RESOCONTO STENOGRAFICO

55.

SEDUTA DI LUNEDÌ 12 NOVEMBRE 1979

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONILDE IOTTI

INDI

DEI VICEPRESIDENTI SCALFARO E ROMITA

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	3937	Proposta di legge regionale (Assegnazione a Commissione in sede referente)	3938
Disegni di legge:		Interrogazioni e interpellanze (Annunzio)	3977
(Annunzio)	3938, 3976	Interpellanze e interrogazione (Svolgimento):	
(Assegnazione a Commissione in sede referente)	3938	PRESIDENTE	3940, 3944, 3946, 3951, 3960, 3970
(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa)	3939	AMARANTE (PCI)	3952
(Trasmissione dal Senato)	3938	BELLUSCIO, <i>Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale</i>	3955
Proposte di legge:		CERRINA FERONI (PCI)	3947
(Annunzio)	3937	CICCARDINI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	3965, 3968
(Assegnazione a Commissione in sede referente)	3938	FONTANA GIOVANNI ANGELO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	3972
(Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa)	3940	MARGHERI (PCI)	3941, 3942, 3949
(Trasmissione dal Senato)	3977	MONTELEONE (PCI)	3961, 3967

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 12 NOVEMBRE 1979

	PAG.		PAG.
ROSSINO (PCI)	3970, 3974	Per lo svolgimento di interpellanze e per la discussione di una mozione:	
RUSSO FERDINANDO, <i>Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato</i>	3941, 3946	PRESIDENTE	3975, 3976
SPINI (PSI)	3945	CATALANO (PDUP)	3976
STEGAGNINI (DC)	3950	MACIS (PCI)	3976
VIGNOLA (PCI)	3958	PINTO (PR)	3975
		SARTI, <i>Ministro senza portafoglio</i>	3976
Fissazione della data di svolgimento di una interpellanza:		Risposte scritte ad interrogazioni (An- nunzio)	3940
PRESIDENTE	3975	Sul processo verbale:	
MELEGA (PR)	3975	PRESIDENTE	3935, 3936, 3937
SARTI, <i>Ministro senza portafoglio</i>	3975	DE CATALDO (PR)	3935, 3937
Ministro delle partecipazioni statali (Tra- missione di documento)	3977	Ordine del giorno della seduta di do- mani	3977

La seduta comincia alle 16,30.

GUARRA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta dell'8 novembre 1979.

Sul processo verbale.

DE CATALDO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Immagino che lei chieda la parola per fatto personale relativamente al processo verbale!

DE CATALDO. Certamente non per fatto personale, ma, evidentemente, sul processo verbale.

PRESIDENTE. Onorevole De Cataldo, ci sono tre ipotesi per cui lei può chiedere la parola: per una rettifica, per chiarire il proprio pensiero o per fatto personale.

DE CATALDO. Non vi sarebbe bisogno del « fatto personale », ma se debbo chiedere la parola per fatto personale, posso anche farlo.

Signor Presidente, nel *Resoconto sommario* dell'8 novembre scorso ho letto la sua comunicazione laddove assume di non poter passare sotto silenzio due gravi affermazioni che io avrei rese. In ordine alla prima, debbo prendere atto con soddisfazione di quanto da lei dichiarato e cioè — ove ve ne fosse mai stato bisogno — che la presentazione degli emendamenti è ovviamente libera per tutti i deputati. Lo è la presentazione e, quindi, anche la stampa degli emendamenti stessi.

Rimasi molto preoccupato, conoscendola abbastanza e sapendo che, normal-

mente, nelle sedute dei capigruppo non si fanno pettegolezzi, ma si esprimono dei pareri, nell'apprendere incidentalmente per la prima volta in Conferenza dei capigruppo, allorché si discuteva (questo è il punto!) dell'inversione dell'ordine del giorno ed allorché venivano lanciate accuse di ostruzionismi in malafede e di voler bloccare i lavori del Parlamento ed altre di questo genere al gruppo radicale, che il costo della stampa degli emendamenti era di oltre sei milioni di lire.

Evidentemente, inserita nel contesto di quanto si stava verificando in sede di Conferenza dei capigruppo, quella affermazione o comunicazione o riferimento appariva davvero preoccupante: ad un certo momento, si voleva far carico morale ai radicali di aver fatto spendere denaro per la stampa di emendamenti, mentre poi nella realtà si arrivava addirittura al sostanziale ritiro del decreto. Non posso, quindi, se non accogliere con estrema soddisfazione questo principio che lei ribadisce quanto mai opportunamente, vista la situazione in corso non soltanto in questa, ma forse anche nella precedente legislatura, certamente però appesantita nel corso dell'attuale legislatura per quanto riguarda la concezione di rapporti e funzioni circa maggioranza, minoranza ed opposizioni.

Per quanto si riferisce alla seconda grave affermazione, che ha meritato addirittura la deplorazione, signora Presidente (questo è il punto che mi interessa: per tutto il resto, attendo un chiarimento dai deputati questori), ella per due volte ha detto che io avrei insinuato. Ora, l'insinuazione è un'allusione maligna (ho con me un dizionario della lingua italiana), la ricerca di far nascere in qualcuno il sospetto di cosa non buona, con

parole vaghe ed allusive. Ebbene, le assicuro che non ho assolutamente insinuato! Ho affermato, constatando, l'esistenza di una situazione; non ho mai consentito, né lo consento oggi, né lo potrò consentire per il futuro, che qualcuno mi addebiti insinuazioni. Non ho mai insinuato alcunché: ho sempre dichiarato, affermato e provato, quando era necessario!

