi destinate alle società Adriatica, Tirrenia, Italia e Lloyd Triestino, si precisa che in base ai programmi di ristrutturazione dei servizi marittimi assistiti dal sostegno finanziario dello Stato, attuati in applicazione della legge 20 dicembre 1974, n. 684, per le società Italia, Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia, e dalla legge 19 maggio 1975, n. 169, per le società a carattere regionale (Caremar, Toremar e Siremar), è stata commessa ai cantieri nazionali la costruzione di un

consistente numero di unità da carico e miste.

Tale programma di costruzione, per quanto attiene in particolare la società Tirrenia e le società regionali, è in corso di completamento. Restano infatti ancora da consegnare gradualmente nel biennio 1979-1980, 7 traghetti per la società Tirrenia, 2 aliscafi e 11 traghetti.

Per quanto riguarda la legge n. 684, richiamata nella mozione dell'onorevole Cuffaro ed altri, il Governo sarà disponibile a presentare una relazione entro il 31 ottobre per verificare l'attuazione della legge.

Circa il piano di sviluppo del naviglio di cabotaggio, esso è elaborato dalla marina mercantile nell'ambito del piano dei trasporti ed è stato trasmesso al Ministero dei trasporti il 5 luglio ultimo scorso. Appena acquisito il parere del ministero, il piano sarà sottoposto all'esame del comitato speciale per il naviglio minore e di cabotaggio. Scopo del piano di sviluppo di tale naviglio è quello di ottenere una specializzazione che, evitando inutili duplicazioni di interventi e quindi spese non indispensabili, consentirà ai sistemi di trasporto di meglio assolvere alle rispettive funzioni. In particolare, il piano è inteso ad assecondare le linee di tendenza manifestatesi di recente, che vedono un incremento nella navigazione di cabotaggio.

Tutte le iniziative che si possono attuare saranno messe in atto dal Governo per modificare, nel breve, le tendenze negative che si registrano nell'industria cantieristica, in attesa che le condizioni per una vivacizzazione della imprenditorialità, per delle innovazioni nel settore dei trasporti marittimi, possano consentire l'attuazione di un piano organico, che nel frattempo è intenzione del Governo di predisporre.

Vengo ora alla situazione più specifica di Castellammare di Stabia. Debbo respingere l'interpretazione, che è stata data in qualche intervento, per la quale il ricorso alla cassa integrazione sarebbe stato un ricatto. Il ricorso alla cassa integrazione è stata una decisione presa dal-

la azienda che constatava l'impossibilità di impiegare produttivamente tutto il personale. Debbo qui ricordare che l'istituto della cassa integrazione è stato concepito proprio in difesa dell'occupazione, è stato concepito per evitare che un'impresa si trovasse di fronte all'alternativa: o licenzio o aggravo ancora drammaticamente la mia situazione sborsando dei salari per una occupazione che non è produttiva. Si è voluta evitare questa alternativa che sarebbe stata dannosa per i lavoratori: la prima alternativa dannosa immediatamente, perché produce disoccupazione, la seconda alternativa dannosa nel medio periodo, in quanto significa un indebolimento ulteriore delle capacità produttive dell'azienda. Si sono volute evitare queste due alternative altrettanto dannose, sia pure in tempi diversi, mettendo a carico della collettività la parte del costo del mantenimento dei lavoratori.

CUFFARO. Signor ministro, nessuno contesta questa interpretazione, questo concetto, ma a Castellammare dicono che c'è lavoro per quegli operai e che il ricorso alla cassa integrazione è un'arma di ricatto.

LOMBARDINI, *Ministro delle partecipazioni statali*. No, verrò su questo problema.

CATALANO. Lei sa bene che la cassa integrazione assume questa funzione.

LOMBARDINI, *Ministro delle partecipazioni statali*. No, a questo riguardo debbo fare un chiarimento a proposito di una osservazione che era contenuta nell'intervento dell'onorevole Baghino, il quale diceva di aver raccolto informazioni secondo cui ci sono armatori disposti a fare i contratti. Ora dobbiamo ricordarci che altro è la domanda potenziale altro è la domanda effettiva. Cioè io posso essere un richiedente potenziale di un aereo personale, ma non sono un consumatore di questo bene, perché mancano le altre condizioni, cioè le disponibilità di reddito...

BAGHINO. Gli armatori liberi che chiedono di poter costruire sono dei clienti sia potenziali sia effettivi.

LOMBARDINI, *Ministro delle partecipazioni statali*. No, sono dei clienti potenziali. Da quanto mi risulta, è una situazione molto diversa da quella che lei rappresenta. Anzi proprio i provvedimenti che andremo a prendere — che mi auguro siano operativi il più presto possibile — potranno avere come effetto quello di condurre a contratti effettivi. Saranno rimossi certi ostacoli. È infatti un problema di costi e prezzi. C'è della gente che è disposta a comperare un bene ma a un prezzo inferiore a quello al quale io posso cedere quel bene: se si verifica qualche condizione che rende disponibile l'acquirente a pagare un prezzo più elevato o che copre una parte dei miei costi, consentendomi di vendere ad un prezzo più basso, allora quel contratto, che è un contratto potenziale, diventa un contratto effettivo. Quindi queste condizioni oggi non esistono. Potranno esistere, dobbiamo cercare di fare in modo che esistano attraverso quella serie di provvedimenti che prima ricordavo.

Debbo dire che è perfettamente comprensibile la reazione dei lavoratori di Castellammare di Stabia. Queste sono considerazioni tecnico-giuridiche, ma la realtà della situazione occupazionale del Mezzogiorno è quella che noi conosciamo, è quella che è stata sottolineata in alcuni interventi, ad esempio dall'onorevole Cirino Pomicino. Vi è quindi l'esigenza prioritaria di tranquillizzare questi lavoratori dando loro delle garanzie. Io ho ritenuto di farlo e di impegnare il Governo in questo senso, garantendo ad una rappresentanza sindacale e ad un gruppo di lavoratori, che è venuto a farmi visita al Ministero delle partecipazioni statali, che da noi non sarà consentito alcun licenziamento nelle imprese a partecipazione statale operanti nel Mezzogiorno. Il problema, infatti, si pone in termini diversi al nord e al sud, perché al nord la ristrutturazione può servirsi, facendo riferimento agli spostamenti della manodopera, dei

meccanismi di mercato, sia pure con determinati orientamenti e condizionamenti. Sono proprio questi i motivi per cui è stata adombrata nella legge n. 675 la possibilità di creare delle agenzie regionali; questa proposta, del resto, si ritrova anche nel documento sulla politica economica del partito comunista italiano di qualche giorno fa. Si può perciò pensare ad un'agenzia regionale che provveda alla riqualificazione e che consenta il passaggio di manodopera da imprese decotte ad imprese con prospettive di sviluppo.

PINTO. C'è solo il problema dei giovani e della loro occupazione, ma questo non conta!

LOMBARDINI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Questo problema c'è, onorevole Pinto, e noi lo compromettiamo quando riduciamo la capacità produttiva del sistema, perché quelli che pagano tutte le nostre operazioni di salvataggio sono proprio i giovani! Le operazioni di salvataggio significano ridotta capacità di accumulazione, ridotta capacità di sviluppo, per cui coloro che pagano sono i giovani e quei lavoratori non inseriti nel sistema, che non hanno altra possibilità se non quella di essere mobilitati sul mercato nero del lavoro o quella di doversi dedicare al lavoro a domicilio! E lei sa, onorevole Pinto, quale realtà tragica sia questa per il nostro Mezzogiorno!

Ecco perché noi abbiamo il dovere — ed è questo il primo dovere che devo riconoscere nella mia attività di ministro delle partecipazioni statali — di assicurare il massimo di produttività al sistema, proprio perché il problema della disoccupazione giovanile non sia aggravato e perché anzi, si creino le condizioni per risolverlo.

Per il sud, dicevo, non possiamo pensare di poter ricorrere ai licenziamenti; ciò non è pensabile perché la situazione è talmente incerta e perché il mercato è assolutamente incapace di risolvere il problema di un adeguato sviluppo industriale, per cui si richiede un diverso comportamento delle imprese a partecipazione statale. È la stessa impresa a partecipazione

statale che deve intervenire per ricercare tutte le possibilità di sviluppo industriale, sia per utilizzare la capacità produttiva esistente, sia per offrire occupazione a coloro che, per lo sviluppo tecnologico, non possono mantenere il loro inserimento nel mondo del lavoro così come è oggi, o che non possono essere riassorbiti, come avveniva nel passato, dalle capacità produttive esistenti.

A questo riguardo desidero ricordare che per Castellammare di Stabia, come per altre zone del Mezzogiorno, si presentano vari problemi. Uno di questi è quello di mantenere e rivitalizzare le capacità produttive esistenti, alcune delle quali senza licenziamenti ma con il *turn-over* saranno destinate a ridimensionare i loro livelli nel futuro. Occorre quindi creare iniziative produttive in grado di determinare un aumento adeguato dei costi di lavoro. Dobbiamo tener conto del fatto che sono mutate le condizioni per quanto riguarda le prospettive di sviluppo industriale. Di fronte ad una certa fase di innovazione dei processi di base nella produzione delle materie prime, che ha caratterizzato i primi 50-60 anni di questo secolo, diventa sempre meno probabile poter realizzare aumenti occupazionali attraverso lo sviluppo di grandi unità produttive. Quindi non è soltanto l'esperienza passata che ci deve rendere piuttosto perplessi o scettici di fronte a programmi di creazione di nuove cattedrali nel deserto. Una attenta considerazione della nuova fase di sviluppo delle forze produttive vede aumentare l'importanza di tecnologie che possono essere più validamente realizzate da piccoli imprenditori, da imprenditori autonomi che tendono a manifestarsi più o meno spontaneamente nel sistema.

Dobbiamo pertanto ricercare anche una nuova modalità del funzionamento delle partecipazioni statali. Ho messo a punto proprio in questi giorni un progetto per la Calabria e spero di essere in grado di dare notizia dell'avvenuta realizzazione, dal momento che tale progetto può realizzarsi per iniziativa degli enti, non occorrendo deliberazioni legislative. È una iniziativa che mira non solo a mettere a punto

certi interventi diretti delle partecipazioni statali, ma anche ad utilizzare il sistema delle partecipazioni statali per offrire forme di assistenza, di organizzazione del territorio, di organizzazione di attività commerciali in grado di facilitare il sorgere di piccoli imprenditori nella zona. Si tratta di possibilità che non sono astratte, in quanto abbiamo potuto verificarle attraverso contatti con piccoli operatori o con associazioni di piccoli operatori. Quindi noi dovremo portare avanti anche un impegno delle partecipazioni statali in questa direzione, proprio al fine di evitare di essere costretti ad attuare operazioni non economiche, che provocherebbero a breve distanza situazioni come quella ex EGAM, che molto opportunamente l'onorevole Catalano ci ha raccomandato di evitare a proposito delle attività industriali di cui stiamo discutendo.

Accanto a questi problemi a medio termine, ve ne sono altri a lungo termine che riguardano la ristrutturazione ed il rilancio della nostra industria cantieristica, nonché la soluzione dei problemi relativi ai trasporti marittimi proprio per conseguire gli altri obiettivi che sono stati indicati in diversi interventi.

Si è parlato qui di strutturazione della proprietà: questo processo è già in atto; i cantieri Breda sono passati dall'EFIM alla Fincantieri e quindi si sono già create le condizioni per ripensare la ristrutturazione della nostra industria cantieristica. Ho in programma di realizzare, tra qualche settimana, un comitato permanente di coordinamento tra gli operatori delle partecipazioni statali nel settore dei servizi marittimi, e nel settore cantieristico, con la presenza di tecnici ed altri possibili fruitori del mezzo marittimo, proprio per creare condizioni più favorevoli ad un confronto di esigenze e ad uno sviluppo della ricerca, onde creare la possibilità di pensare ad un piano che non sia concepito in termini puramente negativi di adeguamento verso il basso delle capacità produttive in questo settore. È un impegno che il Governo assume e spera di realizzare al più presto, e questa iniziativa sarà concepita in stret-

to collegamento con i ministeri della marina mercantile, dei trasporti e con quello per la ricerca scientifica, per ottenere una accelerazione del processo innovativo ed una sintonizzazione delle strategie dei richiedenti e degli offerenti.

Su questo come sugli altri temi delle partecipazioni statali, il Governo intende promuovere al più presto un confronto anche con i sindacati. Troppo spesso ci troviamo qui a discutere posizioni dei lavoratori su singoli problemi che assumono caratteri di gravità tali da ridurre notevolmente le nostre possibilità di intervento. Invece, vogliamo sperare di aprire con i sindacati, un confronto sulle prospettive di medio e lungo termine delle partecipazioni statali per creare le condizioni di un consenso che faciliti l'avvio di quei processi di sviluppo in grado di evitare situazioni come quella che stiamo discutendo.

In relazione a questi impegni del Governo, mi permetto di esprimere il desiderio che questa Assemblea possa trovare, su un documento possibilmente unitario, un momento di confronto e di impegno che rappresenti la premessa per avviare poi quelle attività di carattere legislativo che si renderanno necessarie perché questi indirizzi trovino completa attuazione (*Applausi al centro*).

Chiusura della votazione per schede per l'elezione di un Segretario di Presidenza.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione per schede per l'elezione di un segretario di Presidenza ed invito gli scrutatori a procedere alle operazioni di scrutinio nell'apposita sala.

Si riprende la discussione.

MANFREDI MANFREDO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Voglia indicarne il motivo. onorevole Manfredi.

MANFREDI MANFREDO. Signor Presidente, in considerazione dell'ampio dibattito sviluppatosi sulle mozioni relative alla crisi della cantieristica, ed in relazione alla vasta ed articolata risposta del ministro delle partecipazioni statali, chiedo una breve sospensione della seduta, per consentire ai gruppi una valutazione più approfondita delle dichiarazioni testè rese dal Governo, ai fini del prosieguo del dibattito.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, ritengo che questa richiesta possa essere accolta.

(Così rimane stabilito).

Suspendo pertanto la seduta.

La seduta, sospesa alle 18,25, è ripresa alle 19,50.

Risultato della votazione per schede per l'elezione di un Segretario di Presidenza.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultato della votazione per l'elezione di un segretario di Presidenza:

Votanti 393

Hanno ottenuto voti il deputato Sterpa: 325.

Voti dispersi 11 - Schede bianche 55 - Schede nulle 1.

Proclamo eletto segretario di Presidenza il deputato Sterpa.

Al collega Sterpa rivolgo il compiacimento più vivo della Presidenza e formulo l'augurio di un comune lavoro fruttuoso nell'interesse della Camera e delle istituzioni.

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate Fabrizio

Abete Giancarlo

Accame Falco

Adamo Nicola

Aiardi Alberto
Ajello Aldo
Alborghetti Guido
Alici Francesco Onorato
Alinovi Abdon
Aliverti Gianfranco
Allegra Paolo
Allocca Raffaele
Amalfitano Domenico
Amarante Giuseppe
Ambrogio Franco Pompeo
Amodeo Natale
Andò Salvatore
Andreoli Giuseppe
Andreoni Giovanni
Andreotti Giulio
Antoni Varese
Armato Baldassare
Armellin Lino
Arnaud Gian Aldo
Arnone Mario
Artese Vitale
Azzaro Giuseppe

Babbini Paolo
Baghino Francesco Giulio
Baldassari Roberto
Baldassi Vincenzo
Balestracci Nello
Balzardi Piero Angelo
Bambi Moreno
Bandiera Pasquale
Baracetti Arnaldo
Barbarossa Voza Maria Immacolata
Barcellona Pietro
Bartolini Mario Andrea
Bassanini Franco
Bassetti Piero
Bassi Aldo
Belardi Merlo Eriase
Bellini Giulio
Belussi Ernesta
Bemporad Alberto
Benco Gruber Aurelia
Bernardi Antonio
Bernardi Guido
Bernardini Vinicio
Bernini Bruno

Bertani Fogli Eletta
Bettini Giovanni
Bianchi Beretta Romana
Bianco Gerardo
Bianco Ilario
Binelli Gian Carlo
Biondi Alfredo
Bisagno Tommaso
Boato Marco
Bocchi Fausto
Boffardi Ines
Boggio Luigi
Bonalumi Gilberto
Bonetti Mattinzoli Piera
Bonino Emma
Borgoglio Felice
Borri Andrea
Bortolani Franco
Bosi Maramotti Giovanna
Botta Giuseppe
Bottarelli Pier Giorgio
Bottari Angela Maria
Bova Francesco
Bozzi Aldo
Branciforti Rosanna
Briccola Italo
Brini Federico
Brocca Beniamino
Broccoli Paolo Pietro
Bruni Francesco
Brusca Antonino
Buttazoni Tonellato Paola

Caccia Paolo Pietro
Cacciari Massimo
Cafiero Luca
Calaminici Armando
Caldoro Antonio
Calonaci Vasco
Campagnoli Mario Giuseppe
Canullo Leo
Cappelli Lorenzo
Cappelloni Guido
Capria Nicola
Carelli Rodolfo
Carenini Egidio
Carmeno Pietro
Carrà Giuseppe

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1979

Caruso Antonio
Casalino Giorgio
Casati Francesco
Castelli Migali Anna Maria
Castellucci Albertino
Castoldi Giuseppe
Catalano Mario
Cattanei Francesco
Cavigliasso Paola
Cecchi Alberto
Cerioni Gianni
Cerquetti Enea
Cerrina Feroni Gian Luca
Chiovini Cecilia
Chirico Carlo
Ciampaglia Alberto
Cicciomessere Roberto
Cirino Pomicino Paolo
Citaristi Severino
Ciuffini Fabio Maria
Codrignani Giancarla
Colomba Giulio
Colonna Flavio
Cominato Lucia
Compagna Francesco
Conte Antonio
Conte Carmelo
Corà Renato
Corradi Nadia
Corti Bruno
Costa Raffaele
Costamagna Giuseppe
Covatta Luigi
Cravedi Mario
Cresco Angelo Gaetano
Cristofori Adolfo Nino
Crivellini Marcello
Cuffaro Antonino
Cuminetti Sergio
Cuojati Giovanni

Dal Castello Mario
D'Alema Giuseppe
Dal Maso Giuseppe Antonio
Danesi Emo
Da Prato Francesco
De Caro Paolo
De Cinque Germano

Degennaro Giuseppe
De Gregorio Michele
Dell'Andro Renato
Del Rio Giovanni
De Simone Domenico
Di Corato Riccardo
Di Giovanni Arnaldo
Di Giulio Fernando
Dulbecco Francesco
Dutto Mauro

Esposito Attilio

Fabbri Orlando
Fabbri Seroni Adriana
Facchini Adolfo
Faenzi Ivo
Falconio Antonio
Faraguti Luciano
Federico Camillo
Felisetti Luigi Dino
Ferrari Marte
Ferrari Silvestro
Fioret Mario
Fiori Giovannino
Fontana Giovanni Angelo
Fornasari Giuseppe
Forte Francesco
Fortuna Loris
Fracchia Bruno
Francese Angela
Furia Giovanni
Fusaro Leandro

Gaiti Giovanni
Galli Luigi Michele
Galli Maria Luisa
Gambolato Pietro
Garavaglia Maria Pia
Gargani Giuseppe
Garocchio Alberto
Garzia Raffaele
Gaspari Remo
Geremicca Andrea
Gianni Alfonso
Giovagnoli Sposetti Angela
Gitti Tarcisio
Giudice Giovanni
Goria Giovanni Giuseppe

Gottardo Natale
Gradi Giuliano
Graduata Michele
Granati Caruso Maria Teresa
Grassucci Lelio
Grippo Ugo
Gualandi Enrico
Guarra Antonio
Gui Luigi

Ianni Guido
Ianniello Mauro
Ichino Pietro

Labriola Silvano
Laganà Mario Bruno
La Loggia Giuseppe
Lamorte Pasquale
Lanfranchi Cordioli Valentina
La Rocca Salvatore
La Torre Pio
Lattanzio Vito
Leccisi Pino
Liotti Roberto
Lobianco Arcangelo
Loda Francesco
Lodolini Francesca
Lombardi Riccardo
Lombardo Antonino
Lussignoli Francesco

Macciotta Giorgio
Macis Francesco
Madaudo Dino
Malvestio Piergiovanni
Mammì Oscar
Mancini Giacomo
Mancini Vincenzo
Manfredi Giuseppe
Manfredi Manfredo
Manfredini Viller
Mannuzzu Salvatore
Margheri Andrea
Maroli Fiorenzo
Marraffini Alfredo
Martini Maria Eletta
Marzotto Caotorta Antonio
Masiello Vitilio

Mastella Mario Clemente
Matarrese Antonio
Mazzarrino Antonio Mario
Melega Gianluigi
Mellini Mauro
Meneghetti Gioacchino Giovanni
Mensorio Carmine
Menziani Enrico
Merloni Francesco
Merolli Carlo
Migliorini Giovanni
Milani Eliseo
Molineri Rosalba
Mondino Giorgio
Monteleone Saverio
Morazzoni Gaetano
Moro Paolo Enrico
Moschini Renzo

Napoletano Domenico
Napoli Vito
Napolitano Giorgio
Nespolo Carla Federica

Olivi Mauro
Orsini Gianfranco
Ottaviano Francesco

Padula Pietro
Pagliai Morena Amabile
Palopoli Fulvio
Pani Mario
Pannella Marco
Parlato Antonio
Pasquini Alessio
Pastore Aldo
Patria Renzo
Pecchia Tornati Maria Augusta
Pellizzari Gianmario
Perantuono Tommaso
Pernice Giuseppe
Pezzati Sergio
Picano Angelo
Piccinelli Enea
Piccoli Flaminio
Piccoli Maria Santa
Pierino Giuseppe
Pinto Domenico

Pisanu Giuseppe
Pisicchio Natale
Pisoni Ferruccio
Pochetti Mario
Politano Franco
Porcellana Giovanni
Portatadino Costante
Postal Giorgio
Potì Damiano
Principe Francesco
Proietti Franco
Pucci Ernesto
Pugno Emilio

Quarenghi Vittoria
Quattrone Francesco Vincenzo
Quieti Giuseppe

Raffaelli Edmondo
Rallo Girolamo
Ramella Carlo
Ravaglia Gianni
Reina Giuseppe
Ricci Raimondo
Rindone Salvatore
Rizzi Enrico
Rizzo Aldo
Robaldo Vitale
Roccella Francesco
Rocelli Gian Franco
Rodotà Stefano
Rosolen Angela Maria
Rossi Alberto
Rossi di Montelera Luigi
Rossino Giovanni
Rubbi Emilio
Rubino Raffaello
Russo Ferdinando
Russo Raffaele

Sabbatini Gianfranco
Sacconi Maurizio
Salvato Ersilia
Salvatore Elvio Alfonso
Sanese Nicola
Sangalli Carlo
Sanguineti Edoardo
Santuz Giorgio

Sanza Angelo Maria
Sarri Trabujo Milena
Sarti Armando
Satanassi Angelo
Scaiola Alessandro
Scalia Vito
Scaramucci Guaitini Alba
Scozia Michele
Sedati Giacomo
Serri Rino
Servadei Stefano
Sicolo Tommaso
Silvestri Giuliano
Sinesio Giuseppe
Sobrero Francesco Secondo
Spagnoli Ugo
Spataro Agostino
Spaventa Luigi
Speranza Edoardo
Staiti di Cuddia delle Chiuse Tomaso
Stegagnini Bruno
Sterpa Egidio
Sullo Fiorentino

Tagliabue Gianfranco
Tamburini Rolando
Tancredi Antonio
Tantalo Michele
Tassone Mario
Teodori Massimo
Tesi Sergio
Tesini Aristide
Tesini Giancarlo
Tessari Alessandro
Tessari Giangiacomo
Tiraboschi Angelo
Tocco Giuseppe
Tombesi Giorgio
Toni Francesco
Torri Giovanni
Tozzetti Aldo
Trebbi Aloardi Ivanne
Trezzini Giuseppe Siro
Trombadori Antonello

Urso Giacinto
Urso Salvatore

Vagli Maura
Vecchiarelli Bruno
Ventre Antonio
Vernola Nicola
Vetere Ugo
Vietti Anna Maria
Vignola Giuseppe
Vincenzi Bruno
Vizzini Carlo Michele

Zamberletti Giuseppe
Zambon Bruno
Zanforlin Antonio
Zaniboni Antonino
Zanini Paolo
Zarro Giovanni
Zavagnin Antonio
Zolla Michele
Zoppetti Francesco
Zoppi Pietro
Zoso Giuliano
Zuech Giuseppe
Zurlo Giuseppe

Sono in missione:

Cavaliere Stefano
De Poi Alfredo
Reggiani Alessandro

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza due risoluzioni, concernenti l'oggetto della discussione di oggi, di cui ora daremo lettura.

BAGHINO. Signor Presidente, dopo la lettura potremmo avere copia delle risoluzioni, oppure si potrebbe sospendere la seduta per dieci minuti?

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, abbiamo già sospeso i lavori per un'ora, co-

munque provvederemo a fotocopiare e distribuire sollecitamente i testi della risoluzione.

Prego l'onorevole segretario di dare lettura delle due risoluzioni presentate.

GUARRA, Segretario, legge:

« La Camera,

considerata la gravità della crisi che investe i cantieri navali italiani con pesanti ripercussioni sull'economia ed i livelli di occupazione di vaste aree nel Mezzogiorno già in condizioni di grandi difficoltà e di altre zone nevralgiche del Paese alcune delle quali sottoposte ad un indebolimento delle strutture economiche;

rilevato con preoccupazione che le misure spesso ingiustificate di ricorso alla Cassa integrazione guadagni che colpiscono centinaia di lavoratori, assieme al blocco del *turn-over*, allo scorporo ed all'appalto di lavorazioni tipiche dei cantieri, alla limitazione ed alla discontinuità negli investimenti accentuano la crisi e prefigurano una tendenza inaccettabile allo smantellamento degli stabilimenti navali creando tensioni ed allarme tra le popolazioni ed i lavoratori interessati;

rilevata la insufficienza per età, composizione, incidenza nella partecipazione ai traffici marittimi nazionali ed esteri della flotta mercantile italiana, la sua inadeguatezza rispetto ad una efficace politica dei trasporti ed alle esigenze di riequilibrio del forte disavanzo della bilancia nazionale dei noli, le sue necessità di ammodernamento per rispondere anche a criteri di sicurezza, risparmio di energia, economicità e prevenzione degli inquinamenti;

tenuto conto dei processi di ristrutturazione che nel settore marinaro si stanno verificando in tutto il mondo e delle misure che gli altri paesi hanno già adottato a sostegno delle attività marinare e di quelle produttive dei cantieri;

considerata l'esigenza di superare gli errori, i ritardi, la discontinuità che hanno sin qui caratterizzato la politica ma-

rinara nazionale per rilanciare il ruolo del nostro paese nei traffici marittimi mondiali;

ritenuto che la profondità ed il carattere della crisi richiede lo sviluppo di iniziative coordinate e vincolate a criteri rigorosi di programmazione economica ed una svolta recisa nell'azione del Governo e delle partecipazioni statali sia per i problemi interni che per le iniziative nello ambito della CEE;

preso atto delle valutazioni negative sul piano di settore presentato nell'agosto 1978 dal Governo e dell'esigenza di un profondo mutamento di metodi e di indirizzi per la sua formulazione espresse nelle mozioni e scaturite dal dibattito;

impegna il Governo

a revocare immediatamente i provvedimenti di messa in Cassa integrazione a Castellammare, a Palermo ed in tutti gli altri stabilimenti navali in attesa della definizione degli strumenti di intervento a sostegno della cantieristica nazionale e quindi dei programmi di attività dei cantieri;

impegna altresì il Governo:

1) a verificare lo stato della flotta nazionale e l'attuazione della legge n. 684 sulla ristrutturazione dei servizi marittimi e della flotta a prevalente interesse nazionale ed a presentare entro il 31 ottobre al Parlamento una dettagliata relazione;

2) a riformulare e presentare entro il 30 novembre il piano di settore della cantieristica procedendo agli adempimenti previsti dalla legge n. 675 sulla riconversione industriale e raccogliendo le indicazioni emerse nel dibattito, ponendo alla base della formulazione del piano la formazione della domanda di naviglio che tenga conto delle esigenze di ammodernamento e di sviluppo della flotta nazionale, di incremento della navigazione di cabotaggio e dei collegamenti marittimi con le isole prevedendo e definendo nel piano:

a) il potenziamento e coordinamento della ricerca in campo navale;

b) il programma di investimento, di riorganizzazione dei cantieri;

c) l'assetto della proprietà degli stabilimenti navali;

d) misure per il sostegno dell'attività di riparazione navale e della produzione motoristica e per il finanziamento ed il completamento degli impianti in programma;

e) nuove norme per la erogazione spedita dei contributi alle costruzioni per il credito navale;

3) a garantire che l'azione e l'iniziativa delle finanziarie pubbliche — in attesa del riordinamento del settore e della possibile riunificazione sotto un unico ente finanziario — sia coerente con la politica e gli indirizzi sopraenunciati e pertanto eviti di smobilitare in qualsiasi modo gli impianti esistenti e si impegni a completare il programma d'investimenti in corso;

4) a presentare al Parlamento (entro il 31 ottobre) un disegno di legge per la formazione di un piano stralcio che in attesa del piano di settore preveda un blocco di commesse relativo ai programmi delle società del gruppo Fimmare, e di altre società a partecipazione statale che utilizzano in campo navale costruzioni speciali; misure per favorire l'acquisizione di commesse dall'armamento privato secondo programmi definiti e corrispondenti ai criteri già elencati per lo sviluppo e l'ammodernamento della flotta nazionale e per intraprendere opportune iniziative verso i paesi in via di sviluppo per la vendita di navi in compensazione di materie prime necessarie alla economia ed all'industria nazionale;

5) ad intraprendere iniziative tempestive presso la CEE per la riconsiderazione dei problemi della politica marinara comunitaria e soprattutto per garantire, nell'ambito della Comunità stessa diversamente che nel passato, un accresciuto ruolo della flotta e della cantieristica italiane, ed a riferire al Parlamento sull'a-

zione condotta all'atto della presentazione del piano di settore.

(6-00003)

« CUFFARO, CALDORO ».

« La Camera,

tenuto conto della funzione strategica del trasporto marittimo in una economia di trasformazione come quella italiana;

considerata l'attuale caduta della domanda internazionale e nazionale nel mercato mondiale della cantieristica la cui ripresa per altro prevedibilmente verrà a collocarsi alla metà degli anni '80;

tenuto conto del processo di invecchiamento della flotta mercantile italiana che ha ulteriormente contratto in questi ultimi anni la propria rappresentatività rispetto all'intera flotta mercantile mondiale;

considerato che l'Italia ha già avviato uno sforzo di razionalizzazione e di ottimizzazione della produzione negli ultimi anni tale da non consentire ulteriori contrazioni della propria capacità produttiva nazionale pena la irrecuperabilità di un positivo equilibrio dell'offerta nazionale a fronte della futura domanda del mercato mondiale;

tenuto conto per questi motivi che l'intero settore del trasporto marittimo ha urgente bisogno di interventi di sostegno a carattere congiunturale e strutturale sia per quanto riguarda la cantieristica che l'armamento;

considerato che nel quadro di un rilancio produttivo dell'intero comparto assume carattere prioritario la salvaguardia della produttività e dei livelli occupazionali degli insediamenti localizzati nel Mezzogiorno;

tenuto conto infine di quegli orientamenti affiorati nella Comunità europea che rischiano di penalizzare maggiormente quei paesi come l'Italia che meno hanno contribuito all'eccedenza della capacità produttiva europea;

invita il Governo:

a sospendere qualsiasi nuovo provvedimento di ricorso alla cassa integrazione guadagni nel settore cantierista;

a presentare entro termini brevissimi un piano stralcio nell'ambito del quale si configuri una soluzione per consentire la cessazione dei provvedimenti di cassa integrazione guadagno ai cantieri di Castellammare e di Palermo e a tutti gli altri stabilimenti navali; piano incentrato, tra l'altro, sul reperimento di un blocco di commesse, sull'accelerazione del processo di svecchiamento della flotta mercantile italiana e sull'ammodernamento tecnologico della stessa;

a riproporre sollecitamente un nuovo piano di settore della cantieristica, avendo cura che nella sua elaborazione si tenga adeguatamente conto delle prospettive che si possono e devono aprire ai cantieri del Sud;

a predisporre le misure necessarie per il finanziamento e la rapida erogazione del credito navale;

a definire in sede comunitaria una politica che tenda a mantenere all'Italia gli attuali livelli di capacità produttiva nel settore della cantieristica e serva a preservare l'industria italiana delle riparazioni navali dalla pesante concorrenzialità dei cantieri presenti nel bacino del Mediterraneo.

(6-00004) « CIRINO POMICINO, GRIPPO, GAVA, RUSSO RAFFAELE, MANFREDI MANFREDO, FARAGUTI, FEDERICO, RUBINO, ANDREOLI, LO BIANCO, ZARRO, TOMBESI, LEONE, PICCOLI MARIA SANTA, ZOPPI, LA LOGGIA ».

PRESIDENTE. Chiederò ora ai firmatari delle mozioni se intendano ritirarle, a seguito della presentazione di queste risoluzioni.

CUFFARO. Ritiriamo la mozione e chiediamo che sia posta in votazione la nostra risoluzione.

RUBINO. A nome del gruppo democratico cristiano ritiro la mozione Gava.

BAGHINO. Non ritireremo la nostra mozione, perché non è stato possibile, come era nostra intenzione, pervenire alla stesura di una sola risoluzione, da approvarsi all'unanimità. La presentazione di due risoluzioni dimostra anzi quanto questa Camera sia divisa su un tema così importante e vitale. Insistiamo pertanto sulla nostra mozione che è di carattere generale poiché riguarda tutti i cantieri, nessuno escluso, considerati secondo la loro reale utilità ed in relazione alla situazione più o meno difficile in cui si trovano.

PRESIDENTE. Passiamo alla replica dei firmatari della mozione che non è stata ritirata; quindi, a quelle degli interroganti.

L'onorevole Baghino ha facoltà di replicare per la sua mozione.

BAGHINO. La mia replica sarà brevissima. Se dovessi limitarmi al programma presentato, direi, tra l'altro, che sono soddisfatto, poiché tale programma contiene una premessa per la ripresa dei cantieri. Ho finalmente sentito enunciare la intenzione di incentivare le attività degli stessi. È scelta diversa da quella precedentemente enunciata, di rinuncia quanto meno ad una parte dell'attività cantieristica. Debbo, tuttavia, fare alcune precisazioni, poiché, pur in presenza delle premesse cui ho accennato, che definirei ottimistiche, permangono in me talune preoccupazioni...

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi lasciano proseguire l'onorevole Baghino.

BAGHINO. Mi auguro che almeno il sottosegretario voglia essere presente, dal momento che il ministro è impegnato fuori...

LA LOGGIA. Vi sono dei *pourparlers* fuori di quest'aula.

BAGHINO. Abbiamo dedicato già una ora e mezza a dei *pourparlers*! Mi auguro che il sottosegretario conosca quanto ha detto il ministro, poiché altrimenti a

nulla varrebbe la mia replica, che è, appunto, legata alle dichiarazioni del ministro. Ponendo, dunque, che altri conoscano quella risposta — cosa della quale dubito — debbo dire che vi è un equivoco, equivoco che mi pare sia anche contenuto nelle due risoluzioni delle quali è stata data lettura. Tornerò a parlare in sede di dichiarazione di voto. Si è accennato alla vetustà del naviglio italiano. Ebbene, nel mio intervento non ho detto che quest'ultimo è vetusto al punto da rendere indispensabile il suo rinnovo. Ho precisato che occorre accelerare il rinnovo e che occorre ammodernare il naviglio ma che, tutto ciò può costituire un incentivo alla produzione cantieristica. Se dovessi attenermi alle statistiche, rileverei che l'Italia non è certo in una posizione tra le peggiori quanto ad anzianità di naviglio. Desidero sottolineare perché se si ritiene... I sottosegretari presenti sembrano addetti alla conversazione!

PRESIDENTE. Il Governo la ascolta, onorevole Baghino, così come fanno i colleghi. Proseguo, la prego.

BAGHINO. La posizione del naviglio italiano, con riferimento alle statistiche del febbraio 1979, è a mio avviso confortevole, quanto a vetustà. Di cosa, invece, dobbiamo preoccuparci? Di ammodernare il naviglio, assumendo quegli incentivi necessari perché l'armamento si rinnovi, si trasformi e così fornisca lavoro ai cantieri. Qualora dovesse essere fatto riferimento al criterio della vetustà e della conseguente obbligatorietà del rinnovo, ci si troverebbe di fronte agli ostacoli rappresentati dalla documentazione internazionale che ci darebbe torto. Questa è la prima cosa.

In secondo luogo non si tratta solo di preoccuparsi di agevolazioni o di interventi alle costruzioni, pari al 30 per cento, o di credito agevolato; si tratta di utilizzare una parte dei finanziamenti per obbligare i cantieri a procedere ai necessari ammodernamenti. Al signor ministro — se fosse stato presente — avrei detto che parlare di necessità di ammodernamento

dei cantieri non contrasta con l'affermare, nel contempo, la necessità di intensificare l'attività degli stessi, e parlare di ammodernamento delle strutture portuali non contrasta con l'invito rivolto al Governo ad assumere iniziative legislative al fine di far assegnare ai cantieri, con immediatezza, alcune commesse. Per quanto oggi si affermi che la crisi è mondiale, la ripresa enorme dei noli dà una indicazione precisa che essa sta per concludersi e se questo è vero dobbiamo incentivare il settore cantieristico per permettergli una rapida ripresa; non dobbiamo commettere, in fatto di costruzioni e di ripresa dei traffici, lo stesso errore che è stato compiuto dall'Italia quando non si adeguò per tempo alla riapertura del canale di Suez. Durante la chiusura di questo canale vi furono dei dirottamenti di traffico tali per cui alcuni porti italiani ne registrarono una certa entità. Successivamente l'apertura di Suez ha mutato tale traffico ed oggi si verifica che alcuni porti nazionali sono totalmente impreparati per assorbire gli incrementi. Il signor ministro non ha neppure accennato a questo problema. Nella sua replica non si è neanche accennato alle nuove costruzioni navali e alla intensificazione del traffico nelle acque interne, obiettivi che non sono da trascurare ma da perseguire in quanto possono dare notevole impulso a nuove costruzioni specialmente per i cantieri minori. Dobbiamo, a questo riguardo, notare che è mancata una politica di espansione; si è dato invece luogo ad una politica di dequalificazione, tanto è vero che il nostro apporto, in campo internazionale, è stato, nel 1959, del 4 per cento, mentre nel 1978 è sceso al 2,8 per cento. Le prospettive non sono però negative soprattutto perché le richieste degli armatori privati sono in netto aumento. Bisogna naturalmente che i provvedimenti promessi vengano presentati con la massima urgenza in Parlamento, e che tutti i gruppi politici dimostrino di avere veramente l'intenzione di salvaguardare tutti — nessuno escluso — i cantieri italiani e quindi di garantire l'imprenditoria e soprattutto l'occupazione nei cantieri.

PRESIDENTE. È stata presentata una altra risoluzione. Se ne dia lettura.

ROBALDO, *Segretario*, legge:

« La Camera,

sentite le comunicazioni del Governo sulla cantieristica navale del nostro paese, nel ribadire le gravi responsabilità del Governo in questo settore,

lo impegna:

a) ad intervenire per la revoca immediata della cassa integrazione nei cantieri navali, specialmente in quelli di Palermo e di Castellammare di Stabia, dove essa ha assunto un significato ancora più grave per i bassi livelli occupazionali del Mezzogiorno;

b) a prevenire qualsiasi altro provvedimento di questo tipo fino a quando non verrà presentato un piano d'intervento e di rilancio per la cantieristica navale ».

(6-00005)

« PINTO ».

PRESIDENTE. Passiamo alle repliche degli interroganti.

L'onorevole Aurelia Benco Gruber ha facoltà di dichiarare e sia soddisfatta.

BENCO GRUBER AURELIA. Avevo presentato una modestissima interrogazione, con la quale chiedevo al Governo di precisare se era vera la voce secondo cui la direzione dell'Italcantieri veniva trasferita da Trieste a Roma. Non ho ravvisato nell'esposizione del ministro alcun particolare cenno a questo problema, e pertanto fin da ora mi dichiaro senz'altro insoddisfatta.

Voglio tuttavia approfittare di questa occasione per ricordare gli immensi sacrifici che ha sopportato Trieste, e con essa Monfalcone, all'atto della ristrutturazione decisa 13 anni fa dal CIPE. Voglio anche ricordare brevemente, proprio per non prolungare il mio intervento e non protrarre i tempi di questa seduta al di là del necessario, per lo meno quelle che sono state le falcidie portate ai nostri cantieri di Trieste, anche prima del piano CIPE, e poi da questo completate, perché esse servano di norma e di

base per valutare con seria preoccupazione il significato della parola « ristrutturazione » e della parola « riforma » in un piano di attività così altamente sensibilizzato. È noto a tutti, infatti, che prima del piano CIPE si è verificato il distacco dai Cantieri riuniti dell'Adriatico delle officine elettromeccaniche fondate 50 anni fa, e oggi ormai incorporate in una società genovese, vi sono state poi la chiusura del reparto aeronautico dei Cantieri riuniti dell'Adriatico (CARDAD), che impiegava 3 mila lavoratori, e successivamente del reparto ferroviario, con mille operai (è da notare che solo due anni dopo si apriva un analogo reparto a Reggio Calabria); la chiusura del reparto destinato alla produzione di macchinari ausiliari di bordo, costruiti per 30 anni dal cantiere San Marco, e il suo trasferimento ad una industria genovese; la cessazione della costruzione delle eliche navali, prodotte da oltre 60 anni dalla fabbrica macchine di Sant'Andrea, per dirottarne la costruzione in uno stabilimento del Tirreno; la chiusura del cantiere San Rocco, con promessa di ammodernamento del cantiere San Marco che, a seguito del piano CIPE, veniva invece semplicemente eliminato.

Con la ristrutturazione del 1966 veniva, ripetiamo, liquidato il cantiere San Marco quale industria delle costruzioni navali; talché da Trieste mai più sarebbe partita una nave con la targa di fabbricazione « Trieste »! Inoltre cessava la produzione delle turbine della fabbrica macchine Sant'Andrea. Queste turbine oggi sono richieste, ma non si richiedono precisamente i motori FIAT, per i quali abbiamo avuto decapitata la nostra gloriosa fabbrica di macchine, bensì, a detta degli oratori stessi, nel nostro Parlamento, vengono richiesti i motori *Schultz*. Questi motori *Schultz* erano costruiti dalla fabbrica di macchine di Sant'Andrea che fu dilapidata e distrutta, perché, col fondo di rotazione di Trieste ormai esaurito, la FIAT costruisce un'altra fabbrica, una fabbrica che non risponde ai requisiti necessari e per i quali naturalmente oggi, esaurito il fondo e avute le benefiche, la FIAT si defila dalla

combinazione. Cessava ancora la produzione, come ho detto, delle turbine, e cessava anche la produzione della fonderia della fabbrica di macchine di Sant'Andrea. Tutte queste mutilazioni dovevano trovare compenso nella unificazione a Trieste di tutti i servizi necessari al funzionamento delle tre società Ansaldo, CARDAD e Navalmeccanica i cui servizi tecnici, navali, meccanici ed elettrotecnici ed i cui uffici commerciali si sarebbero riuniti nella sede centrale della Italcantieri a Trieste. Si sarebbe inoltre costituita una società IRI-FIAT per realizzare, come ho detto, la costruzione di quei famosi motori *Diesel* che non sono richiesti perché si preferiscono i motori triestini *Schultz*.

PRESIDENTE. Onorevole Benco Gruber, la avverto che ella ha esaurito il limite di tempo previsto dal regolamento per le repliche degli interroganti.

BENCO GRUBER AURELIA. Concludo, signor Presidente. Si sarebbe dovuto applicare all'arsenale triestino la costituzione del cantiere San Marco, dotandolo di un bacino di carenaggio per 200 mila tonnellate, ed a tutt'oggi, dopo 13 anni, il bacino non esiste ancora. Credo di essermi abbastanza intrattenuta circa le falcidie operate sulla potenza produttiva dei gloriosi cantieri di Trieste e di Monfalcone. Spero pertanto e confido che non si osi trasferire la direzione dei servizi tecnici, amministrativi e commerciali a Roma, ma che essa permanga a Trieste, e che Trieste sia compresa finalmente in un piano di ricostruzione, e non inclusa in piani che prevedono ammodernamenti e altre misteriose azioni a vantaggio di cantieri che non hanno la gloria, che non hanno la testimonianza che Trieste ha dato negli ultimi cento anni del suo sviluppo (*Applausi*).

PRESIDENTE. L'onorevole Ersilia Salvato ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta.