Non posso se non respingere, signora Presidente, l'insinuazione da lei attribuitami. Ripeto quello che ho detto senza entrare in una facilissima polemica, che deriva dalla natura stessa delle cifre da lei riportate. Evidentemente, non ho voluto addebitare a ciascuno o qualcuno responsabilità dolose; ma, certamente, credo che si debba essere molto cauti nel verificare i conti della tipografia, dal momento che (non lo sapevo, pur facendo parte dell'Ufficio di Presidenza) questi conti ci vengono presentati di volta in volta, con riferimento a ciascuno stampato. Quindi, in questo momento potremmo per certo sapere quanto sia costata la stampa del *Resoconto sommario* di venerdì. Non lo sapevo, pensavo che i conti ci venissero presentati ogni mese, ogni settimana od ogni anno. Mi riferisco anche al numero delle battute contenute nel fascicolo degli emendamenti, completamente diverso da quello dei *Resoconti stenografici*, delle proposte o dei disegni di legge. Evidentemente, se il numero delle battute è mille per pagina, vi è un prezzo che è diverso se le battute sono quattromila. Ripeto di non volere entrare nel merito di questo discorso: continuo a sostenere che la spesa di sei milioni di lire è assolutamente incredibile! Per altro, signora Presidente — mi sono informato presso il mio gruppo — gli emendamenti erano stati presentati tra la giornata di giovedì e la mattina di venerdì: quindi, non è assolutamente da conteggiare la spesa per il lavoro notturno.

Ma quello che mi preme dire, per chiarire con molta puntualità i rapporti in quest'aula e non solo in quest'aula, è che io respingo nella maniera più assoluta l'addebito che io abbia mai potuto insi-

nuare alcunché. Ripeto, le mie sono state e rimangono delle affermazioni che derivano da constatazioni.

PRESIDENTE Onorevole De Cataldo, vorrei innanzitutto ricordarle che al termine di ogni seduta della Conferenza dei Presidenti di gruppo, viene emesso un comunicato il quale indica gli argomenti discussi e le decisioni prese dalla Conferenza stessa. Come lei vede, nel comunicato ufficiale non si fa parola della questione della responsabilità del gruppo radicale per gli emendamenti presentati. Desidero precisarlo, onorevole De Cataldo, e, visto che siamo in tema di precisazioni, desidero chiarire anch'io che di quel problema non si è fatta parola.

Se lei è stato giustamente informato, ed io non ho motivo di pensare il contrario, sa benissimo che l'argomento del costo della stampa degli emendamenti è stato trattato nella Conferenza dei Presidenti di gruppo forse per venti secondi e prima che la Conferenza stessa iniziasse i suoi lavori; inoltre si è trattato di una battuta non mia — se lei è stato informato — bensì di una mia risposta, nella quale dicevo che non eravamo riuniti per discutere di questi problemi.

Desidero precisare questo perché, altrimenti, mi parrebbe che davvero il significato che lei ha voluto dare a tale questione sia addirittura abnorme, dato che è evidente come — e, del resto, lo ho ribadito nella mia comunicazione — la presentazione degli emendamenti — e la successiva, ovvia, stampa — sia nella disponibilità di tutti i parlamentari.

Per quanto riguarda la seconda parte della questione, devo dire di aver usato la parola « insinuazione » per attenuare un poco il senso della frase; se lei non vuole che ciò avvenga allora bisogna che io dica che lei ha affermato che « qualcuno ha rubato ».

Non so se si renda conto, onorevole De Cataldo, della gravità di questa affermazione. Se ne è reso conto perché l'ha fatta e, praticamente, l'ha ripetuta oggi. Ho portato in aula la documentazione circa il contratto con la tipografia che prov-

vede alla stampa dei documenti, e le assicuro che essa è molto precisa. Ribadisco ancora una volta, perché sono convinta di ciò, che, non solo per qualsiasi deputato ma soprattutto per lei, membro dell'ufficio di Presidenza, il fatto di aver affermato che qualcuno ha rubato, quando tali atti sono a disposizione di tutti e quando — mi scusi onorevole De Cataldo — le cifre relative alla stampa degli *Atti parlamentari* sono state pubblicate nel bilancio interno della Camera,... (*Interruzione del deputato De Cataldo*).

Certo, complessivamente; altrimenti si andrebbe davvero verso un'inflazione dei costi delle pubblicazioni. Si immagini a che punto arriveremmo, se dovessimo dire quanti emendamenti sono stati presentati e quanto si è speso per la stampa di ciascuno di essi.

DE CATALDO. Per una pagina 20 mila e rotte lire!

PRESIDENTE. Comunque le stavo dicendo, onorevole De Cataldo, che queste cifre — e sono cifre imponenti che hanno impressionato anche il Presidente — sono state regolarmente pubblicate nel bilancio interno della Camera e quindi lei ha potuto prenderne conoscenza: dunque non erano cifre ignote.

DE CATALDO. Anche per questo abbiamo votato contro.

PRESIDENTE. D'altra parte, onorevole De Cataldo, desidero dirle di aver consegnato la mia dichiarazione della volta scorsa, ai deputati questori per i necessari controlli. I controlli effettuati sono a sua disposizione e lei potrà prenderne visione quando vorrà.

Ritengo tuttavia — mi lasci dire ancora quest'ultima cosa — che il fatto che lei abbia sottolineato, oggi, che le sue sono state « affermazioni » nette, rende estremamente grave quanto lei ha detto. Mi auguro che voglia chiarire fino in fondo quel che ella ha oggi affermato.

DE CATALDO. Certamente!

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

(*È approvato*).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, i deputati Fanti e Pisoni sono in missione per incarico del loro ufficio.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. In data 9 novembre 1979 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

SERVADEI ed altri: « Nuovo ordinamento dell'Ente nazionale italiano per il turismo (ENIT) » (915);

VERNOLA: « Norme integrative della legge 12 dicembre 1966, n. 1078, concernente la posizione e il trattamento dei dipendenti dello Stato e degli enti pubblici, eletti a cariche presso Enti autonomi territoriali » (916).

In data odierna sono state presentate inoltre alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

PAZZAGLIA ed altri: « Interpretazione autentica dell'articolo 1 della legge 8 agosto 1977, n. 583, contenente modifiche ed integrazioni alla legge 4 febbraio 1967, n. 37, concernente il riordinamento della Cassa nazionale di previdenza ed assistenza a favore dei geometri » (917);

BIONDI: « Interpretazione autentica della normativa disposta con l'articolo 64 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, ai fini del riconoscimento del trattamento economico spettante al personale indicato nell'articolo stesso collocato in pensione a domanda entro il 30 giugno 1973 » (918).