SALVATO ERSILIA. Mi associo a quanto è già stato detto dai compagni del mio gruppo. In particolare, nel rinnovare una ferma critica al Governo che, anche oggi, ancora una volta, ha dimostrato di avere una concezione semplicemente tecnica, a volte anche assistenziale, assolutamente non strategica, del problema, ribadisco la nostra richiesta di provvedimenti immediati di revoca della cassa integrazione, nell'ambito di quanto espresso nella nostra risoluzione.

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

ACCAME. Nell'ampio discorso del ministro non ho sentito in realtà alcuna risposta alla interrogazione che avevo presentato. Può darsi che, nel quadro dei grandi problemi che sono stati trattati, il ministro abbia ommesso di considerare questa interrogazione.

Vorrei comunque, per quanto possibile, ricordare il contenuto di questa interrogazione ed alcuni problemi ad essa connessi. Il primo punto è relativo al conglomeramento della cantieristica pubblica in un unico ente di gestione dell'IRI; e questo anche perché vi sono dei cantieri, come quelli della Navalsud, di Carrara, di La Spezia, di Pietra Ligure, che sono affidati ad una gestione GEPI.

Tale gestione è stata largamente insoddisfacente, e vorremmo chiedere, per questi cantieri, quali siano gli impegni che la GEPI si assume per garantire loro un futuro. Ci sembra che l'imprenditorialità dimostrata dalla GEPI nel settore marittimo sia piuttosto modesta.

Una osservazione vorrei fare in relazione ai porti del nord, ed anche a quanto è stato affermato da qualche parte circa rosee prospettive. Vorrei ricordare che domenica scorsa, nel porto di La Spezia (uno dei tre grandi porti naturali d'Italia, insieme a Taranto e ad Augusta), non era presente nemmeno una nave mercantile.

Credo che sia necessario creare un comitato che racchiuda il comparto dei cantieri, dei porti e della flotta mercan-

tile, ed indire al più presto una grande conferenza di questo comparto, che possa esaminare in maniera intersettoriale i vari problemi. Un accenno credo andrebbe fatto in questa sede alla proposta del ministro della marina mercantile Evangelisti circa un progetto di costruzione di navi di vigilanza e di soccorso che egli ha preannunciato, ma del quale il ministro delle partecipazioni statali forse non è al corrente, perché questo progetto, che egli ha annunciato qualche giorno fa, credo lasci intravedere la possibilità di commesse di lavoro proprio nel settore delle navi di vigilanza e di soccorso. Ci sarebbe stato gradito avere una risposta del ministro in questo settore.

Una osservazione credo occorra fare anche a proposito di quanto è stato detto circa la mancanza di vasche navali. Vorrei dire che vi sono delle carenze forse più gravi che non sono state menzionate qui questa sera, cioè la carenza di un simulatore di manovra per le navi mercantili. Ne esistono due in Belgio e due in Olanda: in Italia non ne esiste neanche uno. Penso che il ministro delle partecipazioni statali debba essere al corrente di questo fatto. E così per quel che riguarda i centri antincendio: nelle grandi basi della nostra flotta mercantile non abbiamo dei centri per addestrare personale al servizio antincendio ed antinquinamento.

Vi è ancora un punto che andrebbe rilevato e del quale questa sera non si è parlato. Quando si parla di carenza nella flotta mercantile non si deve dimenticare la carenza nella formazione del personale, la mancanza di un centro di studi superiori all'istituto nautico per la cui carenza i nostri diplomati dell'Istituto nautico non sono praticamente idonei a prendere servizio sulle nostre navi o su altre navi mercantili di rilievo. Vi è quindi la necessità di creare uno sviluppo professionale che oggi non esiste, e che è sicuramente uno dei motivi delle carenze della nostra flotta mercantile.

Allo stesso modo vorrei ricordare la carenza di una formazione sistematica nel campo marittimo, perché noi non abbiamo

una tale specializzazione per gli studenti nelle nostre facoltà: anche questo è uno dei fattori che crea gravi carenze in tutto il settore.

L'ultimo punto sul quale volevo richiamare l'attenzione del ministro riguarda il fatto che stanno sorgendo dei cantieri nuovi dietro concessioni rilasciate delle capitanerie di porto, senza sentire il parere degli enti interessati alla programmazione urbanistica delle basi navali. Su questo punto estremamente delicato credo che il ministro dovrebbe riflettere, perché, mentre noi parliamo di necessità di contenere, in relazione ad una crisi mondiale del settore, lo sviluppo della cantieristica, stanno sorgendo nuovi cantieri che avranno probabilmente una vita assai breve. Credo che le procedure che vengano adottate per rilasciare queste nuove concessioni di cantieri dovrebbero essere profondamente riviste.

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

CUOJATI. Il dibattito animato di questi giorni, sviluppatosi sulle mozioni presentate da diversi gruppi sulla crisi della cantieristica, ha messo in luce, al di là e al di sopra delle legittime impostazioni di parte, la profondità, le caratteristiche strutturali, le dimensioni sovranazionali della crisi stessa.

Come interrogante non sono intervenuto nel dibattito, riservandomi osservazioni e considerazioni in caso di insoddisfatta risposta alla mia interrogazione.

Potrei ora considerare superata la mia interrogazione, ma intendo sottolineare alcune motivazioni per avvalorare e motivare il nostro eventuale voto sulle risoluzioni e per accentuarne, in quanto possibile, il valore di impegno operativo per il Governo.

L'interrogazione, in sintonia con buona parte degli interventi effettuati dai colleghi nel dibattito di questi giorni, tendeva ad evidenziare due aspetti del problema «cantieristica»: da un lato l'esigenza di una visione più ampia dello stesso, correlata alle necessità evidenti del presente e del futuro di un paese come il

nostro che è sul mare forzatamente e non già per richiami di natura retorica ai fasti del passato e al destino; dall'altro l'esigenza che il settore deve avere in questo momento un sostegno straordinario adeguato ed urgente.

Sono due aspetti, due indirizzi, che si integrano a vicenda e si completano. Alla luce di una valutazione obiettiva della situazione cantieristica mondiale e nazionale, infatti, mi pare di poter affermare che il momento di maggiore crisi della domanda di costruzioni navali potrebbe anche essere stato superato e che comunque può esserlo in un prossimo futuro. Di questo superamento si ha già qualche cenno anche da notizie giornalistiche ed a questo proposito desidero citare *L'Avvisatore marittimo* del 25 settembre in cui, sotto il titolo: «In ripresa le ordinazioni di navi per rinfuse secche», si annunciano importanti commesse acquisite dai cantieri giapponesi, si parla anche della possibilità di lavoro per i cantieri europei e, in particolare, si accenna alla commessa passata da una grande società ai cantieri britannici statali per una unità di trentamila tonnellate e alla trattativa in corso per la fornitura di sei *panamax* all'Eurocanadian. I britannici, questo si dice, stanno preparandosi a lanciare una campagna promozionale per la quale viene richiesto un aiuto governativo. In Francia si stanno attuando programmi dello stesso genere. L'importante, sostengono le fonti francesi più autorevoli, è che i cantieri europei sappiano approfittare di questa nuova tendenza per offrire, con l'aiuto dei governi, condizioni più favorevoli tali da spingere gli armatori a ritornare ad essere loro clienti.

Al superamento della crisi può concretamente concorrere la coscienza dei nuovi problemi posti dalla crisi energetica. Se, infatti, negli scorsi anni la crisi petrolifera ha in notevole misura determinato la crisi cantieristica, con il ridursi o il cessare delle ordinazioni di petroliere, oggi l'esigenza di risparmio energetico può rivalutare, a mio parere, il trasporto marittimo, ancora riconosciuto fra i più economici. Certo, è indispensabile

prepararsi tecnicamente ed economicamente ad una più che probabile ripresa delle ordinazioni in campo mondiale. Le navi che verranno richieste e quelle che il nostro paese, sotto la nostra bandiera, dovrà offrire per riconquistare un livello di partecipazione accettabile al mercato dei noli, sono di elevata tecnologia. Nel campo della motoristica, proprio per risparmiare energia, c'è molto da fare, ma moltissimo ci sarà da fare — è mia convinzione — nel più generale campo della ricerca applicata; a tale proposito vale la pena di ricordare quale debba e possa essere l'impegno della tecnica per impedire non solo i catastrofici inquinamenti che si verificano in occasione dei naufragi di petroliere, evidentemente fragili o male attrezzate o male gestite, ma anche il costante e gravissimo deterioramento dell'ambiente marino che le tecniche approssimative e le negligenze umane nella normale quotidiana gestione del trasporto marittimo provocano.

L'altro aspetto dell'attuale problema della crisi cantieristica — l'urgenza di provvedimenti immediati — non è in contrasto con il precedente, perché concordiamo con i molti intervenuti nel dibattito sulla necessità e convenienza di preservare patrimoni preziosi di esperienza e di capacità proprio in vista di un rilancio dell'attività cantieristica.

Ma vi è di più a favore di questi interventi urgenti; si tratta di una questione toccata da molti, ma sulla quale in particolare intendeva attrarre l'attenzione anche la mia interrogazione, cioè il fatto che, purtroppo, anche questo settore in crisi tocca in modo particolare il Mezzogiorno.

Nel dare una motivazione dell'eventuale voto del gruppo socialdemocratico, tengo a sottolineare di ritenere legittima e indispensabile un'accentuazione e una concentrazione degli interventi urgenti a favore dei cantieri del meridione e, in particolare, di Castellammare di Stabia. Non si tratta di favorire provvedimenti disorganici, perché il tutto deve avvenire dando il giusto valore alla ricerca della produttività e, in questo senso è opportuno che

tutti assumano precisi impegni e responsabilità, non escluse le organizzazioni sindacali. Ma le considerazioni economiche e sociali, che dovranno essere alla base dei provvedimenti, devono tenere nella giusta considerazione la gravità della situazione occupazionale di Castellammare di Stabia e l'improponibilità attuale di qualsiasi processo credibile di occupazione alternativa.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
LEONILDE IOTTI

CUOJATI. Concludo, rinnovando al Governo l'esortazione al massimo impegno per la soluzione dei problemi dibattuti, i quali non sono soltanto economici e tecnici, ma anche umani, perché riguardano la vita di centinaia di famiglie, la cui sorte ci sta particolarmente a cuore. Esprimo inoltre ai colleghi deputati la convinzione che su un problema di tanta urgenza e rilevanza sarebbe utile e produttivo che si pervenisse a stilare ed a votare una unica risoluzione.

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

PINTO. Intervengo molto brevemente, avendo già preso la parola nel corso del dibattito, per sottolineare la parte finale di questa discussione sulla cantieristica navale nel nostro paese. Spero solo che ognuno sia coerente nelle sue azioni rispetto alle posizioni che in quest'aula e fuori da qui ha assunto nei confronti dei lavoratori, specialmente nei confronti dei lavoratori di Castellammare di Stabia. Temo, infatti, che ancora una volta — ma spero di no — si celebri un compromesso che vada contro l'interesse dei lavoratori. Mi ritengo insoddisfatto della risposta del Governo, anche se in essa colgo la volontà del ministro di venire in futuro in quest'aula con risposte più precise e puntuali. Proprio perché voglio avere fiducia in quello che lei, signor ministro, ha detto sia in quest'aula sia in altre sedi sempre nell'ambito parlamentare, chiedo

che, in relazione a quelle che potranno essere eventuali svolte in futuro, lei tenga conto delle esigenze di centinaia di lavoratori che non possono accettare la permanenza in cassa integrazione, e non solo per le difficoltà economiche che la messa in cassa integrazione comporta. Qualche collega ha ricordato che la cassa integrazione consente di ottenere l'ottanta per cento del salario e che forse i lavoratori che sono in tale situazione possono effettuare il doppio lavoro o il lavoro nero. Vorrei ricordare che nel Mezzogiorno non vi è e non vi deve essere spazio per il doppio lavoro. Ma al di là delle difficoltà economiche — perché perdere il venti per cento della busta paga, per chi vive con quel salario, rappresenta un sacrificio notevole — i lavoratori non vogliono accettare la messa in cassa integrazione, in quanto oggi manca qualsiasi programma che riguardi il settore della cantieristica. Si fa un uso sbagliato della cassa integrazione; quindi noi, in attesa che il Governo elabori un programma serio e puntuale per la cantieristica, restiamo fermi nella richiesta della revoca immediata del ricorso alla cassa integrazione in tutti i cantieri, ma specialmente nei cantieri del Mezzogiorno, per il grave significato che assume tale ricorso laddove i livelli occupazionali sono così bassi.

PRESIDENTE. L'onorevole Guarra ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interrogazione Zanfagna n. 3-00351, di cui è cofirmatario.

GUARRA. Il regolamento della Camera dice che nella replica l'interrogante deve dichiarare se si ritenga o no soddisfatto. Ho ascoltato la lunga, elaborata, circostanziata e tecnica esposizione che il ministro ha fatto poc'anzi, ma da tutto ciò che ha detto non ho individuato una risposta decisiva ai problemi sollevati nella nostra interrogazione. Quindi, non posso che dichiararmi insoddisfatto.

PRESIDENTE. Sono così esaurite le repliche degli onorevoli interroganti.

Presentazione di un disegno di legge.

LOMBARDINI, Ministro delle partecipazioni statali. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOMBARDINI, Ministro delle partecipazioni statali. Mi onoro presentare, a nome del ministro delle finanze, il disegno di legge:

« Proroga del termine per l'emanazione dei testi unici previsti dall'articolo 17 della legge 9 ottobre 1971, n. 825, e successive modificazioni ».

PRESIDENTE. Do atto al ministro delle partecipazioni statali della presentazione di questo disegno di legge.

Sarà stampato e distribuito.

Si riprende la discussione.

CIRINO POMICINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIRINO POMICINO. Il contenuto di due risoluzioni, la nostra e quella dell'onorevole Cuffaro, è affine: le risoluzioni sono sovrapponibili, tranne qualche aspetto che riteniamo non sostanziale. In particolare, nella parte dispositiva, in cui si impegna il Governo, intendendo tutti raggiungere un effetto praticabile attraverso l'intervento del Governo, proponiamo agli estensori della risoluzione Cuffaro una modifica, nel senso di sostituire alle parole: « a revocare immediatamente », le altre: « a predisporre immediatamente gli interventi necessari per la revoca ». Non è un formalismo, trattandosi di giungere ad un voto del Parlamento che consenta al Governo di intervenire nel settore. La nostra risoluzione è più stringata, quella dell'onorevole Cuffaro è più particolareggiata, ma — ripeto — in sostanza esse sono largamente sovrapponibili.

Signor Presidente, chiedo pertanto una breve sospensione della seduta per verificare la possibilità (anche per la nostra proposta di modifica della parte dispositiva della risoluzione) di giungere ad un documento unitario. Vorrei soltanto rilevare che l'ampiezza del dibattito, estremamente vivace, e la risposta articolata del Governo rispetto ad un problema così grave sul piano nazionale, dovrebbero richiedere il massimo sforzo a tutte le forze politiche per giungere alla redazione di un documento unitario. Riteniamo di offrire il nostro contributo in questo senso: con una brevissima sospensione si potrà giungere ad una risoluzione unitaria.

BAGHINO. Chiedo di parlare a favore della proposta di sospensione della seduta.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BAGHINO. Aderiamo a questa proposta dell'onorevole Cirino Pomicino, perché noi siamo stati particolarmente attivi nello sforzo di giungere ad una risoluzione unica che vedesse il Parlamento unanime sugli incentivi da conferire a tutti i cantieri; aderiamo alla proposta perché, ove si giungesse realmente ad una risoluzione unica, ritireremmo la nostra mozione.

PINTO. Chiedo di parlare contro.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PINTO. Mi sembra che si chieda una sospensione della seduta per aggiungere o meno qualche altro cantiere rimasto fuori delle previsioni.

Una voce al centro. No!

PINTO. Per favore, per favore! Di questo abbiamo già discusso molto. Sia nella mia risoluzione che in quella del partito comunista e socialista, c'è la volontà di dare una risposta a livello generale, puntualizzando la drammaticità dei problemi del sud. Questo non significa un discorso

contrapposto, significa una logica giusta fino in fondo.

Signor Presidente, mi sia concesso — il dibattito è stato lungo — di insistere perché chi ha fatto promesse di interventi ed ha chiesto al ministro, come partito di maggioranza, la revoca immediata della cassa integrazione di Castellammare di Stabia (ci sono i verbali, e domani sapremo leggerli!), quale misura pregiudiziale rispetto a qualsiasi altro discorso, vada in quel paese a pagare i frutti di una politica non solo di demagogia, ma anche di attacco alle condizioni di vita dei lavoratori. Si proceda quindi nella discussione, fino alla votazione delle risoluzioni presentate.

CATALANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Catalano, a norma dell'articolo 41 del regolamento non posso darle la parola, perché sulla proposta di sospensione della seduta hanno già parlato un oratore a favore e uno contro.

CATALANO. Volevo soltanto precisare una cosa, anche rispetto a quello che diceva l'onorevole Cirino Pomicino...

PRESIDENTE. Mi permetta, onorevole Catalano: voglia dirmi a che titolo intende prendere la parola.

CATALANO. Mi permetta un minuto soltanto per chiarire una cosa. La questione investe due problemi: l'autocritica di parte e il giudizio sul precedente piano, e il problema, oggi, della cassa integrazione; siano chiari i termini dell'argomento...

PRESIDENTE. Ma questo riguarda il merito della questione. Piuttosto, chiedo all'onorevole Cuffaro, visto che a lui ci si rivolgeva, se accetta di modificare il testo della sua risoluzione secondo la proposta illustrata dall'onorevole Cirino Pomicino.

CUFFARO. Signor Presidente, volevo parlare contro la proposta di sospensione della seduta, ma anche spiegare il per-

ché del mio atteggiamento. La proposta fatta dall'onorevole Cirino Pomicino è interpretativa di una parte della nostra mozione; noi — ripeto — siamo contro la proposta di sospensione della seduta, ma riteniamo che si possa accogliere la modifica che l'onorevole Cirino Pomicino proponeva al dispositivo della risoluzione da noi presentata. Introducendo nella nostra risoluzione il concetto dell'impegno del Governo per la revoca della cassa integrazione, intendevamo appunto impegnare il Governo a compiere tutti gli atti necessari perché questo strumento...

PINTO. State cambiando posizione!

CUFFARO. No, non stiamo cambiando posizione...

PINTO. Perché avete paura...

CUFFARO. No, assolutamente, non è vero: noi abbiamo insistito per la revoca...

PRESIDENTE. Per favore, onorevole Pinto, lei non ha la parola (*Proteste del deputato Pinto*). La prego di lasciarmi parlare, onorevole Pinto. L'onorevole Cuffaro ha diritto di dire se accetta o no di modificare il dispositivo della sua risoluzione, perché altrimenti ogni altra proposta fatta non ha senso: quindi egli ha il diritto di parlare, e siamo nel rispetto del regolamento.

CUFFARO. È questo il concetto che volevo ribadire: non è necessaria la sospensione della seduta e, se si tratta di questo problema, noi accettiamo di modificare il dispositivo della nostra risoluzione come è stato testé proposto dall'onorevole Cirino Pomicino.

BIANCO GERARDO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Voglia indicarne il motivo, onorevole Bianco.

BIANCO GERARDO. Signor Presidente, insistiamo sulla proposta di sospendere la seduta per un quarto d'ora.

PRESIDENTE. Pongo pertanto in votazione la richiesta di sospendere la seduta per un quarto d'ora.

(*E respinta*).

Onorevole Baghino, mantiene la sua mozione?

BAGHINO. Per la verità, vorrei sapere se con la modifica del dispositivo della risoluzione Cuffaro abbiamo raggiunto la unificazione delle risoluzioni presentate, perché il problema non era tanto quello della sospensione della seduta, ma della unificazione delle risoluzioni presentate. In ogni caso, manteniamo la nostra mozione e chiediamo che la votazione avvenga per scrutinio segreto.

POCHETTI. Abbiamo i *dubàt* per conto della democrazia cristiana.

PRESIDENTE. Onorevole Pochetti, la prego!

MELEGA. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELEGA. Dopo le dichiarazioni del collega Cuffaro, che accolgono la modifica proposta dal collega Cirino Pomicino, chiedo di sapere qual è la versione esatta dei documenti che ci apprestiamo a votare.

Una voce al centro. Questo era lo scopo della sospensione.

PRESIDENTE. La votazione avverrà sulla mozione Baghino e quindi sulle risoluzioni, del cui testo sarà data nuovamente lettura.

Poiché sulla mozione Baghino è stata testé richiesta dal proponente la votazione a scrutinio segreto, e poiché la votazione avverrà mediante procedimento elettronico, avverto che decorre da questo momento il termine di preavviso previsto dal quinto comma dell'articolo 49 del regolamento.

Sospendo pertanto la seduta.

La seduta, sospesa alle 20,55, è ripresa alle 21,15.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, insiste sulla sua richiesta di votazione per scrutinio segreto della sua mozione?

BAGHINO. Non insistiamo, signor Presidente, con l'augurio che si possa giungere, mediante alcuni emendamenti ad una delle risoluzioni presentate, all'approvazione di un documento unitario.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Baghino. Passeremo pertanto alla votazione delle risoluzioni presentate.

CIRINO POMICINO. Signor Presidente, vi sono gli emendamenti da me proposti alla risoluzione Cuffaro.

PRESIDENTE. Onorevole Cirino Pomicino, ad una risoluzione non possono essere proposti formalmente emendamenti; è però possibile prospettare informalmente delle modifiche al suo testo, che i proponenti, se lo ritengono, possono accettare.

CIRINO POMICINO. Poiché prima abbiamo accennato all'esigenza, che riteniamo preminente, di una posizione unitaria della Camera su questo argomento, e poiché — come ho già detto — crediamo che le risoluzioni presentate siano largamente sovrapponibili, nel caso in cui dovessero essere accolte tre modifiche che proponiamo di apportare alla risoluzione Cuffaro, noi ritireremmo la nostra.

Il primo suggerimento riguarda la premessa della risoluzione, e precisamente la parte del documento che recita: « considerata l'esigenza di superare gli errori, i ritardi, la discontinuità che hanno sin qui caratterizzato la politica marinara nazionale ». Proponiamo, in particolare, di sopprimere le parole: « errori » e « discontinuità » di tale inciso.

Proponiamo poi di sostituire, al primo punto della parte propositiva, le pa-

role: « a revocare immediatamente i provvedimenti di messa in cassa integrazione », con le parole: « e predisporre immediatamente gli interventi necessari a revocare i provvedimenti di messa in cassa d'integrazione ».

Proponiamo infine di sostituire, al terzo punto della parte propositiva, le parole: « e pertanto eviti di smobilitare in qualsiasi modo gli impianti esistenti e si impegni a completare il programma di investimenti in corso », con le parole: « e pertanto verifichi in sede CEE il mantenimento dell'attuale capacità produttiva nazionale », perché non sfuggirà neanche ai presentatori della risoluzione Cuffaro che questo è un problema di carattere comunitario, essendo stata motivata sia nel corso del dibattito, sia già nella premessa di entrambe le risoluzioni, l'esigenza e la possibilità di mantenere integra la capacità produttiva nazionale del settore cantieristico. Ma non sfugge agli estensori della risoluzione che ciò comporta un momento di ricontrattazione e di ridefinizione all'interno della Comunità europea, in particolare per quanto riguarda, il cosiddetto piano Davignon.

Queste tre modifiche, signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentano il massimo sforzo che la democrazia cristiana sottopone ai presentatori della risoluzione Cuffaro, affinché su questo terreno, anche per problemi di carattere internazionale che si pongono, il Parlamento giunga ad una posizione unitaria, suscettibile di rafforzare l'iniziativa del Governo anche in campo internazionale.

Ove i nostri suggerimenti vengano accettati, ribadiamo che ritireremo la risoluzione da noi presentata.

PRESIDENTE. Onorevole Cuffaro, ritiene di poter accettare le modificazioni suggerite dall'onorevole Cirino Pomicino?

CUFFARO. Sì, signor Presidente. Preciso che anch'io sono convinto, come l'onorevole Cirino Pomicino, dell'importanza di pervenire ad un documento unitario, e proprio per questo abbiamo valutato attentamente le modificazioni proposte alla

nostra risoluzione. Non perché non ci siano errori, ma proprio per favorire un impegno unitario della Camera, accettiamo, quanto alla prima modifica proposta, di sopprimere la parola: « errori », mentre riteniamo che debba mantenersi la parola: « discontinuità ».

PINTO. Non ci sono errori!

CUFFARO. Ci sono, ci sono! Ci pare che la discontinuità dell'azione del Governo sia un fatto oggettivo, mentre gli errori siano da valutare (*Interruzione del deputato Pinto*).

PRESIDENTE. Onorevole Pinto, la prego!

CUFFARO. Del resto abbiamo abbondantemente argomentato sugli errori della politica governativa e sugli sprechi, sulle dissipazioni cui si è dato luogo in questi anni.

PINTO. Non esistono più errori...

CUFFARO. Per quanto riguarda la seconda modifica proposta alla nostra risoluzione, dichiariamo di accettarla, mentre possiamo accettare la terza modifica proposta solo a condizione che si modifichi la parola: « verifichi », con l'altra: « chiedi ».

PRESIDENTE. Onorevole Cirino Pomicino?

CIRINO POMICINO. Accettiamo le modifiche a sua volta segnalate dall'onorevole Cuffaro. Aderiamo, pertanto, alla risoluzione Cuffaro, che sottoscriviamo, e ritiriamo la nostra risoluzione.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Cirino Pomicino. Invito pertanto il ministro delle partecipazioni statali ad esprimere il parere del Governo sulle risoluzioni Cuffaro e Pinto.

LOMBARDINI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Il Governo è favorevole solo alla risoluzione Cuffaro.

PRESIDENTE. Passiamo pertanto alle dichiarazioni di voto sulle risoluzioni. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Melega. Ne ha facoltà.

MELEGA. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi deputati, le mozioni presentate hanno avuto in questa giornata un iter tormentato, un iter che, sotto spoglie linguistiche di cui molti dei colleghi hanno avuto notizia solo in questo momento (spoglie per altro parziali e frammentarie) ha nascosto una valutazione politica del gruppo radicale sempre più divergente da quella delle altre parti politiche presenti in aula. Per questo il gruppo radicale voterà a favore della risoluzione presentata dall'onorevole Pinto e contro la risoluzione presentata dall'onorevole Cuffaro, su cui pesa, a nostro avviso, il gravissimo inquinamento politico apportato dai colleghi della democrazia cristiana, inquinamento politico che i colleghi comunisti hanno accettato e che si apprestano a trasferire nel paese, a quei lavoratori di Castellammare che ieri hanno ascoltato il dibattito convinti che dalle forze di sinistra sarebbe venuta, prima, primissima esigenza da soddisfare, la richiesta di eliminazione della cassa integrazione che quei lavoratori vogliono e che da molti è stata denunciata, addirittura, come strumento di ricatto da parte del Governo. Non intendiamo far confluire, per quanto ci riguarda, i nostri voti con quelli della democrazia cristiana, i cui rappresentanti, oggi e ieri, sono i responsabili dello sfacelo della cantieristica, sfacelo denunciato in quest'aula da tutte le parti politiche.

Abbiamo ascoltato la esposizione del ministro, una esposizione completa e approfondita di cui gli va dato atto sul piano tecnico — finalmente c'è un ministro che mostra di sapere quel che dice, anche se quanto dice è a nostro avviso politicamente insufficiente —, dopo la quale, per altro, confermiamo la nostra posizione politica, che è di netta condanna dei precedenti errori, colleghi comunisti: errori che vogliamo sottolineare. Se oggi ci troviamo, insieme a voi e ai colleghi

democristiani, a denunciare in quest'aula la situazione gravissima dei cantieri italiani, non è perché la situazione mondiale del settore sia altrettanto grave, ma per il fatto che la gestione politica della cantieristica italiana è quella che ha creato la realtà nella quale ci troviamo. È la gestione voluta, ministro Lombardini, dai suoi predecessori. Basta leggerne i nomi! I suoi predecessori alle partecipazioni statali sono stati: Bo, Togni, Forlani, Malfatti, Ferrari Aggradi, Piccoli, Gullotti, per finire con Bisaglia, prima di lei, quel Bisaglia che è stato l'altro giorno definito dal presidente della Commissione industria, in Commissione industria, « o un malversatore o un incompetente » (cito testualmente le parole del collega La Malfa).

Allora, cari colleghi comunisti, non si può far finta che non vi siano errori, e non si può far finta che certe parole, usate in un modo piuttosto che in un altro, significhino la stessa cosa. Là di fronte abbiamo i responsabili dei mali che denunciavamo! Di conseguenza, quando si accetta, su talune motivazioni, di tornare con loro ad affrontare, in modo a nostro avviso incompleto e frammentario, qual è quello delineato dal ministro Lombardini, i problemi della cantieristica, si finisce col tornare, di qui a tre mesi, sei mesi, un anno, nuovamente di fronte ai problemi in questione, ancora più ingigantiti.

Non crediamo alla capacità politica ed alla capacità tecnica proveniente da una determinata direzione. Non crediamo che le forze politiche che sono dietro un dicastero, quello delle partecipazioni statali, il cui ministro è un democristiano, abbiano la capacità di imporre veramente quello che lo stesso ministro Lombardini ha chiamato un mutamento radicale, necessario, nella gestione della cantieristica italiana. E a voi, colleghi comunisti, che avete votato contro questo Governo, come noi radicali, chiedo: come andrete domani a giustificare il vostro voto, e non solo ai lavoratori di Castellammare, se queste promesse, non a caso velate da parole un po' più oscure di quanto non avreste voluto, non saranno mantenute?

Se la situazione della cantieristica in una città come Trieste, così icasticamente descritta dalla collega Benco Gruber, non migliorerà, che senso avrà un voto di sfiducia al Governo quando poi, nella gestione quotidiana, continuate ad autorizzare quelle strutture, quegli uomini, quel modo di pensare, quel modo politico di affrontare un problema che si è aggravato in tutti questi anni? Quando la Finmare è amministrata da un Crociani, non si può poi chiedere di continuare a gestire la cantieristica italiana. Voi, colleghi comunisti, oggi con il voto vostro date un alibi a coloro che continueranno a gestire il settore cantieristico in questo modo. Per questi motivi, voteremo contro la mozione dell'onorevole Cuffaro e a favore di quella dell'onorevole Pinto.

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

CALDORO. Credo che i gruppi della democrazia cristiana, del partito comunista, del partito socialista, del partito repubblicano e del partito socialdemocratico, nell'accingersi a votare — credo tutti a favore — una risoluzione unitaria, abbiano compiuto interamente il loro dovere nei confronti non solo del più generale problema della cantieristica ma anche nell'interesse fondamentale dei lavoratori interessati. Ritengo che sia più utile, per i lavoratori di Castellammare e di Palermo, che la Camera esprima un convincimento unitario e una indicazione unitaria, affinché il Governo sia impegnato alla concreta soluzione del problema. Se ci si richiama agli interessi dei lavoratori non si può che valutare in tal modo la questione, così come ci accingiamo a risolverla. Ma io dico che non poteva essere diversamente, date le basi di partenza sulle quali avevamo sviluppato il dibattito. Credo, collega Cirino Pomicino, che, se una modifica sostanziale vi è stata, questa è da attribuirsi al Governo. Valuto questo come un elemento estremamente positivo: un Governo non

può che avere un tale tipo di rapporto nei confronti del potere legislativo.

Le mozioni presentate, come i colleghi ben sanno, erano due: l'una a firma del collega Cuffaro e l'altra dell'onorevole Gava, a parte quell'*escamotage* della richiesta di votazione a scrutinio segreto, poi ritirata, da parte del gruppo del Movimento sociale italiano. Le due mozioni avevano però dei punti analoghi; vi si ritrovava un giudizio negativo sul piano di settore della cantieristica e la richiesta di ripresentare un nuovo piano, insieme alla necessità di arrivare ad una sospensione del ricorso alla cassa integrazione. Su questi punti vi era un sostanziale accordo tra le due mozioni. Come avremmo potuto concludere diversamente i nostri lavori, dopo aver affrontato un dibattito così impegnato, se non unificando le due mozioni presentate? Non giungere a quel risultato sarebbe equivalso a falsare i dati politici e sociali della questione, perché credo che tutti i presentatori delle mozioni siano stati animati dalla volontà di dare un contributo decisivo al problema del settore cantieristico.

Mi riferisco anche a dati tecnici, ma brevemente. Eravamo partiti da una situazione di consenso generale sulla valutazione del vecchio piano di settore e sulla esigenza del piano-stralcio nella conferenza nazionale dei trasporti, che ha visto sostanzialmente un accordo di tutte le forze politiche dell'arco democratico per dare alcune indicazioni precise proprio nel settore della cantieristica, considerando in una visione unitaria i problemi dei trasporti e dei settori industriali a sostegno della politica dei trasporti in Italia: in particolare quello della cantieristica, oltre a quello della metallurgia ferroviaria, delle costruzioni aeronautiche, eccetera: tutte le questioni, cioè, che affliggono il settore delle partecipazioni statali nel nostro paese.

Trovammo un accordo in quella sede; perché non avremmo dovuto trovarlo in questa, collega Melega? (*Interruzione del deputato Melega*). Ci sono stati tutti questi precedenti, e c'è chi li ignora perché,

magari, non vi ha partecipato; (ho visto pochi dei colleghi del gruppo radicale a quel dibattito; per la verità erano un po' di meno nella vecchia Camera, ma anche come partito non è che abbiano dato un grosso contributo su queste questioni). Poi, improvvisamente, riesce anche abbastanza agevole, quando le cose non si sono affrontate nel loro complesso, presentare delle posizioni che hanno solo la parvenza di essere più avanzate (*Interruzione del deputato Melega*).

Voglio fare anche un'altra considerazione. Che il gruppo della democrazia cristiana accetti una mozione in cui si afferma che bisogna cambiare i metodi e gli indirizzi della gestione di questo settore non è certo cosa da poco! Che non si parli più di « errori », non credo sia un fatto così dirimente e sconvolgente da far ritenere che non facciamo gli interessi dei lavoratori del nostro paese e delle parti più avanzate (tecniche, sociali e sindacali), come invece abbiamo fatto!

Credo invece che occorra dare atto ai colleghi dei gruppi che compongono la maggioranza governativa, e che forniscono anche il personale politico e tecnico dell'attuale compagine governativa, di aver assunto il massimo dell'impegno, in coerenza con la mozione da essi presentata. Do atto anche al rappresentante del Governo di aver dimostrato un notevole impegno nel suo rapporto con il potere legislativo, perché anche la posizione del Governo, all'inizio del dibattito, non era quella che ora dichiara e dimostra di accettare nel momento in cui si dice favorevole alla risoluzione che ho avuto l'onore di presentare, insieme al collega Cuffaro e ad altri colleghi, e su cui ha espresso la sua convergenza il collega Cirino Pomicino, ritirando la sua risoluzione. Credo che, in questo modo, il problema che è oggi in discussione possa essere risolto nel senso più giusto, più coerente e più conforme, non solo alla serietà del dibattito che si è avuto in queste due giornate, ma anche rispetto agli interessi fondamentali e sostanziali dei lavoratori interessati (*Applausi dei deputati del gruppo del PSI e all'estrema sinistra*).

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

ALINOVÌ. Parlerò molto brevemente, signor Presidente, perché il collega Caldoro ha chiarito molto bene le ragioni per cui egli stesso ed il collega Cuffaro, come presentatori della mozione prima e della risoluzione poi, hanno compiuto quello che io ritengo un atto di grande responsabilità ed anche di intelligenza politica. Questo, naturalmente, non può essere apprezzato dal collega Melega e da altri colleghi del gruppo radicale, i quali evidentemente hanno altri obiettivi, diversi da quelli che noi abbiamo.

TESSARI ALESSANDRO. È il compromesso storico che non ci piace!

ALINOVÌ. Noi avevamo due impegni: il primo è quello di mantenere ferma la sostanza di tutta la nostra impostazione politica sulla questione della cantieristica. Noi la mozione sulla cantieristica non la abbiamo presentata dopo che era intervenuta la sospensione della cassa integrazione a Castellammare di Stabia, ma prima! E l'abbiamo presentata in una visione nazionale, oltre che meridionalistica, la quale è stata poi illustrata ampiamente dagli interventi che hanno svolto i compagni Cuffaro, Antoni, Vignola, cioè deputati di tutte le parti d'Italia.

In secondo luogo, avevamo ed abbiamo l'obbligo di mantenere — onorevoli colleghi radicali, forse questo a voi può interessare poco — le basi di un movimento unitario a Castellammare di Stabia, a Trieste, a Genova, in Toscana, a Taranto, a Palermo e ovunque nel nostro paese.

Il fatto che i colleghi della democrazia cristiana responsabilmente in questo momento ritirino la loro risoluzione e aderiscano, sia pure con quelle parziali modifiche, alla risoluzione dei colleghi Cuffaro e Caldoro costituisce un elemento di grandissima importanza politica. In sostanza qui si è verificato, nel corso di questa battaglia, un elemento nuovissimo che voi non avete assolutamente considerato, ma che mi auguro considererete. In-

fatti la posizione del Governo è completamente modificata, mi duole dirlo al ministro Lombardini, con l'accettazione di questa risoluzione che prevede il piano stralcio e, entro quei determinati termini, la presentazione del piano del settore, nonché la revoca, nei modi dovuti, della cassa integrazione: revoca che non può essere determinata per decreto dal ministro, ma può e deve essere perseguita attraverso una pressione politica che il potere esecutivo deve attuare (penso alla revoca della cassa integrazione a Castellammare di Stabia, a Palermo e in qualsiasi altro cantiere di quelle zone nevralgiche che noi abbiamo indicato nella risoluzione, prima di tutto nella città di Trieste, nella zona della Venezia Giulia che certamente è una delle zone più provate, e non soltanto per quanto riguarda il settore della cantieristica). A questo punto riteniamo che è stata raggiunta una posizione politica che favorisce l'unità dei lavoratori e la soluzione dei problemi che sono sul tappeto. Questo è il nostro compito di parlamentari comunisti rappresentanti del movimento operaio e di combattenti per la causa meridionale e nazionale per lo avanzamento economico del nostro paese.

Infine qui si è verificato un altro caso molto importante e cioè che questo Parlamento non è la cassa di risonanza del Governo o dello schieramento governativo ma è un libero Parlamento che discute e affronta nel merito i problemi e trova appunto, attraverso il confronto, la soluzione che più corrisponde ai problemi del paese. Per questi motivi noi siamo soddisfatti e voteremo a favore della risoluzione dei colleghi Cuffaro e Caldoro. Malgrado ci sia stato un atto di faziosità — così lo voglio definire — da parte dei colleghi radicali, ci asterremo sulla risoluzione del collega Pinto. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazioni di voto l'onorevole Baghino. Ne ha facoltà.

BAGHINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario di

Stato, dagli atti parlamentari che testimoniano i dibattiti in aula e in Commissione risulta che non appena si verificò l'accenno della crisi cantieristica del 1974, il Movimento sociale-destra nazionale attraverso i propri rappresentanti si è battuto per ottenere interventi immediati e si è opposto a qualsiasi riduzione e a qualsiasi sacrificio. Abbiamo difeso costantemente tutti i cantieri navali d'Italia, fossero essi in Liguria o in Sicilia o nel Napoletano. Ecco perché siamo lieti questa sera di aver contribuito abbondantemente, con i nostri interventi, a far sì che la Camera giungesse ad un'unica risoluzione. Il ritiro della nostra mozione ha avuto soltanto questo significato. Noi voteremo questa risoluzione che non ha colore politico ma esprime una volontà collegiale con l'intenzione di controllare e di pungolare il Governo perché attui non solo la fine della cassa integrazione per i cantieri navali ma anche la salvezza di tutti i cantieri. Finalmente non si parlerà più di ridimensionamento, di riduzione e di chiusura, bensì di incremento di lavoro per tutti. Se non dovesse essere così insorgeremo prontamente contro il Governo, contro la maggioranza e contro chi dimostrerà di dimenticare gli impegni solenni presi questa sera.

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

PINTO. In molti interventi il dibattito è stato definito « denso di contenuti », ed anche il modo in cui si è arrivati alla risoluzione finale indica che il dibattito è stato diverso da tanti altri, per lo meno più vivo. Però, anche alla fine di questo dibattito, comunque, quasi fosse Vangelo, si doveva trovare il modo di attaccare il gruppo radicale: se ciò fa parte del dibattito parlamentare, se è obbligatorio, ben venga!

POCHETTI. Sei tu che hai aperto le ostilità!

PINTO. Diciamo la verità: questo dibattito era giunto in Parlamento per mo-

tivi abbastanza particolari; ed era iniziato con interventi di deputati napoletani, essenzialmente della democrazia cristiana. È vero, vi sono stati i discorsi sulla nobiltà della classe operaia di Castellammare, ma io non li faccio, non rappresento le masse popolari, non rappresento la classe operaia, siamo ben poca cosa. In nome della nobiltà della classe operaia si è voluto giustificare il fatto che di Castellammare di Stabia si ha paura, perché può essere il termometro di Gava che cade, del PCI che sale, di Gava che può risalire e di Gava che può cadere.

Non è un caso che il primo intervento della democrazia cristiana sia stato di Antonio Gava, il quale ha riscoperto in quest'aula i problemi operai, i problemi del popolo, della povertà, dell'emarginazione napoletana. Poi a ruota vi sono stati gli altri interventi, altrimenti si sarebbe restati fuori del pollaio, all'interno della democrazia cristiana. Qualcuno si è ricordato poi anche di Palermo, e che sia benvenuto Palermo!

RUBINO. Come qualcuno? Sono venuto apposta!

PINTO. Verrà messo agli atti che i palermitani hanno parlato di Palermo, non ti preoccupare!

Poi vi sono state delle perplessità: ma come, Venezia e Trieste no? Mi sto abituando a queste cose, non me lo ordina il medico di stare in questo posto, e ne devo accettare le conseguenze. Certo, ho partecipato ai dibattiti fuori dell'aula, quando il ministro diceva ai democristiani: « voi volete creare un precedente, per cui con un atto del Parlamento si toglie la cassa integrazione! ». E poi il collega Alinovi, parlando della faziosità radicale, dice: « voi volete semmai che la cassa integrazione si revochi con un decreto », usando le parole del ministro e della democrazia cristiana! Cirino Pomicino, Gava, Federico, rileggetevi i vostri interventi: avete detto, perché vi erano state le delegazioni di Castellammare, « revoca immediata come pregiudiziale ». Era diventata la parola d'ordine che vi aveva unito in

un certo momento del dibattito. La democrazia cristiana poi non poteva mantenere la sua parola d'ordine, perché il ministro ha detto qualcosa « di là », mentre adesso è tutto risolto; ma ora dovete anche scegliervi un altro ministro delle partecipazioni statali, se chiedete queste cose come partito che fa parte della maggioranza che appoggia il Governo. Ma il Governo resta fuori dell'aula, perché questo è il santuario, la celebrazione del modo di fare politica!

Poi si è tornati « di qua » e la democrazia cristiana è nell'imbarazzo: come si può fare? Ci sono gli operai di Castellammare di Stabia, benedetti e santi operai! C'è il ritorno a casa. Come, abbiamo parlato della revoca immediata e poi non ne parliamo più? E c'è anche il problema del Governo. Come facciamo: il Governo dice di no a noi, che costituiamo un partito che lo sostiene? E si doveva trovare la soluzione. Il partito comunista diceva no, era intransigente. Revoca immediata (diceva di là, diceva di là, operai che state lì) se si parla di attuare misure atte a revocare la cassa integrazione, di là diceva. E poi chi ce lo dice, e se poi non lo fate? Per tanti anni non avete fatto niente, dobbiamo avere fiducia da adesso? E, conseguente a questo discorso, in aula si ritira anche la parola « errore ». Non esistono più errori. Però, si doveva celebrare la politica. Allora l'intervento del ministro, che fino a poco tempo fa era a zero, non aveva raccolto niente, è diventato una posizione seria. Caldoro, che fino a quel momento si agitava di là, come non prendere... e come pensare che si potesse arrivare a questo dibattito con due posizioni diverse? E fino a quel momento le posizioni erano state separate.

Alinovi che, guarda caso, nel momento in cui si poteva incastrare la democrazia cristiana senza rinnegare niente, mantenendo le posizioni, circa la revoca accettata; e così si dice che poi si farà il piano, si farà lo stralcio, mentre il Governo deve rimangiarsi, i suoi errori, deve pagare pubblicamente i suoi errori. Prima la revoca si doveva ribadire, perché gli operai non devono pagare, poi tutto il resto.

Però, la democrazia cristiana conta, si deve tener conto della posizione della democrazia cristiana, perché altrimenti non si celebra il rito della politica in questa aula.