Saranno stampate e distribuite.

**Annunzio
di un disegno di legge.**

PRESIDENTE. È stato presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

dal Ministro di grazia e giustizia:

« Trattamento giuridico ed economico dei cappellani degli istituti di prevenzione e di pena » (919).

Sarà stampato e distribuito.

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. In data 9 novembre 1979 il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente disegno di legge:

S. 317. « Integrazione dell'articolo 325 del codice della navigazione, riguardante la retribuzione dei marittimi » (*approvato da quella XI Commissione permanente*) (914).

Sarà stampato e distribuito.

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

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, i seguenti progetti di legge sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

I Commissione (Affari costituzionali):

CARELLI ed altri: « Modifica della tabella A allegata al testo unico delle leggi per la elezione della Camera dei deputati approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, concernente le circoscrizioni dei collegi per la elezione della Camera dei deputati » (757);

II Commissione (Interni):

BROCCA ed altri: « Norme per lo sviluppo della pratica delle attività motorie e

sportive e dell'associazionismo sportivo » (100) (*con parere della I, della IV, della V, della VI, della VII, della VIII e della XIII Commissione*);

III Commissione (Esteri):

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione sul riconoscimento degli studi, dei diplomi e dei gradi di insegnamento superiore negli Stati arabi e negli Stati europei rivieraschi del mar Mediterraneo, adottata a Nizza il 17 dicembre 1976 » (601) (*con parere della I, della V e della VIII Commissione*);

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa all'adesione della Danimarca, dell'Irlanda e del Regno Unito di Gran Bretagna e d'Irlanda del Nord alla Convenzione concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, nonché al Protocollo relativo alla sua interpretazione da parte della Corte di giustizia, firmata a Lussemburgo il 9 ottobre 1978 » (602) (*con parere della I e della IV Commissione*);

« Adesione alla Convenzione relativa all'indicazione dei nomi e dei cognomi nei registri di stato civile, firmata a Berna il 13 settembre 1973, e sua esecuzione » (616) (*con parere della II e della IV Commissione*);

V Commissione (Bilancio):

« Variazioni al bilancio dello Stato ed a quelli delle Aziende autonome per l'anno finanziario 1979 (secondo provvedimento) » (823) (*con parere della II, della III, della IV, della VII, della VIII, della IX, della XI, della XII, della XIII e della XIV Commissione*);

VI Commissione (Finanze e tesoro):

GORIA ed altri: « Norme per la sanatoria di irregolarità formali relative ad adempimenti previsti dalle leggi tributarie, commesse anteriormente al 31 luglio 1979 » (483) (*con parere della IV, della V e della XII Commissione*);

VII Commissione (Difesa):

CRAVEDI ed altri: « Norme sul trasferimento d'uso di aree demaniali a fini pubblici e sociali e sulla materia di costruzioni militari » (710) (con parere della I, della II, della V, della VI e della IX Commissione);

VIII Commissione (Istruzione):

TOMBESI ed altri: « Ripristino della competenza in materia di antichità alla Soprintendenza archeologica di Trieste e per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici del Friuli-Venezia Giulia con sede a Trieste » (518) (con parere della I e della V Commissione);

COSTAMAGNA ed altri: « Norme per l'integrazione del sistema scolastico italiano nel contesto europeo » (567) (con parere della I, della III, della V, della XI, della XII e della XIII Commissione);

IX Commissione (Lavori pubblici):

ALBORGHETTI ed altri: « Finanziamento integrativo per le opere di consolidamento del monte San Martino e di difesa dell'abitato del comune di Lecco, previste dal decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1972, n. 219, e dalla legge 10 maggio 1976, n. 261 » (507) (con parere della I e della V Commissione);

SERVADEI: « Norme relative alla realizzazione di opere di ingegneria » (508) (con parere della I, della IV e della XII Commissione);

X Commissione (Trasporti):

BARTOLINI ed altri: « Semplificazione delle procedure in materia di motorizzazione civile » (476) (con parere della I, della II, della IV, della IX e della XII Commissione);

PROPOSTA DI LEGGE D'INIZIATIVA DELLA REGIONE BASILICATA: « Istituzione delle direzioni compartimentali dell'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni in Basilicata, Umbria, Molise e Val d'Aosta. Modifiche e integrazioni alla legge 12 marzo 1958, n. 325 » (515) (con parere della I e della V Commissione);

« Fissazione di un nuovo termine di scadenza in sostituzione di quello previsto dall'articolo 41, secondo comma, della legge 26 aprile 1974, n. 191, concernente la prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (762) (con parere della V, della IX e della XIII Commissione);

XIII Commissione (Lavoro):

ZOPPI: « Modifiche al trattamento pensionistico erogato dal Fondo speciale di previdenza degli addetti alle abolite imposte di consumo » (473) (con parere della I, della V e della VI Commissione);

TREMAGLIA ed altri: « Riconoscimento dei contributi versati per la mutualità scolastica ai fini della pensione di invalidità e vecchiaia » (544) (con parere della IV, della V e della VIII Commissione);

BOFFARDI INES ed altri: « Modifiche al trattamento pensionistico erogato dal Fondo speciale di previdenza degli addetti alle abolite imposte di consumo » (646) (con parere della I, della V e della VI Commissione).

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

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 92 del Regolamento propongo alla Camera l'assegnazione in sede legislativa dei seguenti progetti di legge:

alla II Commissione (Interni):

« Modifica dell'articolo 10 della legge 20 dicembre 1966, n. 1116, concernente modifiche agli ordinamenti del personale di pubblica sicurezza (724) (con parere della I e della V Commissione);

alla III Commissione (Esteri):

« Aumento del fondo per la partecipazione italiana ad interventi in favore dei paesi colpiti da gravi calamità naturali » (612) (con parere della V Commissione).