Ed allora raccogliamo, accettiamo la posizione della democrazia cristiana, eccetera. Signor Presidente, non sono fra quelli che dicono... (*Interruzione all'estrema sinistra*). Stai zitto per favore, non è vero che hai accettato, l'hai cambiata; se poi andrete a dire questo per mettervi la coscienza a posto, fatelo pure. Signor Presidente, io non sono tra quelli che pensano che la politica sia una cosa sporca, perché altrimenti non starei in Parlamento e non cercherei di dare il mio modesto contributo, di chi non rappresenta niente, né masse, né operai, né emarginati, niente, di chi forse può e tenta di rappresentare solo se stesso, in modo onesto e fino in fondo; e poiché credo ancora alla politica e vi ringrazio, colleghi dei vari partiti, per quello che mi avete fatto, per quello che mi avete dimostrato, perché mi date ancora una volta la forza per credere nelle battaglie che sostengo; perché voi forse, se fossi un debole, mi spingereste a pensare che la politica è una cosa sporca, che è solo un rito; invece no. Vi ringrazio, perché penso che valga ancora la pena di andare avanti (*Applausi dei deputati del gruppo radicale*).

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

CIRINO POMICINO. Sarò breve, nel ricordare che quando abbiamo ritirato la nostra risoluzione... (*Interruzione del deputato Pinto*). Un attimo solo e rispondendo anche a te, Pinto. Dicevo che, quando abbiamo ritirato la nostra risoluzione, abbiamo inteso sottoscrivere a nome della democrazia cristiana la risoluzione presentata. E non è certamente il caso di affermare: hanno aderito alla nostra, abbiamo aderito alla loro. Credo che questi problemi non trovino cittadinanza in un'aula parlamentare, quando il dibattito

prima e la stessa presentazione delle risoluzioni — lo sa benissimo l'onorevole Cuffaro, e lo ha ricordato, in verità molto puntualmente, l'onorevole Caldoro — aveva di fatto registrato una convergenza di posizioni. Quindi, non è un problema di aderire o di non aderire, è un problema di ricercare, anche sul piano formale ed esterno, quella unità che il dibattito e la stessa presentazione delle risoluzioni, di fatto, aveva determinato in quest'aula. Quindi, noi abbiamo sottoscritto la risoluzione presentata dopo il ritiro della nostra. Ed io potrei capire l'onorevole Melega, che non credo sia abituato a frequentare il Mezzogiorno, ma non ricordo di aver visto a Castellammare l'onorevole Pinto, quando i lavoratori hanno chiesto e forse anche imposto... (*Interruzione del deputato Pinto*)... alle forze politiche la ricerca dell'unità. La risposta di oggi, alla quale la democrazia cristiana ha contribuito con il massimo sforzo possibile, è stata la risposta a quella richiesta di unità che la gente del Mezzogiorno richiedeva a tutte le forze politiche. Scusatemi, colleghi radicali, ma siete stati gli unici a sottrarvi a questo sforzo che la gente del Mezzogiorno chiedeva per risolvere questo problema!

PINTO. Ha firmato Baghino, vi basta Baghino!

CIRINO POMICINO. Nel merito, signor Presidente, onorevoli colleghi, quali erano gli elementi di fondo emersi dalle due risoluzioni e nel corso del dibattito? Innanzitutto, l'elemento di un nuovo piano della cantieristica, anche alla luce del dibattito svoltosi nella precedente legislatura, l'elemento di un piano-stralcio visto come fattore urgente per rilanciare un settore che ha ancora delle potenzialità, anche se vive un momento di congiuntura difficile, l'elemento della ripresa di una iniziativa del Governo nell'ambito della Comunità europea per la quale la volontà unitaria del Parlamento è un momento rafforzativo, l'elemento dell'accentuazione della connotazione del Mezzogiorno, senza nulla togliere, certamente, anche

alle altre strutture cantieristiche, ma sapendo che quando si parla di indirizzi politici ci si deve anche ricordare della priorità del Mezzogiorno, non in termini generali, ma in termini di singoli provvedimenti all'interno delle diverse scelte politiche. Non è un caso, onorevoli colleghi, che questo dibattito sulla cantieristica sia scaturito da un'iniziativa nata nel Mezzogiorno, che ha avuto la capacità di non restare — e c'erano le tentazioni — nel chiuso di un provincialismo, ma al contrario di proporre attraverso gli interventi di tutte le forze politiche un respiro più ampio che ha affrontato il problema della cantieristica sul piano nazionale.

Ecco perché, signor Presidente, non ci attardiamo nel considerare se si sia aderito o se non si sia aderito a questo o a quel documento, ma registriamo con soddisfazione che anche sul piano formale è emersa quella posizione unitaria che il dibattito aveva fatto registrare, che, prima di tutto le popolazioni del Mezzogiorno avevano in questi giorni pressantemente richiesto con la loro lotta e la loro iniziativa (*Applausi al centro*).

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

CATALANO. A nome del gruppo del PDUP, dichiaro di votare contro la risoluzione Cuffaro e di astenermi su quella dell'onorevole Pinto per alcuni motivi che cercherò brevemente di esporre.

È incontestabile che vi fosse una spinta, proveniente anche dai lavoratori, a ricercare l'unità in Parlamento e che la possibilità di arrivare ad un documento unitario fosse nell'animo dei vari gruppi, tant'è vero che abbiamo discusso per circa un'ora a questo scopo; per cui non voglio fare delle mistificazioni su questo punto. Ma desidero piuttosto soffermarmi sul contenuto reale dell'unità e della mediazione raggiunte. È su questo aspetto che noi non siamo d'accordo.

Devo dare atto all'onorevole Cirino Pomicino di sapere ciò che chiede e di ottenere ciò che desidera; su che cosa, in-

fatti, si differenziavano le due risoluzioni presentate? Su due elementi sostanziali, che cercavo di ricordare anche in quel breve intervento interrotto dal Presidente, e cioè il giudizio sul piano del 1976, su quel piano che questo Parlamento ha riconosciuto essere responsabile della situazione attuale, e sull'azione del Governo. Era, questa, la prima sostanziale differenza fra le due risoluzioni. La seconda differenza verteva sul problema della cassa integrazione, sul quale il gruppo della democrazia cristiana ha avuto quanto meno una posizione oscillante. Anche nella risoluzione del gruppo democristiano si chiedeva la revoca della cassa integrazione, ma soprattutto nelle dichiarazioni del presentatore o di altri deputati democristiani vi è stata un'accentuazione o un'oscillazione su questo problema.

È su questi due punti che, a mio avviso, si incentra la posizione espressa dalla risoluzione della democrazia cristiana. Ma vi è di più. Vorrei riallacciarmi alla replica del ministro, del professor Lombardini, la quale ha avuto un tono che, a causa della lucidità dello scienziato, suonava obiettivamente autocritico rispetto alle dichiarazioni dei precedenti ministri e che comunque riconosceva la necessità di predisporre un piano organico e di avviare una diversa politica nel settore. Ora, questa Camera deve passare dalle dichiarazioni ai fatti, deve esprimere fatti concreti, deve incalzare il Governo.

Ma sul secondo punto si è rinunciato a quella posizione, sulla quale noi saremmo stati d'accordo: se non fossero state apportate quelle modificazioni noi del PDUP avremmo votato a favore della risoluzione Cuffaro. Ma, quando si rinuncia all'unica possibilità di incalzare concretamente il Governo per la presentazione di un piano-stralcio e di un piano generale per la cantieristica, si rinuncia in realtà all'opposizione in questa Assemblea. Nella precedente stesura, sulla quale noi eravamo d'accordo, il secondo punto chiedeva la revoca immediata dei provvedimenti di messa in cassa integrazione a Castellammare di Stabia, a Palermo e in altri eventuali stabilimenti navali. in at-

tesa della definizione degli strumenti a sostegno della cantieristica nazionale e quindi dei programmi di attività dei cantieri. Questa è una posizione politica diversa, e lo è anche per un altro motivo. A Castellammare di Stabia, in un momento in cui vi sono commesse e si vara una nave, mentre i sindacati sostengono che vi è una eccedenza al massimo di sessanta unità da mettere in cassa integrazione, ne sono state messe in cassa integrazione duecento. E su quella posizione che la direzione della Fincantieri cerca di giocare per premere in un certo modo sul Parlamento e sullo stesso Governo. Questo, onorevole ministro, è anche il problema dell'EGAM, visto che lei lo ha citato positivamente. Quindi, diventa un elemento di principio, di un uso distorto di una legislazione che garantiva prima di tutto al Mezzogiorno che non sarebbero stati intaccati i livelli occupazionali.

Si può anche raggiungere una condizione di mediazione e di compromesso, ma non è necessario enfatizzare queste cose. Pensare con questo di costruire un diverso rapporto nel Parlamento tra le varie parti politiche significa a volte tenere un comportamento quanto meno oscillante su un dibattito che fu aperto drammaticamente nella sinistra. Del resto, già a Castellammare di Stabia vi furono dei segni terribili nelle elezioni del 1978. A noi questa situazione non piace, ma non vogliamo essere profeti di sventura. Speriamo che questa situazione non si risolva nel Mezzogiorno in una terribile situazione di una maggioranza che — me lo consentirete — deborda troppo unitariamente in questo Parlamento e che rischia di creare più confusione e meno chiarezza.

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto sulle risoluzioni presentate. Pongo pertanto in votazione la risoluzione Cuffaro-Caldoro-Cirino Pomicino.

(È approvata).

Dobbiamo ora passare alla votazione della risoluzione Pinto.

LABRIOLA. È preclusa !

PRESIDENTE. Per la verità alcuni punti della risoluzione Pinto n. 6-00005 sono in contraddizione con alcuni punti della risoluzione appena approvata, e dovrebbero quindi considerarsi preclusi. Poiché tuttavia ciò non riguarda tutte le parti della risoluzione Pinto, acconsento a porla ai voti.

Pongo pertanto in votazione la risoluzione Pinto.

(È respinta).

È così esaurita la discussione delle mozioni e delle interrogazioni sulla crisi del settore cantieristico.

Per la formazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che l'ordine del giorno della seduta di domani reca al primo punto l'assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa; al secondo punto la discussione dei progetti di legge nn. 415, 443, 571 in materia di espropri effettuati per l'esecuzione del quinto centro siderurgico di Gioia Tauro; al terzo punto la discussione del conto consuntivo e del progetto di bilancio delle spese interne della Camera.

BAGHINO. Chiedo di parlare contro l'ordine del giorno testè annunziato dalla Presidenza e sui motivi che lo hanno determinato.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà, onorevole Baghino. La invito però ad esporre le ragioni per cui chiede la modifica dell'ordine del giorno, senza illustrare i motivi che lo hanno determinato.

BAGHINO. I motivi per cui propongo la modifica dell'ordine del giorno derivano da quelli per cui vi è opposizione perché, tra l'altro...

PRESIDENTE. Veramente, non si può dire che uno dei pregi di questa Camera sia la concisione! Si comincia sempre *ab inis fundamentis*! Comunque, proceda; la pregherei piuttosto di essere stringato, vista l'ora!

BAGHINO. Tenterò di dimostrare infondata la sua preoccupazione, signora Presidente.

Non è possibile, a norma di regolamento, iscrivere all'ordine del giorno della seduta di domani la discussione dei progetti di legge nn. 415, 443 e 571, non essendo ancora state stampate le relazioni per la maggioranza e di minoranza.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, stamane, prima della sospensione della seduta, l'Assemblea ha autorizzato la Commissione a riferire oralmente su questi progetti di legge.

BAGHINO. Ma io al momento della sospensione della seduta ero presente: evidentemente, mi sono tanto distratto da non accorgermi di tutto ciò (*Commenti all'estrema sinistra*).

In ogni caso, dubito che tale richiesta potesse esser fatta, nella riunione dei capigruppo svoltasi stamane dalle 11 alle 12,30, al momento della sospensione della seduta; una procedura del genere mi pare sia per lo meno eterodossa.

LABRIOLA. Questa è un'altra questione.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, se lei mi consente le leggo il resoconto sommario, nella parte recante l'autorizzazione di relazione orale:

« PRESIDENTE comunica che la IX Commissione permanente (Lavori pubblici) nella seduta odierna, in sede referente, ha deliberato di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente all'Assemblea sui seguenti progetti di legge:

MANCINI GIACOMO ed altri: « Proroga del termine di cui al settimo comma dello articolo 53 del decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, per quanto riguarda gli espropri effettuati per

l'esecuzione dei lavori del 5° Centro siderurgico di Gioia Tauro » (415), AMBROGIO ed altri: « Modifica dell'ultimo comma dell'articolo 147 del testo unico delle leggi sul Mezzogiorno approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1967, n. 1523 » (443) e « Modifiche alla disciplina delle espropriazioni effettuate ai sensi delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno » (571) (*la Commissione ha proceduto all'esame abbinato*).

(Così rimane stabilito).

Sospende la seduta fino alle 16 ».

BAGHINO. Devo lamentarmi con me stesso per aver pensato che, sapendo i funzionari che nella riunione dei capigruppo avevo annunciato la nostra opposizione alla richiesta di autorizzazione di relazione orale sui progetti di legge nn. 415, 443 e 571, essi usassero la cortesia di avvertire il gruppo in aula. Ho pensato a questo, ripeto: non è avvenuto, e faccio ammenda.

Riprendendo il mio intervento contro l'iscrizione all'ordine del giorno della seduta di domani dei progetti di legge su Gioia Tauro, a parte il fatto che con l'autorizzazione di relazione orale si è posto un ostacolo alla presentazione di una relazione di minoranza, ricordo che la Conferenza dei capigruppo aveva deciso un certo programma dei lavori per questa settimana. Stamattina i capigruppo sono stati convocati dal Presidente per stabilire l'ordine del giorno della seduta di giovedì, dato il prolungarsi del dibattito sul problema della cantieristica. Inopinatamente, è stato inserito un argomento di primaria importanza, dopo che i capigruppo avevano comunicato ai singoli parlamentari quale sarebbe stato il programma della settimana, regolandosi quindi ciascuno in base a tale programma.

Da notare, che i progetti di legge in questione sono stati approvati appena stamani alle 10, dalla IX Commissione in sede referente. Inoltre, era stato comunicato alla Presidenza di usare quella cortesia che viene usata a tutti i gruppi quando è in corso un loro congresso nazio-

nale: e da venerdì mattina si apre appunto il congresso nazionale del MSI-destra nazionale.

Ciò nonostante, dicevo, è stato inserito nell'ordine del giorno un argomento di vitale importanza, che ha portato polemiche nell'ambito della stampa, ma anche dei partiti, che in quest'aula è stato oggetto di numerose sedute. Non è possibile limitare a domani, in fine di settimana, la discussione di un argomento di tale importanza. Proporrei, pertanto, che l'ordine del giorno si restringesse agli altri punti indicati dal Presidente, per rinviare a lunedì della prossima settimana l'inizio della discussione dei progetti di legge nn. 415, 443 e 571.

LABRIOLA. Chiedo di parlare a favore dell'ordine del giorno della seduta di domani annunciato dalla Presidenza.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LABRIOLA. Non vi sarebbe bisogno di farlo, ma riteniamo comunque utile dare atto alla Presidenza e agli uffici di una totale correttezza nella procedura che si è seguita fino ad oggi. Era obbligo della Presidenza, posto che la Commissione lavori pubblici lo aveva chiesto, di chiedere in aula l'autorizzazione alla relazione orale, sui progetti di legge nn. 415, 443 e 571, libera l'aula di negarla o di concederla. È questo un elemento autonomo rispetto alla decisione di iscrivere o no all'ordine del giorno della seduta di domani i provvedimenti sugli espropri dei suoli di Gioia Tauro. Quindi credo che non solo sia stato corretto, ma doveroso da parte degli uffici, e soprattutto da parte della Presidenza, di comunicare all'Assemblea la richiesta di autorizzazione di relazione orale.

In termini politici, perché tali essi sono, siamo fermamente decisi (e per questo appoggiamo in pieno la proposta della Presidenza) a concedere ad ogni gruppo la possibilità di assumersi le proprie responsabilità sulla questione relativa agli espropri delle aree destinate agli insediamenti industriali di Gioia Tauro, perché non intervenga nessun elemento di confusione o di annebbiamento delle responsa-

bilità di ciascun gruppo per quanto riguarda questa grossa questione politica, sociale e anche di costume.

Quindi siamo contrari alla modifica dell'ordine del giorno proposto dalla Presidenza, mentre appoggiamo in pieno tale ordine del giorno, anche per un altro argomento che ci sarà cosentito di richiamare molto brevemente. Non vorremmo che il Governo si trovasse obbligato a provvedere con un atto straordinario di urgenza di fronte al fatto che il Parlamento, per questa o per quella ragione — non entro nel merito delle singole ragioni, ciascuna delle quali avrà anche la sua legittimità — rimanga inerte di fronte ad una situazione che ai primi giorni di ottobre rischia di creare situazioni irreversibili. E questo non solo circa il destino dominicale di questi terreni, con fatti di carattere economico ben precisi, che troveranno modo di essere illustrati nella loro natura morale nel dibattito che vi sarà domani mattina; ma anche circa il destino degli insediamenti (uguali o sostitutivi: questo sarà deciso in separata sede, nell'azione politica complessiva del Governo e della maggioranza del Parlamento) per la industrializzazione di una zona e per il mantenimento, dato che si parla di innovamento e recupero, di un impegno non di questo o quel Governo, ma dello Stato, delle istituzioni e del Parlamento nei confronti della popolazione di un'intera regione.

Queste sono le ragioni per le quali siamo fermamente contrari all'opposizione che non a caso è stata manifestata dallo stesso gruppo che si è opposto, anche questo va ricordato, a deferire i progetti di legge in questione alla Commissione lavori pubblici in sede legislativa per ottenere una rapida e sollecita definizione della questione; pertanto ci dichiariamo favorevoli all'ordine del giorno della seduta di domani annunciato dalla Presidenza.

BAGHINO. Chiedo di parlare sull'intervento dell'onorevole Labriola.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, lei ha già preso la parola.

BAGHINO. Le assicuro che desidero intervenire per facilitare i nostri lavori e non chiederò la votazione su questo argomento. Senza raccogliere la polemica dell'onorevole Labriola, raccolgo solo un invito che accetto e che potrà costituire motivo di orientamento nella seduta di domani.

L'onorevole Labriola ha affermato che intende dar modo a tutti i gruppi di poter esprimere la loro volontà sul tema che dovremo trattare da domani. Ho presente questa dichiarazione e questa volontà, per cui non insisto per la votazione sull'ordine del giorno della seduta di domani testè annunciato dalla Presidenza.

LABRIOLA. Il Movimento sociale italiano batte in ritirata. Ne prendiamo atto.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Baghino.

Per lo svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni.

AIARDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AIARDI. Signor Presidente, vorrei sollecitare la risposta del Governo ad una mia interrogazione, presentata ai primi di agosto, sul problema dei lavoratori stranieri in Italia, un problema che va acquistando una sempre maggiore rilevanza sotto il profilo economico e sociale.

PRESIDENTE. La Presidenza interesserà il Governo, onorevole Aiardi.

BAGHINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BAGHINO. Desidero sollecitare nuovamente, come ho già fatto nella seduta di ieri, una risposta da parte del Governo ad una nostra interpellanza in merito a provvedimenti immediati per coloro che sono stati danneggiati dal nubifragio nella zona di Sestri Levante.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, la Presidenza ha già interessato il Governo ed è in attesa di una risposta.

ACCAME. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ACCAME. Chiedo che venga data sollecita risposta ad una mia interrogazione relativa al commercio delle armi.

PRESIDENTE. Anche a lei, onorevole Accame, assicuro che la Presidenza interesserà il Governo.

**Annunzio di una domanda
di autorizzazione a procedere in giudizio.**

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

contro il deputato Aglietta Maria Adelaide, per il reato di cui agli articoli 81, capoverso, 595, primo e secondo capoverso, e 61, n. 10, del codice penale (diffamazione aggravata continuata) (doc. IV, n. 10).

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

Annunzio di una risoluzione.

PRESIDENTE. Comunico che è stata presentata alla Presidenza una risoluzione. È pubblicata in allegato ai resoconti della seduta odierna.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate alla Presidenza interrogazioni. Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

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

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

Giovedì 4 ottobre 1979, alle 10:

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

2. — *Discussione dei progetti di legge:*

MANCINI GIACOMO ed altri: Proroga del termine di cui al settimo comma dell'articolo 53 del decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, per quanto riguarda gli espropri effettuati per l'esecuzione dei lavori del 5° Centro Siderurgico di Gioia Tauro (415);

AMBROGIO ed altri: Modifica dell'ultimo comma dell'articolo 147 del testo unico delle leggi sul Mezzogiorno approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1967, n. 1523 (443);

Modifiche alla disciplina delle espropriazioni effettuate ai sensi delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno (571);

— *Relatore:* Carenini.

3. — 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 22,25.

**Trasformazione di un documento
del sindacato ispettivo.**

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interpellanza Chiovini Cecilia n. 2-00071 del 21 settembre 1979 in interrogazione con risposta in Commissione n. 5-00262.

ERRATA CORRIGE

Nel *Resoconto stenografico* di giovedì 12 luglio 1979, a pagina 3, prima colonna, dalla sedicesima alla ventunesima riga, deve leggersi: « VALENSISE ed altri: "Modifica degli articoli 22, 23, 27, 28 e 29 della legge 8 agosto 1977, n. 513, in merito all'assegnazione degli alloggi di edilizia residenziale pubblica con tutela dei diritti già acquisiti dagli assegnatari della ex gestione INCIS" (278) », e non: « VALENSISE ed altri: "Modifica degli articoli 22, 23, 27 e 28 della legge 8 agosto 1977, n. 513, in merito all'assegnazione degli alloggi di edilizia residenziale pubblica con tutela dei diritti già acquisiti dagli assegnatari della ex gestione INCIS" (278) », come erroneamente stampato.

Nel *Resoconto stenografico* di martedì 7 agosto 1979, a pagina 3, seconda colonna, nelle righe dalla sesta alla decima, deve leggersi: « GUALANDI ed altri: "Misure urgenti per un primo adeguamento delle indennità degli amministratori comunali, provinciali e delle circoscrizioni" (495) », e non: « GUALANDI ed altri: "Misure urgenti per un primo adeguamento delle indennità degli amministratori e dei consiglieri comunali, provinciali e delle circoscrizioni" (495) », come erroneamente stampato.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI

Avv. DARIO CASSANELLO

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. MANLIO ROSSI

*RISOLUZIONE IN COMMISSIONE
E INTERROGAZIONI ANNUNZiate*

RISOLUZIONE IN COMMISSIONE

« La VII Commissione,

avendo presente l'esigenza che i compiti delle Forze armate di difesa della Patria e di concorso alla salvaguardia delle libere istituzioni e del bene della collettività nazionale, nei casi di pubblica calamità, debbano essere validamente svolti nel pieno rispetto dei diritti democratici e sociali dei cittadini-militari, sanciti dalla Costituzione e dalla legge dei principi della disciplina militare,

manifesta l'orientamento

all'inizio della presente legislatura, ad impegnare il Governo sulla base dei seguenti principali punti programmatici:

1) seguire la piena attuazione, nello spirito e nella lettera, della legge sui principi, in particolare per quanto attiene:

a) l'immediata indizione delle elezioni degli organi delle rappresentanze democratiche dei militari;

b) la rapida emanazione del nuovo regolamento di disciplina militare;

c) lo sviluppo dei rapporti tra le Forze armate, i comuni, le province, le regioni, e quindi le popolazioni, ai fini di ottenere, nel superamento della separazione tra società civile e militare, la piena fusione tra popolo e Forze armate nel perseguimento degli ideali della Resistenza e degli obiettivi fissati dalla Costituzione repubblicana;

2) assumere le iniziative necessarie per l'attuazione della riforma del codice militare di pace e del sistema penitenziario militare;

3) ai fini di assicurare una politica di pace e di disarmo nella sicurezza, si ritiene che la politica dell'Italia, nel qua-

dro dell'ONU, dell'Alleanza Atlantica e dei vari organismi europei, debba operare:

a) per l'immediata ratifica, da parte del Senato USA, dell'accordo SALT 2;

b) per il conseguente avvio della trattativa per l'accordo SALT 3;

c) per la positiva conclusione del negoziato in corso a Vienna relativo alla riduzione bilanciata delle forze armate e degli armamenti nel centro-Europa, cui deve accompagnarsi una forte iniziativa dell'Italia volta a fare del Mediterraneo un mare di pace;

4) sugli armamenti:

a) si ritiene che la politica dell'Italia debba essere ricondotta, in base ad una attenta verifica della situazione attuale e onde evitare sprechi e dispersioni di interventi, ad una programmazione interforze che tenga conto, nell'ambito della NATO, delle esigenze della difesa e della sicurezza nazionali e della compatibilità della spesa con le difficoltà economiche del paese;

b) si afferma l'esigenza di una informazione e di un controllo del Parlamento sulla politica degli armamenti, sugli sviluppi della cooperazione europea, sulla vendita e il trasferimento delle armi e sull'invio di missioni all'estero, per affermare un indirizzo di pieno sostegno alla soluzione pacifica dei conflitti aperti, di appoggio all'autonomia dei popoli e di rispetto dei principi dell'ONU;

c) sulla base dei risultati dell'indagine sulle forniture militari, si conferma l'impegno ad intervenire con misure risanatrici e di rinnovamento nel settore;

5) procedere all'esame dello stato attuale e ad una nuova definizione dell'ordinamento delle Forze Armate che dovrà essere fissato sulla base dei principi della pianificazione interforze, della programmazione di forza armata, nonché della protezione e difesa civile, il tutto in un quadro di necessaria ristrutturazione;

6) per il personale militare di carriera e volontario si ritiene di intervenire con provvedimenti che riordinino con nettezza, su una linea interforze e di valorizzazione della qualifica professionale, il reclutamen-

to, l'avanzamento, il trattamento economico dei quadri ufficiali e sottufficiali;

7) per il personale di leva, procedere ad un rinnovamento dell'attuale sistema del servizio militare obbligatorio, sì che esso:

a) fornisca — oltre all'addestramento militare e per interventi in caso di calamità naturali — qualificazione professionale valida per le esigenze delle Forze Armate e successivamente nelle attività produttive civili;

b) possa divenire un importante periodo di formazione civica, sociale e democratica dei giovani italiani;

c) assicuri misure che garantiscano, da una parte, il massimo di sicurezza e di incolumità fisica e, dall'altra parte, provvidenze adeguate in caso di invalidità e di morte per causa di servizio;

8) assumere le necessarie iniziative per l'attuazione di provvedimenti:

a) per la ristrutturazione e riconversione degli stabilimenti e arsenali militari della difesa;

b) per la dismissione dall'uso militare delle aree ed immobili demaniali disponibili, da trasmettere all'uso civile di comuni, province e regioni;

c) per l'accesso del personale militare all'abitazione, nell'ambito della legge di piano decennale per l'edilizia residenziale;

9) la VII Commissione Difesa manifesta, infine, l'indirizzo precipuo a che, con la collaborazione tra Governo e regioni, si dia piena attuazione alla legge di riforma delle servitù militari su una linea che assicuri, contestualmente, sia le esigenze della difesa sul territorio che quelle di sviluppo economico e sociale delle popolazioni e perché venga prontamente emanato l'apposito regolamento di esecuzione della medesima legge.

(7-00009) « BARACETTI, AMARANTE, ANGELINI, BALDASSI, BERNINI, CERQUETTI, CRAVEDI, LA TORRE, LODOLINI, FRANCESCA, NATTA, PIERINO, SERRI, TESI, ZANINI ».

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

—

CICCIOMESSERE, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, AJELLO, BOATO, BONINO EMMA, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, MELEGA, PANNELLA, PINTO, ROCCELLA, SCIASCIA, TEODORI E TESSARI ALESSANDRO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se, in relazione all'uso sempre più frequente di reparti delle forze armate per impieghi civili (soccorso in occasione di calamità naturali, soccorso alpino, aereo e in mare, interventi specialistici dei reparti sanitari, dei genieri, di disinfezione e difesa nucleare, batteriologica e chimica) e nella prospettiva di utilizzare lo stesso personale anche per iniziative di soccorso internazionale in relazione allo sterminio in atto per fame di milioni di persone, non ritenga di istituire un « esercito di pace » composto di reparti specialistici disarmati, addestrati per il soccorso civile e stabilmente impiegabili per queste operazioni di pace e solidarietà umana.

Gli interroganti chiedono anche di sapere se lo Stato maggiore della difesa ritenga di poter predisporre in tempi brevissimi un piano di utilizzazione di reparti disarmati delle forze armate in territorio estero adeguato al salvataggio di decine di migliaia di persone ed articolato in operazioni di trasporto rapido di viveri, medicinali e truppe; trasporto di questo materiale in territori sprovvisti di vie di comunicazione; costruzione di strade, ponti e piste per aeromobili; costruzione di ospedali da campo; realizzazione di strutture per la distribuzione alimentare; creazione di strutture di radio e telecomunicazioni. (5-00252)

MACCIOTTA, COCCO MARIA E MACIS. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere quale sia la situazione degli ispettorati del lavoro in

Sardegna, in particolare in tema di organici del servizio tecnico ispettivo.

Per sapere inoltre se non ritenga che, in presenza di gravi carenze degli organici e di un'inadeguata azione di stimolo e di coordinamento della sede di Cagliari, la direzione del personale allo stato incaricato del servizio tecnico ispettivo vada attribuita all'ispettorato regionale.

(5-00253)

PANI, MACCIOTTA E BALDASSARI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se sia a conoscenza dei comportamenti persecutori posti in essere dalla direzione compartimentale delle poste di Cagliari nei confronti del dipendente Tito Espa cui si tenta di attribuire la responsabilità di ammanchi presso gli uffici di Cagliari già attribuiti ad altri dipendenti con sentenza penale passata in giudicato.

In particolare per sapere se sia a conoscenza del procedimento disciplinare recentemente aperto contro l'Espa dalla direzione compartimentale in relazione ai suindicati reati con la singolare conseguenza di costituire in commissione giudicante gli stessi dirigenti compartimentali cui, a giusta ragione, potrebbe attribuirsi una responsabilità almeno in termini di incauta attribuzione di responsabilità ed inadeguata azione di controllo. (5-00254)

BARBAROSSA VOZA MARIA IMMACOLATA, MASIELLO, DI CORATO, SICOLO, CARMENO, GRADUATA, ANGELINI, CONCHIGLIA CALASSO CRISTINA, CASALINO E DE SIMONE. — *Ai Ministri dell'interno, del tesoro e della pubblica istruzione.* — Per sapere se sono a conoscenza che con la soppressione dei patronati scolastici, avvenuta per effetto del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 24 luglio 1977, la situazione di precarietà in cui versavano da anni, in Puglia e in altre regioni meridionali, i dipendenti dei suddetti patronati non è stata sanata.

Con legge regionale n. 53 dell'11 ottobre 1978, i 3200 ex dipendenti dei disciol-

ti patronati scolastici pugliesi (metà dei quali operanti nella sola provincia di Bari) sono stati assunti, limitatamente all'anno scolastico 1978-79, dai comuni cui la regione Puglia ha riconosciuto la relativa spesa in aggiunta all'assegnazione dei fondi spettanti per l'espletamento delle attività relative all'attuazione del diritto allo studio.

Successivamente il rapporto di lavoro è stato prorogato, sempre con spesa coperta dalla regione, fino al 31 dicembre 1979.

Resta dunque non risolto il problema della sistemazione di questo personale, mentre si è venuta a determinare una grave distorsione nella destinazione dei fondi stanziati dalla regione per gli interventi in materia di diritto allo studio e assistenza scolastica, in quanto la spesa per il personale supera di gran lunga quella per gli investimenti stessi, che quindi risultano sempre più limitati rispetto a quelli realizzati nelle regioni del centro-nord.

Con l'approssimarsi del 31 dicembre 1979, i dipendenti corrono il rischio di restare senza lavoro con grave danno per i livelli occupazionali.

Considerato quanto sopra esposto, gli interroganti chiedono un opportuno ed urgente intervento delle competenti autorità ministeriali affinché, attraverso una corretta ed avanzata attuazione della legge n. 3 dell'8 gennaio 1979, i comuni vengano messi nelle condizioni di risolvere definitivamente questo problema, con il passaggio della relativa spesa a carico delle finanze centrali statali. (5-00255)

SARTI, BERNARDINI, BELLOCCHIO, COLUCCI, FORTE E SPAVENTA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere quali urgenti iniziative intende assumere per rendere immediatamente funzionante e pienamente operante il consiglio di amministrazione dell'Italcasse convocato il 5 ottobre per la nomina della presidenza, nomina che si prospetta di ulteriormente rinviare malgrado siano trascorsi 20 giorni dall'assemblea.

Va rilevata la gravità di tale situazione determinata dalla non ancora avvenuta nomina del presidente, del vicepresidente e del comitato esecutivo e perciò del perdurare di una situazione anomala derivata dal non insediamento di quegli organi sociali che pienamente rappresentano giuridicamente, operativamente e politicamente l'Istituto.

Il fatto assume ancora maggiore rilevanza se si tiene conto delle gravi vicissitudini giudiziarie ed economiche che hanno negli ultimi anni coinvolto questo importantissimo Istituto.

Dopo 18 mesi di gestione straordinaria in presenza di crediti congelati per circa 1000 miliardi, con la prospettiva di ingentissime perdite, l'ulteriore rinvio delle nomine ricordate assume ancora maggiore gravità, tanto più in quanto il motivo del rinvio, come è noto, sembra fondamentalmente essere provocato dalla candidatura di un presidente di una importante Cassa di risparmio, sul quale, in occasione di detta nomina, sono state espresse riserve di alcuni gruppi parlamentari. (5-00256)

LODOLINI FRANCESCA, TAGLIABUE, AMARANTE E BARACETTI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere:

se è al corrente della situazione preoccupante verificatasi presso la caserma « Berardi » di Avellino, dove pare che la droga sia di casa e che addirittura giovani reclute vengano avviate sulla strada del « vizio » da commilitoni già esperti: ultimo caso quello occorso nei giorni scorsi ad un militare comasco diciannovenne, Maurizio Codognotto, sorpreso da alcuni superiori in preda agli effetti della droga, fornitagli da altri commilitoni già in servizio;

se è a conoscenza del fatto che in detta caserma già si sono registrati altri episodi del genere, per cui un giovane di 23 anni (Salvatore Illuminato di Catania) dovette essere ricoverato all'ospedale militare di Caserta, dopo un'iniezione di eroina, e che qualche anno fa alcuni militari

siciliani furono denunciati per detenzione di *hascisc*.

Gli interroganti chiedono inoltre al Ministro:

1) di aprire immediatamente una inchiesta sulla situazione esistente nella caserma « Berardi » di Avellino, dato che addirittura, secondo una notizia apparsa sulla stampa (vedi *Il Giorno* del 28 settembre 1979) pare che esista in una zona limitrofa alla caserma un campo dove cresce una pianta di *carmalis indica* che, con un processo di essiccazione, può produrre facilmente droga;

2) quali provvedimenti si intendono assumere in rapporto ad eventuali responsabilità per mancati interventi tesi a prevenire e troncare il diffondersi di questo grave fenomeno.

Gli interroganti infine chiedono di conoscere il parere del Governo sulla situazione allarmante che si va estendendo nelle nostre caserme in ordine al diffondersi dell'uso della droga e al dilagare di casi di incidenti, di suicidi e di infortuni che non garantiscono la sicurezza, l'incolumità e il rispetto della personalità dei giovani chiamati al servizio di leva, né l'applicazione della legge sulle norme di principio di recente approvata dal Parlamento italiano. (5-00257)

ZOSO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere — premesso che già in data 28 febbraio 1979 l'interrogante presentò analoga interrogazione senza ottenere risposta — se è a conoscenza della situazione in cui versa la sezione staccata di Vicenza del Conservatorio « Benedetto Marcello » di Venezia;

se non ritenga ormai indilazionabile la concessione dell'autonomia alla sezione staccata di Vicenza, in ottemperanza alle reiterate richieste dell'amministrazione comunale, delle organizzazioni culturali, della cittadinanza tutta;

se non ritenga doveroso riconoscere, anche in tal modo, che le tradizioni culturali e musicali della città di Vicenza

non sono certo inferiori a quelle di altri minori centri urbani del Veneto, già da tempo sedi di sezioni autonome di conservatorio. (5-00258)

TAGLIABUE, ALBORGHETTI E LODOLINI FRANCESCA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere:

se è a conoscenza dell'apertura ufficiale del traforo autostradale del San Gottardo, quale nuova importante via di collegamento tra il nord Europa e i porti italiani, programmata per i primi giorni del mese di settembre del 1980;

se è a conoscenza del grave danno economico che deriverebbe dal permanere di uno stato di incompletezza della dogana commerciale di Brogeda-Como.

Per sapere altresì se non ritiene:

1) di rimuovere con sollecitudine, superando i continui e ingiustificati palleggiamenti tra i diversi organi nazionali interessati, l'attuale stato di sostanziale blocco dei lavori della dogana commerciale di Brogeda-Como;

2) di determinare, di concerto con il Ministero delle finanze, un urgente rifinanziamento per il completamento della dogana commerciale di Brogeda-Como sulla base delle oggettive esigenze che si prospettano e più volte evidenziate in questi anni;

3) di disporre comunque il finanziamento occorrente, pari a 200 milioni, per una sistemazione transitoria, ma adeguata e funzionale, degli uffici doganali e degli spazi circostanti, per un parziale utilizzo della pensilina n. 11 e della pensilina n. 8 e di parte del cantiere per la formazione di una dogana provvisoria in pendenza del completamento delle opere, come documentatamente trasmesso al Ministero dei lavori pubblici, direzione generale edilizia statale e sovvenzionata, in data 7 agosto 1979, protocollo 18.880, dal presidente della camera di commercio di Como. (5-00259)

SATANASSI, ALICI, BOSI MARAMOTTI GIOVANNA, OLIVI E GRASSUCCI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — considerato che la crisi in cui versa il gruppo Monti sta determinando gravi difficoltà nella fascia adriatica e particolarmente nell'area romagnola — quali provvedimenti urgenti il ministro intende adottare per riattivare le raffinerie del gruppo e assicurare il rifornimento dei carburanti necessari alla rete di distribuzione MACH e FOX, senza che ciò rappresenti un sostegno immotivato sul piano imprenditoriale e finanziario del petroliere Monti.

Gli interroganti chiedono di sapere come il Ministro ed il Governo intendono operare per assicurare, contemporaneamente alla soluzione immediata, un assetto definitivo del gruppo e del settore.

In particolare gli interroganti chiedono al Ministro se non ritenga:

1) di provvedere al più presto alla definizione del piano petrolifero;

2) di redigere, all'interno di detto piano, un progetto di ristrutturazione della rete di raffinazione e di distribuzione dei prodotti petroliferi;

3) di definire in questo quadro il ruolo delle compagnie, dei privati e dell'azienda di Stato operanti nel comparto, tenendo conto del maggior ruolo riservato all'ENI dal piano energetico nazionale e dalle conclusioni dell'indagine conoscitiva sull'energia condotta dalla commissione industria della Camera.

Gli interroganti infine chiedono di conoscere le iniziative in corso per assicurare le quantità energetiche necessarie per soddisfare il fabbisogno nazionale senza subire nuovi aumenti o ricatti. (5-00260)

MILANI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se corrispondono a verità i drammatici avvenimenti riferiti, in data 3 ottobre 1979, dal *Corriere della Sera*, che hanno provocato la morte in tragiche circostanze, il 24 maggio scorso, del soldato

Giovanni Bonaccorso in forza alla scuola motorizzazione della Cecchignola; e per conoscere gli eventuali provvedimenti che sono stati presi. (5-00261)

CHIOVINI CECILIA, CECCHI, BOTTARELLI, CODRIGNANI GIANCARLA E GUALANDI. — *Ai Ministri degli affari esteri e dell'interno.* — Per sapere — premesso che l'elevato numero di profughi presenti nel nostro paese provenienti ormai da diversi Continenti richiedono una riconsiderazione attenta della normativa in vigore in merito e l'approntamento di misure più adeguate ed organiche che esulino da un intervento di emergenza. In considerazione dei ripetuti gravi episodi di cronaca accaduti nei vari centri di assistenza, ultimo dei quali in ordine di tempo quello accaduto nel centro di Ostia, e delle difficoltà di ordine vario che si riscontrano per un pieno inserimento nel nostro paese dei profughi avulso da fenomeni di isolamento sociale, di sfruttamento, o di mero assistenzialismo, — se non ritengono opportuno riferire al Parlamento sulla situazione attuale dei profughi oggi domiciliati nel nostro paese e sulle iniziative che il Governo ha adottato, o abbia intenzione di adottare, per un reale inserimento, o per favorire, ove fosse richiesto, il trasferimento in altri paesi. (5-00262)

DE CATALDO, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, AJELLO, BOATO, BONINO EMMA, CICCIOMESSERE, CRIVELLINI, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, MELEGA, MELLINI, PANNELLA, PINTO, ROCELLA, SCIASCIA, TEODORI E TESSARI ALESSANDRO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere i criteri adottati dalla direzione generale degli affari generali e del personale dell'Istituto centrale di statistica per sospendere la signora Montanelli Giulia in Pini, vincitrice del concorso per esami a 70 posti di vice referendario in prova (G. U. n. 231 del 25 agosto 1977), dalla nomina. Secon-

do la missiva ricevuta dalla Montanelli, con cui viene comunicata la sospensione, la stessa non godrebbe del requisito della buona condotta, pendendo a suo carico un procedimento penale. Poiché il procedimento penale nel quale è imputata la signora Montanelli, e che oggi trovasi per la decisione alla Corte costituzionale, investe l'imputazione di associazione per delinquere e procurato aborto su donna consenziente, davanti al tribunale di Firenze in un processo in cui sono imputati, oltre alla Montanelli e ad altri cittadini, il senatore Gianfranco Spadaccia, il deputato Marco Pannella, la deputata Emma Bonino, la deputata Adele Faccio, secondo norme del codice penale non più in vigore perché modificate dal Parlamento, si domanda se tale « carico pendente » possa pregiudicare la buona condotta di un cittadino.

Gli interroganti chiedono se la pubblica amministrazione debba applicare le leggi in senso ottuso o non piuttosto debba porre un minimo di intelligenza e di attenzione nella interpretazione delle stesse. (5-00263)

BOTTARI ANGELA MARIA, SPATARO, ROSSINO, BOGGIO E GIUDICE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere — premesso che:

l'autostrada Messina-Palermo allo stato attuale è incompleta in quanto non sono stati ancora realizzati 66 chilometri del tracciato autostradale per mancanza di finanziamenti;

il mancato completamento è di grave pregiudizio per la funzionalità dell'importante bacino di traffico su cui gravita gran parte del trasporto merci siciliano verso il continente e viceversa, con conseguente disagio delle popolazioni per il mancato collegamento con i numerosi centri delle province di Messina e di Palermo, ed in particolare con la zona montana dei Nebrodi;

sono state concesse deroghe alla vigente legislazione in materia di costruzio-

ne di autostrade per completamenti o raddoppi di alcune autostrade del nord —

se il Governo intende approntare subito uno strumento legislativo per finanziare il completamento della suddetta autostrada e della « bretella » di collegamento tra i caselli di Rocca di Caprileone e la strada statale n. 113. (5-00264)

TOMBESI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che in questi giorni viene soppressa la carrozza diretta Trieste-Firenze nel rapido in partenza da Trieste alle 6,05 per cui il collegamento con Firenze viene assicurato con un transbordo in coincidenza a Mestre — se, di fronte a questo provvedimento che certamente peggiora i collegamenti ferroviari con Trieste, vi sono almeno altri provvedimenti diretti a compensarlo, come potrebbe essere la garanzia della coincidenza di questo treno con il rapido da Milano a Roma presso la stazione di Bologna oppure quella di Firenze, con l'istituzione di un comparto obbligato, come pure la eliminazione della doppia percorrenza per tutti i treni rapidi (come già avviene nei servizi da e per Milano) del tratto Mestre-Venezia. (5-00265)

PROIETTI, BRINI, MACCIOTTA, BIANCHI BERETTA ROMANA, CACCIARI E OLIVI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere — in relazione alla legittima protesta dei lavoratori del gruppo SNIA e delle amministrazioni locali interessate per le negative conseguenze della collocazione in cassa integrazione da oltre un anno delle maestranze degli stabilimenti di Napoli, Pavia, Rieti e Villa Cidro, nonché per la lunghezza che caratterizza l'iter del piano di ristrutturazione e riconversione predisposto dall'impresa — quale valutazione esprima sulla situazione richiamata e quali siano le prospettive ed i prevedibili tempi di attuazione del programma SNIA con riferimento particolare alla situazione occupazionale. (5-00266)

BARBAROSSA VOZA MARIA IMMACOLATA, CARMENO, DE CARO, DE SIMONE, CONCHIGLIA CALASSO CRISTINA, GRADUATA, ANGELINI E CASALINO. — *Ai Ministri della sanità e della pubblica istruzione.* — Per sapere se sono a conoscenza degli abusi e delle gravi discriminazioni operati dalla Casa « Sollievo della sofferenza » di S. Giovanni Rotondo (provincia di Foggia), nella gestione dei corsi di formazione professionale per personale paramedico. Nelle scuole operanti presso l'ospedale suddetto, infatti, e che sono riconosciute dallo Stato — come ad esempio la Scuola convitto per infermiere professionali « S. Maria delle Grazie », riconosciuta con decreto ministeriale n. 2033 del 5 giugno 1958 come scuola di Stato — per la partecipazione ai corsi di formazione professionale vengono richiesti dei requisiti gravemente lesivi dei principi costituzionali e dei diritti di tutti i cittadini; vi si richiedono, infatti, dei non ben precisati « requisiti morali » sotto forma di dichiarazione firmata da due persone « rispettabili » e « note alla direzione della scuola », che attestino la « indiscussa moralità dell'aspirante ».