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

Trasferimento dell'assegnazione di una proposta di legge dalla sede referente alla sede legislativa.

PRESIDENTE. Ricordo di aver proposto, nella precedente seduta, a norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, l'assegnazione in sede legislativa della seguente proposta di legge, per la quale la II Commissione permanente (Interni), cui era stata assegnata in sede referente, ha chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa:

NATTA ed altri; FRACANZANI ed altri: « Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulla strage di via Fani, sul sequestro e l'assassinio del deputato Aldo Moro e sul terrorismo in Italia » (*testo unificato già approvato dalla II Commissione della Camera e modificato dal Senato*) (136-200-B).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

**Annunzio
di risposte scritte ad interrogazioni.**

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

Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

**Svolgimento di interpellanze
e di una interrogazione.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: interpellanze ed interrogazione.

La prima interpellanza è la seguente:

« I sottoscritti chiedono di interpellare i ministri dell'industria, commercio e artigianato, del lavoro e previdenza sociale e

delle partecipazioni statali, per conoscere la situazione del "gruppo Orlando" con particolare riferimento ai piani di ristrutturazione e ai licenziamenti in corso che hanno provocato l'occupazione dello stabilimento di Villa Carcina (Brescia). Questo gruppo, che detiene quasi il monopolio dell'approvvigionamento e della lavorazione del rame, ha dato il via a nuovi accordi internazionali e a conseguenti ristrutturazioni aziendali per le quali sono state utilizzati nel passato e si chiede di utilizzare nel futuro fondi pubblici. Gli interpellanti

fermamente convinti del fatto che tali fondi possono essere concessi solo sulla base di precisi piani di comparto e di settore per i quali sia possibile il confronto con le organizzazioni sindacali e il controllo parlamentare;

convinti altresì che il "gruppo Orlando" ha conquistato e mantenuto posizioni di particolare favore, anche grazie a spregiudicate e poco chiare manovre politiche, chiedono al ministro dell'industria:

a) se vi sono contatti in corso con il gruppo, per definire le prospettive di questo comparto produttivo di grande interesse strategico;

b) quale sia stato l'intervento del Governo sulla vertenza in corso;

c) se il Governo sia convinto della necessità di un piano di settore minerario-metallurgico, da presentare sulla base della legge n. 675 e al quale subordinare in modo preciso la concessione di tutti i fondi pubblici (e non solo di quelli eventualmente concessi a carico del "fondo di ristrutturazione e riconversione");

d) se il Governo ha valutato quale possa essere il ruolo delle imprese pubbliche nel settore, visto che la legge affida alle aziende ex-EGAM, passate ora all'ENI, specifici compiti nell'approvvigionamento delle materie prime, che l'ENI è presente nel settore con due miniere e che sta acquisendo una terza miniera.

(2-00017) « MARGHERI, MACCIOTTA, TORRI, VAGLI MAURA ».

L'onorevole Margheri ha facoltà di svolgerla.

MARGHERI. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, se i miei colleghi ed io avessimo saputo che dell'interpellanza si sarebbe discusso nel mese di novembre inoltrato, non avremmo fatto ricorso a siffatto strumento, perché in essa ci riferivamo ad una situazione molto precisa, riguardante l'occupazione di alcuni stabilimenti del gruppo LMI da parte degli operai, che in quel momento aveva carattere di emergenza. Accordi intervenuti successivamente hanno poi fatto cessare l'occupazione della fabbrica di Villa Carcina ed hanno determinato un'attenuazione della tensione interna agli stabilimenti dell'LMI. Abbiamo tuttavia deciso di non ritirare questa interpellanza, perché la situazione del settore strategico del rame dovrebbe preoccupare vivamente chi ha responsabilità di governo nel nostro paese.

È noto che del problema si è sempre parlato poco, e ciò è avvenuto perché il monopolio del « gruppo Orlando » è sempre riuscito a far tacere le critiche e le polemiche che si sono succedute nel tempo, così come è riuscito ad evitare che si affrontasse un dibattito politico generale sulla situazione del rame. Ma il fatto che l'importazione di questo metallo incida sulla bilancia dei pagamenti italiana per 400 miliardi, accentuando la dipendenza dall'estero della nostra industria e gli squilibri economici tra zona e zona del paese, tra offerta industriale e domanda pubblica, facendo così aumentare i costi che la collettività deve sopportare, dovrebbe portare, secondo noi, a ragionarne molto più profondamente.

Poiché la struttura dell'industria del rame, in Italia, ha carattere monopolistico poiché il « gruppo Orlando », che detiene, appunto, tale monopolio, chiede fondi pubblici, noi continuiamo nel voler sapere, benché si siano attenuate le lotte sindacali all'interno degli stabilimenti, qual è l'orientamento del Governo sulle richieste del « gruppo Orlando » in materia di sgravi fiscali, qual è l'orientamento del Governo sulla questione più generale dell'approvvigionamento del rame, sul rapporto tra il « gruppo Orlando » e le im-

prese pubbliche, sulla politica industriale che si vuole condurre in questo settore strategico dell'economia italiana, sapendo che dalle decisioni che si prenderanno dipendono grandi risorse del nostro paese e, in gran parte, un settore tanto importante come è quello dei metalli non ferrosi in generale. Ecco perché abbiamo mantenuto l'interpellanza e perché chiediamo una risposta chiara.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato ha facoltà di rispondere.

RUSSO FERDINANDO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel dicembre 1976 la Società metallurgica italiana (SMI) e la Trafileria e laminatoi dei metalli spa (TLM) deliberavano di concentrare, mediante conferimento contestuale a La metalli industriale (LMI), le loro aziende industriali di Fornaci di Barga, Campo Tizzoro, Serravalle Scrivia, Limestre Pistoiese e Brescia della SMI e di Villa Carcina e Casarza Ligure della TLM. La Metalli industriale fu, dunque, creata con lo scopo precipuo di offrire nuova competitività, validità e sviluppo all'industria italiana operante nel settore della trasformazione dei metalli ferrosi.

Risulta per altro che, sul piano internazionale, i risultati economici delle aziende del settore sono stati, negli ultimi anni, scarsamente soddisfacenti e in molti casi negativi; a livello europeo, si cerca pertanto di muoversi nell'ambito di una politica di sviluppo che eviti duplicazioni inutili di investimenti e quindi sprechi di risorse, e punti invece verso la riorganizzazione delle produzioni, nel senso di una maggiore specializzazione e della ricerca di manufatti più sofisticati e perciò a maggiore valore aggiunto, con una conseguente contrazione dei livelli occupazionali.

La prima fase di riorganizzazione e ristrutturazione della LMI, nel senso sopra descritto, è stata completata nel 1978 ponendosi l'obiettivo di accentuare la compe-

titività internazionale; tuttavia, l'andamento congiunturale di alcuni settori consumatori di semilavorati di rame e leghe, in particolare l'edilizia e il comparto dell'energia elettrica, non si è rivelato espansivo ma sostanzialmente recessivo: mentre l'incremento continuo dei costi di produzione avrebbe provocato una forte accentuazione di importazioni di semilavorati da altri paesi comunitari e da paesi terzi, soprattutto a partire dal 1978. Gli oneri finanziari, legati sia alla necessità di finanziamento dei nuovi investimenti di ristrutturazione e sviluppo, sia alla immobilizzazione degli *stocks*, hanno pesato sensibilmente, a causa dei tassi applicati, più elevati che negli altri paesi.

La Metallurgia industriale avrebbe pertanto deciso di dare il via ad una seconda fase di riorganizzazione e sviluppo, tendente alla chiusura delle aree di crisi con cessazione di lavorazioni prive di valide prospettive, perché ormai non competitive o comunque legate a mercati saturi e in decadenza, e tendente a rafforzare ed ampliare la propria presenza nel sud del paese, attraverso le aziende controllate esistenti (Italrame, Metalrame, Ceip, PRM) che già operano nelle aree meridionali. Nel contempo, la LMI opererebbe per sostituire dette lavorazioni con altre produzioni tecnologicamente più avanzate, perseguendo una linea di più accentuata specializzazione delle proprie unità produttive.

In tale quadro, sarebbe certamente opportuno analizzare almeno l'eventualità di predisporre gli interventi in modo programmato ai sensi della legge n. 675, studiando l'inserimento del « gruppo Orlando » nel piano di settore minerario e metallurgico, essendo esso, almeno per questo settore, uno dei gruppi determinati e decisivi, come affermato dallo stesso interpellante.

Il Governo, tuttavia, non ha in tal senso elementi nuovi da comunicare alla Camera rispetto alla delibera del CIPI del febbraio 1978, che subordinava l'avvio del piano di settore all'approvazione, da parte del Parlamento, del programma minerario nazionale, senza il quale è impossibile avviare un serio programma con la

individuazione dei settori che ne fruirebbero.

Il piano minerario, come è noto, è decaduto con il termine della settima legislatura ed il Governo, che intende ripresentarlo non appena si sarà proceduto ai necessari aggiornamenti, si augura che la discussione e l'approvazione avvengano quanto prima affinché, acquisiti dal Parlamento gli strumenti per operare nel settore estrattivo e valutata la loro potenzialità, si possa affrontare la necessaria ristrutturazione - a valle del settore minerario - del sistema della prima trasformazione industriale. In quel quadro, ed anche con l'uso degli strumenti operativi di cui alla legge n. 675 - attualmente non utilizzabili per il settore - sarà possibile procedere anzitutto alla necessaria analisi di base e quindi alla individuazione, come per gli altri settori previsti dalla delibera del CIPI, degli obiettivi specifici, degli incentivi idonei e delle articolazioni operative necessarie per quanto riguarda i ruoli, i compiti, le iniziative da assumere da parte del Ministero dell'Industria, delle regioni e degli altri gruppi operanti nel settore.

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

MARGHERI. Debbo dichiararmi completamente insoddisfatto, soprattutto perché argomentazioni del genere di quelle appena ascoltate nella risposta del sottosegretario avrei potuto tranquillamente evincerle dagli ordini del giorno predisposti dalla direzione delle aziende interessate ottenendo le medesime informazioni. Noi avevamo chiesto qualcosa di più, indicando ben precise motivazioni. Si tratta, infatti, di un settore - quello del rame - in cui la situazione di monopolio viene mantenuta con un'arroganza che ormai tutte le forze politiche riconoscono. Sappiamo benissimo che una delle ragioni dell'esplosione dello scandalo EGAM - che certamente crollò sotto il peso dei suoi debiti - in quel momento ed in quelle forme, deve per altro ricollegarsi al fatto che, all'interno delle partecipazioni

statali, qualcuno pensò che forse l'impresa pubblica avrebbe dovuto occuparsi anche del rame. E che la questione del rame sia trattata, da una parte di quello che anche in questa sede chiamerò il padronato italiano, esattamente come una « cosa nostra » lo dimostra il conflitto che si è aperto proprio sulle ristrutturazioni che lei, onorevole rappresentante del Governo, stava descrivendo. I lavoratori hanno protestato contro quelle riorganizzazioni e ristrutturazioni perché non erano fondate su alcun programma, non si sapeva dove e come venisse effettuato l'approvvigionamento, quale fosse la finalità della verticalizzazione delle produzioni e del passaggio dal rame primario alle seconde ed alle terze lavorazioni, quale fosse l'obiettivo finale rispetto alla domanda di rame che nel nostro paese è per il 60 per cento pubblica e riguarda soprattutto un settore delicato come quello dell'energia e della produzione di energia elettrica. Si domandava, finalmente, che il « gruppo Orlando » presentasse i piani.