Che altro è questa dichiarazione se non una vera e propria « raccomandazione »? V'è di più: agli aspiranti alla frequenza si richiedono dei documenti quali un certificato di buona condotta curiosamente rilasciato non dal casellario giudiziario ma... « dal proprio parroco » e un certificato di battesimo.

Gli interroganti chiedono se i Ministri siano a conoscenza di questa anacronistica situazione da Tribunale del Sant'Uffizio o da ventennio fascista, e quali provvedimenti intendano prendere perché siano applicati i principi costituzionali della uguaglianza di tutti i cittadini di fronte alla legge e della libertà di fede e di culto. (5-00267)

CERQUETTI, ZANINI E BARACETTI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che ci si trova a soli tre mesi dal termine che la legge sulle

servitù militari ha stabilito per la decadenza di tutti quei vincoli che nel frattempo non siano stati rinnovati previo esame da parte dei comitati misti paritetici regionali — se il Ministro sia al corrente dei fatti seguenti:

1) in alcune regioni i comitati misti paritetici sono da poco insediati e poco hanno prodotto (ad esempio ciò è vero per la Campania, così come è emerso durante il dibattito sulla occupazione abusiva di parte dei terreni demaniali di Persano);

2) la mancata emanazione del regolamento di esecuzione della legge sulle servitù impedisce il funzionamento uniforme dei comitati esistenti (ad esempio in Lombardia la parte militare del comitato misto paritetico sostiene che le servitù degli aeroporti militari non sono da comprendersi tra le competenze del medesimo comitato, e ciò in contrasto con l'articolo 1 della legge e con quanto altre parti militari hanno accettato in altri comitati regionali. Su questo grave problema esiste tra l'altro una richiesta di chiarimenti formulata dal presidente della regione Lombardia al ministro e alle Commissioni parlamentari, rimasta purtroppo inevasa);

3) difetti inerenti al testo legislativo vigente, non tempestivamente rilevati dal Ministero della difesa, permettono di indennizzare limitazioni urbanistiche del tutto inesistenti, perché relative a ipotesi di diritti di edificazione comunque non previsti dalla pianificazione territoriale locale (ad esempio in Lombardia e altrove per impianti missilistici dell'esercito, su fasce di raggio amplissimo, si indennizza il divieto di costruire su terreni agricoli edifici alti più di 36 metri, ciò con danno evidente dell'erario nonché del principio della non indennizzabilità dei vincoli urbanistici propriamente detti);

4) ritardi e inerzie di programmazione centrale del Ministero della difesa in fatto di riorganizzazione della distribuzione territoriale delle infrastrutture militari hanno fatto posporre o del tutto ignorare, fino ad oggi, la previsione di

legge circa la formulazione di studi e di proposte intesi ad individuare nuove e più idonee aree addestrative per i reparti delle forze armate. Molti di questi reparti, e in particolare quelli dell'esercito, affollano i medesimi poligoni o terreni di esercitazione, oppure languono nell'ozio per mancanza di tali attrezzature. In quelle esistenti, inoltre, soprattutto i reparti dell'esercito non hanno spazio alcuno per esercitarsi in formazioni complesse e con

schieramenti a distanze reali. Simili ritardi, infine, espongono tutto il demanio militare ad una serie confusa di interpretazioni e di proposte di sdemanializzazione, avanzate in modo generalizzato e senza principi.

Gli interroganti chiedono inoltre al Ministro della difesa quali provvedimenti intenda adottare allo scopo di ovviare rapidamente ad ognuno degli inconvenienti sopra indicati. (5-00268)

* * *

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

PENNACCHINI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere qual è il suo pensiero, la sua reazione e quali provvedimenti intende adottare in ordine ad un increscioso episodio successo nel comune di Cervaro (Frosinone), di cui si precisano come segue i fatti:

1) in data 21 dicembre 1978 il sindaco di Cervaro, Marrocco Giovanni, inviava all'allora sottosegretario senatore Ignazio Senese una lettera contenente l'invito a partecipare ad un incontro presso la sede comunale;

2) in data 25 gennaio 1979, la lettera, nonostante la precisione controllata dell'indirizzo, veniva restituita al sindaco mittente con il timbro del giorno successivo 26 gennaio 1979 (!) e con all'interno uno scritto apocrifo e falsamente firmato dal senatore destinatario contenente frasi ingiuriose e calunniose nei confronti del sindaco stesso;

3) il sindaco provvedeva subito, oltre che a sporgere denuncia in sede penale, a rivolgere richiesta di accertamenti in sede amministrativa con lettera in data 26 gennaio 1979 diretta al Ministro e alla direzione provinciale delle poste e telecomunicazioni di Frosinone;

4) la direzione delle poste e telecomunicazioni, in data 22 agosto 1979 prot. DCIA/31/026913/79.VD rispondeva al sindaco (indicandone fra l'altro il cognome in modo errato) che gli accertamenti disposti avevano dato esito negativo, in quanto « la natura dell'invio ... difficilmente consente di stabilire dove possa essersi verificato l'abuso né tanto meno di individuare il responsabile ».

A parte la facile considerazione che dalla stessa lettera dell'amministrazione postelegrafonica si evince come nessuno accertamento sia stato disposto in quanto le considerazioni successive lo rendevano, a giudizio dell'autorità inquirente, praticamente inutile, l'interrogante ritiene di

dover richiamare l'attenzione del Ministro, al di là della importanza che può riferirsi ad un caso singolo, sulla gravità del fatto in ordine alla palese lesione di principi generali che l'episodio ha consentito.

Ciò autorizza, in assenza di ben precise e circostanziate informazioni, a ritenere gravemente carente il comportamento dell'amministrazione interessata in ordine ad uno dei diritti fondamentali del cittadino, ampiamente tutelato dalla Costituzione.

L'interrogante chiede infine di conoscere se, in presenza delle circostanze imposte, il Ministro intenda promuovere una inchiesta più accurata e approfondita, in relazione alla gravità del fatto commesso.

(4-01007)

SPATARO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che alcune settimane addietro un edificio, costruito dall'impresa De Francisci, ubicato nel popoloso quartiere di nord-est della città di Agrigento comprendente le vie Favara nuova, Cicerone e Favara vecchia, ha evidenziato improvvisamente, marcate lesioni e crepature in diversi parti del suo basamento, tali da indurre le autorità comunali ad emettere ordinanza di sgombero per le decine di famiglie occupanti lo stabile, determinando forti preoccupazioni circa la stabilità dell'intera zona su cui insiste il quartiere, caratterizzata da uno scosceso declivio senza adeguate opere di consolidamento delle pendici e sfornita, persino, dei più elementari servizi igienico-sanitari;

che in questi giorni è stato effettuato un sopralluogo da parte del geologo di stato presso il provveditorato alle opere pubbliche di Palermo, dottor Angelo Fiorella, il quale, a quanto riferiscono gli organi di stampa locale, ha ritenuto di circoscrivere il fenomeno di instabilità al solo edificio in questione, senza affrontare i problemi dell'assetto e dell'equilibrio idrogeologico dell'intera zona nord-est della città —:

1) il punto di vista tecnico, ufficiale, degli organi ministeriali sull'esatta na-

tura e sulla dinamica del fenomeno e in particolare sulla stabilità delle pendici su cui insiste l'intero quartiere;

2) se si intendono approntare studi ed interventi, anche in concorso con gli organi comunali e regionali, per il consolidamento delle pendici e la raccolta delle acque piovane o di infiltrazione sotterranea, mediante la costruzione di un canale di gronda, al fine di evitare il disordinato e pericoloso defluire delle acque che minaccia, costantemente, l'equilibrio idrogeologico della zona;

3) se si pensa di realizzare un programma straordinario di infrastrutture (fogne, strade, opere di consolidamento, ecc.) di cui allo stato il quartiere interessato è quasi completamente sfornito.

(4-01008)

SPATARO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che in questi giorni l'intera popolazione del comune di S. Stefano Quisquina, in provincia di Agrigento, è scesa in lotta per protestare contro la decisione, assunta dal Ministero della pubblica istruzione, di non riconoscere più l'esperienza scolastica già avviata nel comune con l'autorizzazione di un triennio sperimentale ad indirizzo linguistico e pedagogico e di una sezione di scienze agrarie —:

1) se si intende revocare subito la sopracitata decisione assunta dagli uffici del Ministero e garantire il completamento del triennio sperimentale;

2) se si intende autorizzare il canale di scienze agrarie molto indicato per S. Stefano e per l'intera comunità montana della Quisquina;

3) se si ritiene di concludere l'autonomia funzionale dalla sede di Bivona all'Istituto di S. Stefano Quisquina.

(4-01009)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se è a conoscenza che le residue operazioni (del personale ed amministrative) di liquidazione dell'ente UMA (Utenti Motori Agricoli), soppresso

ai sensi dell'articolo 1-bis della legge 21 ottobre 1978, n. 641, demandate dal decreto ministeriale 24 marzo 1979 (*Gazzetta Ufficiale* n. 90 del 31 marzo 1979) al Ministero del tesoro — Ufficio liquidazioni di cui alla legge 4 dicembre 1956, n. 1404, sono praticamente ferme, per inadeguatezza di personale (una unità fissa e quattro provvisorie), e se ritiene, quindi, di urgentemente intervenire con il distacco temporaneo presso l'ex UMA di Torino delle ulteriori unità di personale, già della sede centrale ed operanti specificatamente in materia, attualmente assegnate ai ruoli unici dello Stato di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

(4-01010)

COSTAMAGNA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se è a conoscenza che il personale dell'ex ente UMA (Utenti Motori Agricoli), soppresso ai sensi dell'articolo 1-bis della legge 21 ottobre 1978, n. 641, non ha ancora ricevuto i decreti di trasferimento previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, ed entro quali tempi ne è previsto l'invio.

Si chiede inoltre in che termini saranno applicate, a detto personale, le norme stabilite dal nuovo contratto del « parastato », approvato con deliberazione del Consiglio dei ministri del 14 settembre 1979.

(4-01011)

CONTE ANTONIO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere l'esatto importo dei contributi, a qualsiasi titolo concessi, erogati al gruppo Wierer (con direzione in Bolzano) per lo stabilimento insediato in località Ponte Valentino (provincia di Benevento), con la indicazione dei vincoli ed adempimenti occupazionali.

(4-01012)

GUI E BROCCA. — *Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici.* — Per conoscere per quali motivi il tracciato della

da tempo dimessa ferrovia Ostiglia-Trevi-
so — contrariamente alle intenzioni più vol-
te espresse e ai voti delle popolazioni del-
le zone interessate — non sia stato ancora
utilizzato per la creazione di una strada
di grande e utilissima comunicazione, la
cui realizzazione a differenza di altre, non
importa né espropri di terreni né spese
rilevanti. (401013)

LO BELLO. — *Al Governo.* — Per co-
noscere quali provvedimenti intende adot-
tare con urgenza per fronteggiare i gra-
vissimi danni causati da un violento for-
tunale che si è abbattuto sulla città di
Avola.

In particolare si chiede di conoscere
quali interventi straordinari il Governo in-
tende adottare a sollievo dei cittadini col-
piti e per il ripristino dei pubblici servizi
a tutela del patrimonio.

Poiché i danni sono scaturiti in gran
parte da grandi quantitativi di acque che
si sono raccolti nella zona nord della cit-
tà, trattenuti da sbarramenti che, ceden-
do, hanno determinato il violento deflusso
dell'acqua verso il mare, causando in tal
modo i danni lamentati, si chiede di co-
noscere quali provvedimenti il Governo
intende adottare per la sistemazione razi-
onale del suolo, in accoglimento degli in-
terventi richiesti alla Cassa per il Mezzo-
giorno da parte dell'amministrazione co-
munale di Avola sin dal 1976. (4-01014)

BONETTI MATTINZOLI PIERA, LODA
E TORRI. — *Al Ministro della pubblica
istruzione.* — Per sapere a quale livello
della pubblica amministrazione (Ministero
o Provveditorato) è stata valutata la do-
manda di partecipazione alle commissioni
per gli esami di maturità presentata dal
professor Arnaldo Guarnieri, docente di
ruolo presso il liceo « Bagatta » di Desen-
zano del Garda e quali sono i motivi del-
la sua esclusione dalle commissioni d'esa-
me per l'anno in corso.

Gli interroganti chiedono inoltre di sa-
pere se risulta al Ministro che nelle sedi
richieste dal suddetto insegnante siano

stati chiamati a far parte delle commis-
sioni docenti con minore anzianità di ser-
vizio e che il provveditore di Brescia ab-
bia convocato per la sostituzione di do-
centi rinunciatari insegnanti con minore
anzianità di servizio del Guarnieri.

(4-01015)

CATTANEI. — *Al Ministro dei traspor-
ti.* — Per sapere se è a conoscenza della
grave crisi in cui versa il trasporto fer-
roviario nel porto di Genova, causata so-
prattutto dalla mancanza di addetti e di
locomotori.

Nella giornata di sabato 29 settembre,
ad esempio, erano bloccati nel porto oltre
740 carri ferroviari, con conseguente con-
gestione e pressoché totale paralisi del mo-
vimento ferroviario.

È facile immaginare la consistenza dei
danni diretti ed indiretti che dalla citata
cronica situazione derivano non solo all'e-
conomia portuale genovese, ma a quella
di tutto il paese, essendo Genova il mag-
giore scalo nazionale. E tutto ciò a vantag-
gio della concorrenza straniera.

Si chiede di sapere quali urgenti inizia-
tive il Ministero dei trasporti e le ferro-
vie dello Stato in particolare intendano as-
sumere per ovviare alla cennata situazione,
che potrà essere risolta con un aumento
degli organici, con la messa a disposizione
di un numero sufficiente di carri e di lo-
comotori ed apprestando senza indugi i la-
vori per il raddoppio della linea ferroviaria
nel porto e la realizzazione della « bretel-
la » di collegamento tra il vecchio porto e
quello nuovo di Genova Voltri. (4-01016)

BORGOGGIO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se è a conoscenza dello
stato di disagio in cui versano i dipen-
denti degli istituti di credito addetti ai
settori esteri in relazione alle norme an-
cora in vigore della legge n. 159 del 30
aprile 1976 per la parte riguardante le re-
sponsabilità personali degli stessi dipen-
denti;

per sapere inoltre se sono allo studio
modifiche della legge di cui sopra che eli-

mini lo stato di disagio esistente nel settore;

per sapere quando il Ministro del tesoro, se ritiene opportuno presentare queste modifiche, sarà in grado di presentare il provvedimento di cui sopra al Parlamento. (4-01017)

BORGOGLIO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere a che punto è la concessione di due posti di sperimentazione scuola integrativa presso la scuola media inferiore « Giovanni XXIII » di Alba.

Per conoscere come mai questa concessione, più volte sollecitata dai genitori interessati, non ha mai trovato attuazione. (4-01018)

ADAMO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se è a conoscenza che nella frazione Dente-cane del comune di Pietradefusi, in provincia di Avellino, le opere realizzate nel lontano 1963-64 con il cantiere scuola di lavoro n. 079637/L, per alloggiare l'asilo parrocchiale S. Paolo Apostolo, dalla data della loro ultimazione sino ad oggi sono state invece adibite ad usi privati.

Tanto è stato fatto rilevare dall'amministrazione comunale con lettera trasmessa al Ministero del lavoro in data 27 settembre 1977 e per conoscenza alla pretura di San Giorgio del Sannio, e ritrasmessa il 14 marzo 1979.

La suddetta assurda situazione intanto permane, tra il comprensibile malcontento della pubblica opinione e degli amministratori comunali preoccupati per i gravi ritardi che ancora si frappongono ad una doverosa verifica e ad un oculato controllo dell'impiego di pubblico denaro.

Per sapere come si intende intervenire per accertare responsabilità per il mancato utilizzo di un'opera realizzata attraverso finanziamenti dello Stato e per il recupero degli eventuali utili che si sono realizzati destinando gli ambienti costruiti ad uso privato. (4-01019)

TAGLIABUE E LODOLINI FRANCE-SCA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere:

se è a conoscenza dello stato di particolare gravità e disagio in cui si trova la dogana di Pontechiasso-Como, esattamente al valico di Brogeda, con interminabili colonne di automezzi pesanti;

se non ritiene di autorizzare la direzione generale della dogana alla anticipazione dell'apertura della dogana di Brogeda-Como alle ore 6 del mattino per i soli transiti di T.1-T.2-TIR non soggetti alle operazioni di sdoganamento a Pontechiasso perché interessati alle operazioni necessarie in altre dogane. Detta misura, infatti, alleggerirebbe la sosta di questi automezzi pesanti, oggi frammisti a quelli che sono soggetti allo sdoganamento a Pontechiasso per i quali rimane inalterata l'apertura della dogana alle ore 8 del mattino. (4-01020)

BOCCHI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se e quando sarà definita la pratica di reversibilità della pensione indiretta della signora Maestri Genoveffa vedova Costa, nata ad Albareto (Parma) il 27 settembre 1900.

L'interessata ha presentato domanda nel 1975 per ottenere la pensione indiretta per la morte del figlio Costa Dino, classe 1921, deceduto il 13 settembre 1974 (per aggravamento delle sue condizioni fisiche) e già beneficiario di pensione con posizione n. 5097671.

Le particolari gravi situazioni dell'interessata sollecitano il disbrigo della pratica. (4-01021)

BOCCHI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere e conoscere se e quando sarà definita la pratica di reversibilità della pensione di guerra indiretta del signor Leonardi Camillo nato il 16 febbraio 1912 ad Albareto (Parma), quale collaterale inabile e orfano di Leonardi Giuseppe deceduto il 26 aprile 1931 e già pensionato iscritto al n. 1237305.

La direzione provinciale del tesoro di Parma ha inoltrato l'istanza documentata al Ministero del tesoro fino dal 19 agosto 1977.

Le particolari gravi situazioni dell'interessato sollecitano il disbrigo della pratica. (4-01022)

BOCCHI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se e quando sarà definita la pratica di reversibilità della pensione di guerra indiretta della signora Elisa Bocchi vedova Papini.

Il Papini Gino nato il 16 settembre 1917 a Parma, già pensionato iscritto al n. 9030716, è stato sottoposto a visita presso la commissione medica per le pensioni di guerra di Bologna il 2 settembre 1975 ed è deceduto per aggravamento delle condizioni fisiche all'ospedale di Parma il 27 febbraio 1977.

Le particolari gravi situazioni della signora Elisa Bocchi sollecitano il disbrigo della pratica stessa. (4-01023)

BOCCHI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se e quando sarà definita la pratica di pensione di guerra diretta del signor Sanna Michele nato il 5 marzo 1906 a Monti (Sassari) con posizione numero 2066932.

L'interessato è stato sottoposto a visita medica presso la commissione medica per le pensioni di guerra di Cagliari fin dal 29 aprile 1971.

Le particolari gravi condizioni di salute dell'interessato sollecitano il disbrigo della pratica stessa. (4-01024)

CARENINI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se abbia fondamento la voce secondo la quale sarebbe in predica- to per la destinazione al Compartimento di Milano il dottor Guida Guido, 23° su 25 nella graduatoria dei dirigenti superiori delle tasse e imposte indirette, il quale attualmente è ispettore compartimentale nella Valle d'Aosta con una popolazione di 120.000 abitanti, dopo che non ha ac-

cettato la destinazione di Potenza. Tenendo presente che l'ispettorato compartimentale di Milano, che comprende tutta la regione Lombardia, è di gran lunga il più importante d'Italia, si ritiene che, in sostituzione del dottor Porcù Adriano (andato in pensione il 1° ottobre) debba essere designato un funzionario di vasta esperienza.

La richiesta per l'assegnazione a Milano è stata fatta dal primo in graduatoria dei dirigenti superiori, e la richiesta di tale destinazione è pure stata fatta da altri ispettori superiori, che hanno maggiori titoli e maggiore anzianità del dottor Guida e che dirigono importanti compartimenti.

Si fa presente che la designazione del dottor Guida violerebbe l'articolo 24, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748.