Ora, signor rappresentante del Governo, quando abbiamo votato la legge n. 675 abbiamo affermato tutti insieme il criterio in base al quale il danaro pubblico può essere dato soltanto sulla base di piani accertati. Il danaro pubblico, sotto forma di esenzioni fiscali, di cassa integrazione o di contributi alla riconversione ed alla ristrutturazione, può essere dato quando sono chiare le finalità produttive che un grande gruppo si propone. Non era invece affatto chiaro — e non è affatto chiaro — cosa vuol fare Orlando: perché, con un minimo di buon senso e leggendo la letteratura esistente sull'argomento, si può già delineare quel che attiene agli obiettivi ed ai criteri del futuro piano di settore: un approvvigionamento che, sul piano tecnico e sul piano dei rapporti internazionali, non ci subordini eccessivamente ad altri paesi, e quindi non sia fatto in puri termini commerciali, come fa Orlando, bensì attraverso quella forma di cooperazione internazionale in base alla quale il nostro paese riesce a scambiare tecnologia, intelligenza, lavoro,

con materie prime, utilmente sperimentate in altri settori; un approvvigionamento che assicuri in Italia l'uso del rottame su cui, invece, Orlando specula tranquillamente; un coordinamento della domanda pubblica e privata in modo da orientare, attraverso la domanda, gli investimenti verso le zone dove è necessario un nuovo tipo di industrializzazione, in primo luogo nel Mezzogiorno; una verticalizzazione della produzione che ci consenta di essere presenti sul mercato internazionale con prodotti a più alto valore aggiunto e con maggiore contenuto tecnologico. Ebbene, tutti questi obiettivi, che sono stati tra l'altro sostenuti nel corso di convegni di tecnici, di lavoratori e di scienziati, vengono accantonati ogni qualvolta Orlando compie i suoi progetti e le sue ristrutturazioni; Orlando si muove per massimizzare il commercio con l'estero — evidentemente, per realizzare più alti profitti — e si comporta da capitalista, da padrone. Però, mi domando: può il Governo stabilire che questo comportamento stia alla base del finanziamento pubblico? Per erogare questo tipo di finanziamento, occorre fissare delle condizioni. Tra l'altro, tutto ciò è stato richiesto anche dal consiglio regionale della Toscana, il quale, esaminando la possibilità di concedere delle esenzioni fiscali al « gruppo Orlando » per la sua opera di ristrutturazione, ha chiesto esplicitamente che il Governo assicuri il controllo sui piani di ristrutturazione aziendale, e per di più è stato chiesto, dagli stessi lavoratori e tecnici di questo gruppo, quale rapporto si può stabilire tra le seconde lavorazioni ed il prodotto finito e le tre miniere che l'ENI in questo momento possiede, in quanto ha acquistato anche quella di Campiglio.

Queste miniere sono le uniche da cui si estrae il rame e potrebbero essere collegate utilmente ad attività di seconda e terza lavorazione ed alla metallurgia fine; esse devono essere indirizzate verso la ricerca non solo mineraria ma anche tecnologica, sia di processo che di prodotto.

Può dire il Governo: « Noi aspettiamo l'approvazione del disegno di legge per il piano minerario per porre in discussione

tutta la materia attinente al rame »? Non può dirlo perché sia per il rame che per lo zinco ed il piombo, cioè tutti metalli non ferrosi, la situazione è pesante perché la domanda è in aumento, il peso per la bilancia dei pagamenti è in aumento, la nostra dipendenza tecnologica nei confronti dell'estero anche, e vi è la necessità obiettiva di fissare dei criteri per sapere come vengono spesi i soldi dello Stato e per sapere come si devono muovere le imprese pubbliche e l'ENI, che, attraverso l'eredità ex-EGAM, è presente nel settore dei minerali non ferrosi.

Tra l'altro, signor rappresentante del Governo, per questo tipo di minerali, soprattutto per lo zinco e per il piombo, un avvio del piano pubblico si può attuare solamente attraverso il piano SAMIM e con il dibattito che in Parlamento si sta svolgendo su tale piano. Bisognerebbe allora guardare anche al rame, così come bisognerebbe guardare all'alluminio, e sapere se la politica industriale perseguita dal Governo è quella di raggiungere degli obiettivi generali a vantaggio della collettività impiegando, a questo fine, i finanziamenti dello Stato, oppure vi è ancora uno stato di soggezione, che noi giudichiamo grave e pericoloso, alla presenza monopolistica di un gruppo che arrogantemente fa e disfa in un settore così importante della nostra economia.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla seguente interpellanza:

« I sottoscritti chiedono di interpellare i ministri dell'industria, commercio e artigianato e delle partecipazioni statali, per conoscere, in relazione alla manifestata intenzione della Montedison di procedere alla vendita della Montedison sistemi, di cui sono parte preponderante le officine Galileo di Firenze:

quale sia lo stato delle trattative in merito alle sorti di un gruppo di così grande rilevanza per l'economia nazionale e per la stessa difesa del nostro paese. Tanto più necessario si ritiene fare chiarezza in merito, dal momento che, fino ad oggi, la Montedison non ha dato noti-

zia delle prospettive di una iniziativa certamente di rilevanza generale e pubblica ed ha perfino rifiutato un incontro con i sindacati, da questi ripetutamente sollecitato al fine di conoscere lo stato della situazione e le reali intenzioni dell'azienda;

quali iniziative i ministri competenti intendano intraprendere, considerata l'urgenza e l'importanza del problema, al fine di determinare una soluzione coerente con gli impegni contratti dalla Montedison con i sindacati e con gli enti locali ed adeguata alla programmazione di un settore industriale decisivo per lo sviluppo del paese;

quale sia l'indirizzo e l'intenzione del Ministero delle partecipazioni statali, in particolare per quel che riguarda la possibilità di acquisto da parte dell'EFIM, chiamato in causa dalle forze sindacali con la motivazione dell'omogeneità produttiva e per ragioni di politica industriale ».

(2-00087) « LAGORIO, SPERANZA, CERRINA FERONI, SPINI, CECCHI, STEGANINI ».

nonché alla seguente interrogazione:

Margheri e Cerrina Feroni, al ministro delle partecipazioni statali, « per sapere se risponda a verità la notizia, raccolta e commentata dalla stampa, secondo cui il Governo avrebbe premuto sull'EFIM per scoraggiare l'offerta di acquisto della « Galileo » di Firenze dalla società Montedison.

Tale pressione sarebbe stata determinata più da scelte di carattere politico (favorire a tutti i costi la Bastogi, in gara per lo stesso acquisto) che da scelte di carattere tecnico ed economico. Da un punto di vista imprenditoriale, infatti, la « Galileo » sembrerebbe rappresentare, per l'EFIM e per alcune sue società operative, un notevole passo in avanti verso una produzione più qualificata e più competitiva sui mercati internazionali » (3-00593).

L'onorevole Spini ha facoltà di svolgere l'interpellanza Lagorio, di cui è cofirmatario.

SPINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la nostra interpellanza presentava un carattere di urgenza, dimostrata dalle firme apposte da vari esponenti delle maggiori forze politiche fiorentine. Nella carenza di risposta da parte del Governo, occorre notare che, in queste tre settimane, la vicenda oggetto della nostra interpellanza si è arricchita di nuovi fatti, come, ad esempio, l'incontro Governo-sindacati, e quindi essa in parte muta i suoi connotati.

Avevamo chiesto di conoscere quali fossero le opinioni e le intenzioni del Governo in merito alla decisione della Montedison di procedere alla vendita della Montedison sistemi, di cui sono parte preponderante le officine Galileo di Firenze. Non era certo in questione il merito della decisione della Montedison di procedere alla vendita delle attività produttive non chimiche, ma le modalità e gli indirizzi di questa vendita, e il destinatario della stessa.

Crediamo che il Governo abbia qualche cosa da dire, per tre buoni motivi. Innanzitutto, la Montedison è una società solo artificialmente privata, ma nella realtà è a prevalente capitale pubblico. La stessa figura del suo presidente ne è una riprova.

In secondo luogo, le produzioni Galileo, specie nel campo delle telecomunicazioni, hanno un grande rilievo per il paese, non solo per la loro qualità, così apprezzata all'estero, ma per la loro rilevanza ai fini della difesa nazionale; inoltre la Montedison, al momento della decisione (che risale al 1973), di procedere alla costruzione di due nuovi stabilimenti per le officine Galileo a Campi Bisenzio, aveva chiesto impegno e sacrifici sia ai lavoratori interessati sia alle comunità locali, impegnandosi a garantire i livelli occupazionali.

Il problema del compratore della Montedison sistemi acquista per questi due ultimi aspetti una decisiva importanza. Non si tratta, né da parte dei sindacati né da parte degli enti locali, di pretendere di scegliere il nuovo padrone delle of-

ficine Galileo, ma di avere quelle garanzie sostanziali, anche nella figura e nell'atteggiamento del compratore, che sole possono comprovare la volontà del subentrante di garantire l'adempimento degli accordi del 1973.

In particolare, gli interpellanti chiedono di conoscere le direttive che il Ministero delle partecipazioni statali ha impartito a quello che si presenta come uno dei potenziali acquirenti, cioè l'EFIM, società con produzioni analoghe ed affini, anche perché vi sono state addirittura notizie di stampa (ricordo il settimanale *l'Espresso*) secondo le quali il Governo avrebbe operato per impedire all'EFIM di esternare la propria proposta.

Né pare essere accettabile (sempre che corrisponda a verità) il resoconto di una riunione recente con i sindacati, nella quale si sarebbe affermato che le partecipazioni statali dovrebbero limitare il loro intervento al Mezzogiorno oppure alle aziende in crisi. Non appare, infatti, accettabile un'opinione che porterebbe, se fosse spinta alle estreme conseguenze, alla logica della socializzazione delle perdite e della privatizzazione dei profitti: il che non è certo il ruolo assegnato alle partecipazioni statali dalla legge n. 675.

In secondo luogo, per quanto riguarda l'atteggiamento dell'unico compratore finora presentatosi, la Bastogi, gli interpellanti chiedono quali garanzie il Governo intenda dare sul mantenimento degli accordi del 1973, tenendo altresì conto dell'atteggiamento manifestato dai comuni di Firenze e di Campi Bisenzio. Questi comuni hanno espresso la loro protesta per quanto sta avvenendo, non essendosi ancora proceduto alla costruzione del secondo stabilimento, previsto dalla ristrutturazione delle officine Galileo; mentre, viceversa, corrono voci che la Bastogi, in caso di acquisto del nuovo stabilimento, intenderebbe trasferire il settore meccano-tessile ad Arezzo. I due comuni in questione hanno riaffermato, attraverso loro deliberazioni, che, nel caso della mancata costruzione del nuovo stabilimento, essi si considererebbero sciolti dagli impegni da loro sti-

pulati con la Montedison, con le conseguenze negative che è facile immaginare.

Tutto questo è di grande rilevanza per l'economia nazionale, tenendo altresì conto del fatto che tra i grossi azionisti della Bastogi sembra esservi la società svedese Erikson, industria *leader* nella progettazione di apparecchiature elettroniche militari.

In conclusione, gli interpellanti, pur in una differenziata posizione che si manifesterà anche nella replica, chiedono unitariamente al Governo di dire con precisione una parola per rassicurare la popolazione di Firenze e del suo comprensorio sulle prospettive occupazionali, tenendo conto della necessità che, da un lato, il nuovo acquirente subentri negli impegni assunti dalla Montedison e, dall'altro, che il Governo assuma politicamente le proprie responsabilità.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario per l'industria, il commercio e l'artigianato, ha facoltà di rispondere all'interpellanza testè svolta e alla seguente interrogazione, non iscritta all'ordine del giorno, che verte sullo stesso argomento:

STEGAGNINI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere quale sia l'atteggiamento del Governo in ordine alla cessione della Montedison sistemi di cui fanno parte rilevante le officine Galileo e lo stabilimento OTE di Firenze (3-00776).