(4-01025)

ANDO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere -

atteso che a tutt'oggi non risulta applicata la legge 7 febbraio 1979, n. 29, la quale disciplina « la ricongiunzione dei periodi assicurativi dei lavoratori ai fini previdenziali », in quanto le sedi provinciali dell'INPS non hanno ricevuto disposizioni da parte del Ministero del lavoro;

considerato che l'inerzia dell'INPS, nell'operare gli adempimenti disciplinati dalla legge, provoca considerevoli disagi tra i lavoratori i quali si trovano nelle condizioni previste dalla legge n. 29 -

quali provvedimenti intende assumere al fine di consentire una rapida applicazione della legge predetta. (4-01026)

ANDO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere -

tenuto conto delle difficoltà che caratterizzano il completo avvio delle attività degli IRSSAE, anche a causa della mancata assegnazione agli stessi del personale comandato, che il Ministro della pubblica istruzione dovrebbe disporre;

considerato che, ai sensi dell'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica n. 419 del 1974, l'assegnazione di personale comandato agli IRRSAE deve essere disposta sulla base di concorsi per titoli indetti secondo modalità da stabilirsi con decreto del Ministro della pubblica istruzione, sentiti i consigli direttivi delle istituzioni suddette;

considerato, altresì, che ogni ulteriore ritardo nell'espletamento dei concorsi agevola l'utilizzazione, in atto praticata, di personale proveniente dai Centri didattici nazionali, che da tempo avrebbero dovuto essere soppressi, e pertanto viene a svuotare di uno dei suoi significati fondamentali la riforma dell'aggiornamento e della sperimentazione educativa, voluta dal decreto del Presidente della Repubblica n. 419 —

quali provvedimenti intende prendere al fine di consentire a distanza di 5 anni dall'entrata in vigore della legge istitutiva degli IRRSAE, il funzionamento di tali istituzioni, che nelle intenzioni del legislatore devono rappresentare il punto di riferimento di tutte le realtà dell'innovazione educativa. (4-01027)

ANDÒ. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere —

atteso che vengono da più parte segnalate, ed in particolare dal Coordinamento genitori democratici, difficoltà di funzionamento dei vari organi collegiali della scuola, segnatamente dai consigli di classe, i quali hanno visto progressivamente svuotata la propria capacità rappresentativa, anche in ragione della esistenza di meccanismi elettorali farraginosi;

considerato che la scarsa rappresentatività degli eletti nei consigli di classe (quasi sempre votati da pochissimi elettori) determina sostanziale disinteresse da parte delle varie componenti scolastiche, nei confronti di una gestione degli organismi collegiali che dovrebbe fondarsi su basi autenticamente democratiche;

considerato altresì che alle sopradette disfunzioni, che comportano eccessiva burocratizzazione nella vita di tali or-

gani collegiali, potrebbe ovviarsi consentendo, almeno a livello di classe, la partecipazione attiva di tutte le componenti, attraverso la devoluzione dei compiti attribuiti all'attuale consiglio di classe in composizione allargata alle assemblee di classe;

considerato infine che appare opportuno che gli attuali compiti dei consigli di classe in materia disciplinare vengano conferiti al consiglio di circolo o di istituto —

se non ritiene opportuno, prima che abbiano a svolgersi nuove elezioni per il rinnovo dei consigli di classe, assumere iniziative idonee a rivitalizzare gli importanti strumenti di partecipazione democratica nella scuola, snellendo i meccanismi di funzionamento degli stessi, giusto quanto proposto anche dalle associazioni democratiche dei genitori. (4-01028)

COSTAMAGNA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se ritenga di dover attendere ancora le decisioni concrete delle regioni nei riguardi degli incendi boschivi, dei danni e degli aiuti ai proprietari colpiti per la perdita dei loro boschi, oppure se sia utile convocare tutti i presidenti regionali per discutere o coordinare le iniziative a salvaguardia del bene comune. (4-01029)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere quali direttive abbia preso o intenda prendere per evitare che aumenti il numero dei piloti militari che dopo anni di addestramento, che incide per l'alto costo sul bilancio dello Stato, preferiscono abbandonare il servizio attivo trovando sistemazioni più convenienti. Non è prescritto o non è prescrivibile un impegno di servizio per un numero di anni che più o meno rappresenta l'ammortamento delle spese fatte. (4-01030)

BELLOCCHIO E GIURA LONGO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere: il numero effettivo degli agenti della Guardia di finanza che, in ogni regione,

è adibito a mansioni di cuoco o cameriere presso le mense degli ufficiali o del personale del Corpo;

il numero effettivo degli agenti della Guardia di finanza che, quotidianamente, viene adibito al servizio di pulizia delle caserme e degli uffici del Corpo;

il numero effettivo degli agenti della Guardia di finanza che, quotidianamente, per ciascuna regione, viene impiegato nei servizi di piantone per la vigilanza a caserme ed uffici del Corpo;

il numero effettivo degli agenti della Guardia di finanza che, per ciascuna regione, costituiscono presso i vari reparti del Corpo le squadre di minuto mantenimento;

se allo stato, vi sono iniziative tese a ristrutturare gli organici del Corpo, a potenziare i nuclei di polizia tributaria, e ciò anche al fine di combattere e perseguire le evasioni fiscali. (4-01031)

BELLOCCHIO E GIURA LONGO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere:

il numero effettivo degli agenti della Guardia di finanza che presta servizio di dogana e di polizia presso ciascun posto di confine;

il numero effettivo di agenti della Guardia di finanza adibito ai servizi di dogana presso ciascun centro interno;

il numero effettivo di agenti della Guardia di finanza che, in ciascuna provincia, presta servizio di vigilanza fissa presso stabilimenti ed opifici che producano merci assoggettate ad imposta di fabbricazione. (4-01032)

ZANIBONI, GITTI, CASATI, GARAVAGLIA MARIA PIA, LUSSIGNOLI E BALESTRACCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere, anche in relazione a considerazioni e proposte apparse con giusta evidenza sulla stampa nazionale, se vi è la possibilità e l'intenzione di favorire il trasporto in Italia della salma di Piero Gobetti la cui tomba, come è noto, si trova a Parigi, città nella quale il grande intellettuale morì

esule nel 1926 in seguito alla violenza e alla persecuzione della dittatura fascista.

Altri nomi vengono alla mente, sui quali gli interroganti richiamano l'attenzione e l'iniziativa del Governo: certamente tra essi Piero Gobetti rappresenta una delle voci più limpide e più alte, che ancora sa parlare con accenti vivi e attuali.

(4-01033)

BANDIERA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per essere informato sui provvedimenti che sono stati adottati o che si intendano adottare per bloccare l'ingiustificato aumento dei prodotti lattiero-caseari e in particolare del burro; e per sapere se risulta che sono in corso manovre speculative con l'incetta e la sottrazione al mercato di forti quantitativi di burro, da parte di grossi produttori, i quali contano di poter lucrare nei mesi di novembre e dicembre dei contributi della CEE. (4-01034)

BANDIERA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'agricoltura e foreste e delle finanze.* — Per essere informato sulle iniziative adottate o da adottare per venire incontro alle necessità del comune di Avola, danneggiato da una violenta alluvione, che ha provocato tre morti e danni ai privati e alle opere pubbliche per circa quattro miliardi ed ha largamente distrutto la produzione agricola e gli allevamenti.

L'interrogante chiede di sapere: a) se si intenda disporre uno stanziamento straordinario in favore della Regione siciliana per gli interventi urgenti e la ricostruzione delle opere pubbliche; b) se non si reputi necessaria la concessione di contributi e di credito agevolato per il ripristino degli impianti agricoli e degli allevamenti zootecnici; c) se non si reputi necessario sospendere per un semestre la riscossione delle imposte dovute dai produttori agricoli e dai proprietari di immobili seriamente danneggiati dall'alluvione. (4-01035)

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

CICCHITTO, BASSANINI E QUERCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che, a tutt'oggi, il Governo non ha ancora presentato alle Camere l'annunciato provvedimento per far fronte alle prime necessità delle popolazioni delle Marche, dell'Umbria e del Lazio colpite dal terremoto del 19 settembre scorso e per la ricostruzione degli edifici distrutti e danneggiati e la ripresa delle attività produttive; premesso altresì che in data 2 ottobre il Presidente del Consiglio ha ricevuto i rappresentanti delle regioni Marche e Umbria e i parlamentari delle due regioni per discutere le misure da adottare —:

1) i motivi per i quali il Presidente del Consiglio non ha ritenuto di esaminare i provvedimenti da adottare anche con i rappresentanti della Regione Lazio e i parlamentari eletti nella medesima Regione, che pure è stata colpita dal sisma;

2) i motivi del grave ritardo nella adozione dei provvedimenti urgenti per far fronte alle prime necessità. (3-00474)

MELLINI, PANNELLA, BOATO, AJELLO, BONINO EMMA, CICCIOMESSERE, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MELEGA, PINTO, ROCCELLA, SCIASCIA, TEODORI, TESSARI ALESSANDRO, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA E AGLIETTA MARIA ADELAIDE. — *Ai Ministri della difesa, di grazia e giustizia e degli affari esteri.* — Per conoscere quale sia il numero dei prigionieri di guerra deceduti nell'isola dell'Asinara durante la prima guerra mondiale, i cui resti sono conservati nell'ossario sito nell'isola stessa.

Gli interroganti chiedono inoltre di conoscere quale fosse la nazionalità dei deceduti, in maggior parte militari dell'esercito austro-ungarico catturati dai Serbi e da essi trascinati durante la ritirata attraverso l'Albania ed il salvataggio da parte

della marina italiana, ed in particolare se ve ne siano originari di regioni che attualmente fanno parte dello Stato italiano ed i cui congiunti siano cittadini italiani.

Gli interroganti chiedono infine di conoscere se l'attuale destinazione dell'isola a stabilimento di reclusione con una sezione di « massima sicurezza » e con l'adozione delle note misure che rendono impossibile persino i normali controlli agli edifici di cui è prevista l'utilizzazione come stazione sanitaria, consenta una cura del decoro dell'ossario nonché quelle manifestazioni di pietà e di omaggio ai caduti che sono almeno consentite in tutti i cimiteri di guerra. (3-00475)

MANTELLA E TANTALO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere —

premessi che le vigenti disposizioni di legge (articolo 791 del codice della navigazione) tassativamente prescrivono che le licenze di servizi aerei minori non sono cedibili, anche parzialmente, senza la preventiva autorizzazione del Ministero dei trasporti;

che ai soci cessionari subentrati nella proprietà della preesistente società aerea veneziana (SAV), titolare di licenza di servizi aerei minori, la direzione generale dell'aviazione civile impose di costituire *ex novo* distinta società aerea che assunse di fatto la ragione sociale di AEROPA, in quanto con foglio n. 326384 del 1 dicembre 1972 tale direzione generale notificò la necessità di inoltrare di nuova istanza per licenza di trasporto occasionale con il velivolo B. 707 immesso dai subentranti, giusta quanto previsto dagli articoli 788 e seguenti del codice della navigazione —

se sia a conoscenza che certa compagnia aerea AERAL Spa, con sede in Malpensa - Somma Lombardo, esercente di velivoli di piccolo taglio, di proprietà di Mangano Sergio e titolare di licenza ottenuta con decreto ministeriale n. 1990 del 22 gennaio 1977 per servizi aerei minori e precisamente per lavoro aereo e per trasporto di passeggeri e cose a ca-

rattere discontinuo od occasionale, ha ceduto la licenza stessa in data 5 dicembre 1977 senza la prescritta, preventiva autorizzazione ministeriale al cittadino francese Baroche J. M. che, con non chiare procedure ha agito in tempi successivi per il subingresso di tale Bottanelli Maria, con preordinazione in precedenza cooptata, benché estranea alla società, alla presidenza del consiglio di amministrazione dell'AERL;

se sia informato che i citati cessionari subentranti nella proprietà azionaria della preesistente AERL, dopo aver eretto sede fittizia in Milano, Piazza Filippo Meda 5 e vantando l'acquisto rateale negli Stati Uniti tutt'ora in scomputo per lire 4.200.000.000 di un aereo DC-8-43 già di proprietà dell'ALITALIA, modificato in DC-8-54 cargo e reimmesso in Italia dopo un tortuoso giro di intermediazioni, hanno ottenuto dalla direzione generale dell'aviazione civile, con atto in data 10 gennaio 1979, una autorizzazione provvisoria allo impiego dello stesso velivolo, valida fino al 31 gennaio successivo e cioè per soli 21 giorni;

se non ritenga doveroso ed urgente, anche in considerazione della grave circostanza rappresentata dal fatto che sulla questione è rimasta senza risposta una circostanziata interrogazione parlamentare presentata il 10 novembre 1978, acclarare tale operato, che non sembra rituale, di una branca del suo Ministero, branca che non soltanto ha omesso di eccepire l'illegittimità della cessione della licenza AERL come invece avvenuto nel riportato caso della SAV, ma se ne è resa corresponsabile mediante l'adozione in tempi rapidissimi e perciò sospettosamente inconsueti per CIVILAVIA dell'atto di autorizzazione provvisoria suesposto;

se debba attribuirsi a direttiva del suo Gabinetto o ad autonoma iniziativa della direzione generale dell'aviazione civile sia la citata autorizzazione, la cui così effimera validità sta ad indicare che l'atto non era suffragato da probanti risultanze istruttorie, sia il nuovo disciplinare sopravvenuto in data 20 gennaio 1979, disciplinare la cui stessa emissione, oltre

che posteriore di dieci giorni al permesso provvisorio, attesta il radicale travolgimento della licenza conseguente alla cessione perpetrata *contra legem*;

se e come tutto quanto sopra abbia potuto verificarsi a vantaggio di una società aerea che ha dichiarato un capitale sociale versato di appena 200 milioni di lire, del tutto inadeguato rispetto ai più elementari requisiti finanziari di congruità, e se non ritenga doveroso ed urgente, anche sotto questo profilo, promuovere una approfondita indagine finalizzata allo accertamento di tutti gli aspetti della vicenda, tanto più che il competente ufficio ha manifestato serie perplessità sull'intera vicenda con appunto datato 28 ottobre 1978, deliberatamente disatteso dal capo del servizio trasporti aerei dell'epoca comandante Francesco Lino;

se abbia conoscenza degli strani rapporti intercorrenti tra i dirigenti della AERL e quelli dell'ALITALIA a mezzo del dottor Grammatica, ex funzionario preposto ai voli charterizzati della compagnia di bandiera e rappresentante della società di spedizione COE-CLERICI per la quale media trattative di acquisto azionario di quote AERL ed a mezzo del comandante Sekules, ex responsabile della linea di volo DC-10 ALITALIA, collocato anticipatamente in pensione in strana coincidenza con la vicenda della illegittima cessione della licenza AERL;

se, per le notizie correnti nell'ambiente aeronautico ed agenziale, l'AERL agisca unicamente in nome proprio oppure anche con e per interessi inseriti di gruppi esterni, non esclusi quelli della compagnia aerea a partecipazione statale, e se i servizi di linea merci assegnati sistematicamente e permanentemente dall'ALITALIA all'AERL verso Tripoli e Nairobi nonostante i precisi obblighi derivanti dalla convenzione di repertorio n. 3422 stipulata il 17 maggio 1979, mascherati sotto sigla di volo ALITALIA con il ricorso alla dichiarazione di esercizio registrata nello apposito libro presso la direzione dello aeroporto di Fiumicino al n. 2535 pagine 32 e seguenti, siano il risultato di fatti, procedure e comportamenti regolari ov-

vero non sottointendano, invece, una occulta associazione della compagnia di bandiera al portafoglio azionario dell'AERAL come rivelato anche dalla stampa a cominciare da *Panorama* del 19 dicembre 1978. (3-00476)

ROSSINO, BOGGIO, RINDONE, BARCELLONA, SPATARO, BOTTARI ANGELA MARIA, ARNONE E CIUFFINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, dei lavori pubblici, dell'agricoltura e foreste e dei trasporti.* — Per sapere — avuto riguardo al grave nubifragio abbattutosi sulla città di Avola con la perdita di tre vite umane e danni gravissimi ai beni mobili e immobili di privati cittadini, alle strutture agricole, ai trasporti, eccetera — se risponde a verità che, nonostante da anni il comune di Avola abbia avanzato proposte e richieste di finanziamento alla Cassa per il Mezzogiorno e alla regione per la costruzione di un canale di gronda a protezione dell'abitato, tali richieste siano state disattese dagli organi interessati.

Per conoscere altresì quali immediate iniziative sono state assunte per far fronte alla gravissima calamità e quali urgenti iniziative si intendono assumere per il necessario risarcimento delle perdite subite da centinaia di famiglie, per il ripristino delle strade interne ed esterne all'abitato e del collegamento ferroviario tra Avola e Noto, per la costruzione del suddetto canale di gronda a protezione dell'abitato, per la sistemazione di argini e alvei intasati a causa del deposito di detriti risultanti dalla demolizione di fabbricati e per il ripristino, infine, delle strutture agricole gravemente danneggiate dal nubifragio. (3-00477)

SILVESTRI. — *Al Ministro per la funzione pubblica e al Ministro del tesoro.* — Per sapere se il Governo è a conoscenza del notevole malcontento che serpeggia nell'ambito dei lavoratori del pubblico impiego a causa della mancata emanazione del preannunciato provvedimento legislati-

vo chiarificatore in materia di computo della indennità integrativa speciale nella erogazione dell'indennità premio di servizio.

L'interrogante chiede inoltre di sapere se il Governo non ritiene opportuno affrettare i tempi della emanazione del suddetto provvedimento, considerando anche le legittime aspettative di tanti lavoratori. (3-00478)

BENCO GRUBER AURELIA. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere le ragioni per la quali ai porti di Trieste e di Monfalcone siano stati assegnati soltanto 14 miliardi sulla totale ripartizione prevista per i porti italiani del piano straordinario di interventi nel settore opere marittime che privilegia i porti del settore meridionale, benché la maggiore percentuale di traffici sia prodotta dai porti del centro-nord (59 per cento), ai quali il porto di Trieste contribuisce con il 20 per cento, tanto più che l'82 per cento del traffico di Trieste è del tipo estero per estero, seguito a distanza da Genova con il 18 per cento. Anche per la funzione di porto internazionale di Trieste l'assegnazione di 14 miliardi per opere marittime risulta insufficiente nella sua eccessiva modestia. (3-00479)

BENCO GRUBER AURELIA. — *Al Ministro della pubblica istruzione, al Ministro per la ricerca scientifica e tecnologica e al Ministro del tesoro.* — Per sapere a che punto si trovi la ristrutturazione e riorganizzazione con riqualificazione dell'Osservatorio geofisico sperimentale di Trieste.

L'Osservatorio geofisico sperimentale di Trieste è unanimemente riconosciuto come uno degli enti più qualificati nel campo della ricerca scientifica pura ed applicata del nostro paese. Il suo prestigio è notevole anche in campo internazionale, in quanto esso può competere con successo con analoghe istituzioni estere.

La funzione di servizio dell'OGS e la possibilità di realizzazione di un piano

poliennale di attività che allarghi il campo di azione dell'ente è però condizionata dalla ristrutturazione e dalla riqualificazione dell'ente stesso attraverso un nuovo regolamento organico del personale e un nuovo ordinamento dei servizi. Per raggiungere tale scopo è però necessario che si attenuino alcuni vincoli legislativi (in particolare attinenti alla legge 20 marzo 1975 n. 70) che condizionano pesantemente la vita dell'ente, con serio pregiudizio per il suo sviluppo, impedendone un funzionamento imprenditoriale flessibile ed elastico rispetto alle mutevoli esigenze della concorrenza sul mercato internazionale della ricerca di base ed applicata.

L'ente, che, come detto, onora nel mondo il nome dell'Italia e di Trieste, aspira a poter accettare numerose ed importanti commesse di ricerca applicata che oggi è purtroppo costretto a rifiutare per insufficienza di personale, con grave danno economico proprio ma anche nazionale, in quanto l'Italia è ridotta a ricorrere a ditte e società di ricerca straniere. La realizzazione di un vastissimo programma di ricerche, specie nel campo della geofisica della terra solida e della geofisica dell'idrosfera potrebbe, tra l'altro, concorrere ad alleviare la disoccupazione giovanile intellettuale locale.

L'OGS auspica gli sia consentito di agire ed operare come una « Società di ricerca », cioè come una vera e propria azienda industriale che produce ricerca e che esporta anche tecnologie e conoscenze. A questo scopo urge che l'OGS di Trieste trovi soddisfazione nell'ambito della legislazione statale, per essere messo in condizione di operare.

Diversamente l'Osservatorio geofisico sperimentale di Trieste rischia di bloccarsi e di inaridirsi, con ulteriore danno morale ed economico per la città di Trieste, e tutto ciò in stridente contrasto con le dichiarazioni e con gli intendimenti del Governo di sviluppare e di incrementare a Trieste la ricerca scientifica, anche con l'istituzione dell'apposita area di cui al decreto ministeriale n. 100 del 1978.

(3-00480)

GASPARI, AIARDI, ARTESE, DE CINCQUE, FALCONIO, QUIETI E TANCREDI.
— *Al Ministro dei lavori pubblici* — Per conoscere — in riferimento alla recente approvazione da parte del Consiglio dei ministri di un provvedimento per la costruzione di nuovi tronchi autostradali a completamento di arterie esistenti — per quali ragioni non sia stato previsto il completamento dell'autostrada A-24 Roma-L'Aquila-Adriatico, ormai realizzata per la sua gran parte e la cui ingiusta esclusione dal provvedimento suddetto è stata ribadita dagli stessi organi regionali.

I sottoscritti ritengono in merito di richiamare l'indiscussa esigenza di integrale funzionalità da darsi all'autostrada in questione, sia per la evidente utilità economica e sociale che riveste per le popolazioni interessate, sia per l'importanza del collegamento con le altre regioni del medio Adriatico e segnatamente le Marche, sia tenendo conto tra l'altro del fatto che vi sono tratti dove sono inutilizzate opere già realizzate all'ottanta per cento e che rimarrebbero esclusi, anche a seguito delle recenti decisioni di intervento ANAS, soltanto gli ultimi chilometri da Teramo ad Alba Adriatica. (3-00481)

CASALINO, CUFFARO E TAMBURINI.
— *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per sapere — premesso che:

il Presidente del Consiglio dei ministri nel discorso programmatico fra l'altro ha detto che « il Governo presta un vasto interesse alle esigenze di crescita del Mezzogiorno »;

dall'indagine conoscitiva del Senato « sulla funzionalità del sistema portuale italiano » si osserva che per i porti meridionali si è verificata una situazione contraddittoria che « ha condotto i porti del Mezzogiorno ad una condizione di particolare arretratezza per cui il divario oggi esistente tra porti meridionali e porti centro-settentrionali è più accentuato del di-

vario economico complessivo esistente tra Nord e Sud... L'intervento per il Mezzogiorno deve comprendere anche il settore dell'economia marittima-portuale »;

sul porto di Gallipoli gravitano la FIAT-Allis MMT di Lecce (esportazione annua 80.000 tonnellate) che per mancanza di agibilità del porto si rivolge ad altri scali e persino a Genova; il cementificio di Galatina, potenziale produzione 600.000 tonnellate annue, in parte già esporta tramite Gallipoli per il Medio Oriente e l'Africa; le industrie di abbigliamento, calzaturiere e tutto il retroterra agricolo contribuiscono all'esportazione di merci varie e di vino, olio, tabacco, ortofrutta, sicché per lo sviluppo economico e commerciale di Terra d'Otranto è indispensabile l'ammodernamento delle strutture portuali e la istituzione di un servizio di navi di linea per il trasporto anche di carichi parziali di merci;

negli anni trascorsi navi di linea delle società di navigazione *Adriatica* e *Lloyd Triestino* approdavano regolarmente a Gallipoli — quali iniziative intendono

prendere per favorire l'ammodernamento delle strutture portuali di Gallipoli e la navigazione di cabotaggio e l'istituzione di un servizio periodico di navi di linea affinché si possano soddisfare le esigenze anche di carichi parziali di merci per far fronte alle spedizioni verso il Medio Oriente e i paesi emergenti. (3-00482)

BANDIERA. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se, nel quadro della ristrutturazione dell'industria cartaria, non intendano attuare lo impegno già assunto dal Governo del trasferimento dall'ente regionale siciliano ESPI alle partecipazioni statali della cartiera SIACE di Fiumefreddo, la cui potenzialità produttiva è bloccata dai mancati investimenti e dalla impossibilità di una gestione economica, nell'assetto attuale, e che, tuttavia, è un indispensabile ed insostituibile elemento dello sviluppo economico e dell'occupazione nella provincia di Catania. (3-00483)

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