RUSSO FERDINANDO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* L'intenzione della Montedison di procedere alla vendita della Montedison sistemi, che comprende le officine Galileo di Firenze, Montedel e partecipazioni di minoranza in Sistel-CNA, ha trovato conferma in una riunione tenutasi al Ministero dell'industria l'8 novembre scorso, sotto la mia presidenza, e con la partecipazione delle organizzazioni sindacali e dei presidenti della Montedison e della Bastogi.

Peraltro, in quella occasione il presidente della Montedison sistemi ha afferma-

to che la vendita di tale gruppo non incide sugli obiettivi di quel gruppo, né sul livello occupazionale (anche per i programmi di sviluppo che il gruppo stesso aveva predisposto), ed in particolare per quanto si riferisce alle officine Galileo di Firenze e, quindi, al progetto del nuovo stabilimento per queste officine.

L'accordo fra le parti è stato sostanzialmente raggiunto. Il Ministero, dal suo canto, non mancherà di seguire gli sviluppi ulteriori della situazione della Montedison sistemi, tenuto conto della sua rilevanza per l'economia nazionale ed anche degli accordi esistenti con le organizzazioni sindacali, alle quali la Montedison ha garantito che avrebbe iniziato in questa settimana degli incontri proprio per la verifica di quegli accordi, soprattutto circa gli aspetti occupazionali e per i programmi più generali del gruppo Montedison sistemi.

Nella stessa riunione è emerso anche che le partecipazioni statali non hanno ritenuto di attuare un loro subentro sia in considerazione delle già avviate trattative per la cessione dell'azienda dalla Montedison ad altro gruppo, sia perché tale intervento avrebbe comportato disponibilità finanziarie non agevolmente reperibili nell'attuale situazione delle partecipazioni statali.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
SCALFARO

RUSSO FERDINANDO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Si aggiunge in particolare, per quanto riguarda l'EFIM (come è possibile leggere nella relazione che accompagna il bilancio del 1978, recentemente pubblicato), che i programmi « attualmente in corso di definizione si propongono di conseguire obiettivi economici ed occupazionali nell'ambito del sistema delle partecipazioni statali, tramite un complesso organico e coordinato di interventi volti sia alla ristrutturazione e al risanamento dei settori e delle aziende in crisi, sia alla

realizzazione di nuove iniziative nel Mezzogiorno.

Ed in tale epoca i programmi dell'EFIM per il quinquennio 1978-1982 prevedono la localizzazione nel Mezzogiorno di tutte le nuove iniziative, con una sola eccezione nel settore dell'alluminio di seconda fusione, la cui localizzazione al nord è dovuta ad irrinunciabili ragioni di economicità e di mercato, e la realizzazione nell'area meridionale dei progetti di espansione produttiva dei comparti di gruppo più dinamici ».

PRESIDENTE. L'onorevole Cerrina Feroni, cofirmatario dell'interpellanza ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CERRINA FERONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, intanto c'è una considerazione preliminare da fare (come già l'onorevole Spini sottolineava), ed è il ritardo con cui il Governo risponde a questa interpellanza; esso è un ritardo politico, non tecnico: il Governo risponde, cioè, dopo che nell'incontro dello scorso giovedì, per bocca dello stesso sottosegretario Ferdinando Russo, ha già dato risposta alle organizzazioni sindacali, comunicando l'indifferenza del Governo rispetto all'operazione di cessione della Montedel e, comunque, il non interesse dell'EFIM all'acquisto. Su questo tornerò successivamente, perché le responsabilità passate e recenti del Governo sono molte, gravi e devono essere denunciate con fermezza.

Voglio intanto dire, a scanso di equivoci, signor sottosegretario (io gradirei, signor Presidente, che il sottosegretario mi ascoltasse), che noi non consideriamo questa discussione inutile, anche se in qualche modo si presenta a cose fatte; e farebbe male il Governo a ritenerla tale, perché, prima ancora e al di là della questione dell'assetto proprietario, vi sono questioni di merito che restano aperte e, in primo luogo, quella del rispetto (che deve essere pieno e integrale) degli accordi Montedison-sindacati, stipulati nel lontano 1973.

Ritengo ancora che la tardività di questa risposta sia in qualche modo la cartina di tornasole della gestione ambigua e contraddittoria dell'intera vicenda, poiché il Governo ha in fondo evitato di fare ciò che in primo luogo l'interpellanza chiedeva e cioè portare alla luce le intenzioni reali della Montedison, rendere trasparenti le offerte, consultare le parti sociali, rendere conto al Parlamento perché questo potesse esprimere una valutazione e un orientamento prima - e non dopo - la conclusione delle trattative.

In qualche modo, il Governo ha per settimane accreditato l'impressione che intendesse restare neutrale in questa vicenda, con una sorta di rispetto per un'operazione che doveva restare di pura convenienza ed opportunità economica, produttiva e finanziaria. Ma non è - e non era - così, quando il venditore si chiama Montedison (cioè un gruppo che ha, come è stato ricordato, una cospicua presenza di capitale pubblico) e quando ha alle spalle accordi disattesi da anni; non è - e non era - così, quando uno degli acquirenti possibili si chiamava EFIM: e mi si lasci dire in proposito che si è almeno con leggerezza lasciato che l'EFIM manifestasse il proprio interesse, che tale interesse fosse confermato ufficialmente dal ministro delle partecipazioni statali in sede di Commissione bilancio, senza per altro compiere mai l'atto formale con cui un interesse reale si manifesta in una fase avanzata della trattativa, cioè la formulazione di un'offerta.

Infine, va tenuto presente che oggetto della trattativa era un gruppo finanziariamente sano, di buone potenzialità produttive, allocato in un settore che non pare ingiustificato definire strategico per il nostro sviluppo.

Non si sfugge allora a un'impressione, che è mia, e nella quale non intendo coinvolgere gli altri firmatari della interpellanza: che alla fine siano prevalse tutt'altre considerazioni che non quelle puramente economiche e produttive, cioè che sia prevalsa la ragione politica e che sia stata questa ad indurre l'EFIM a sgombrare il campo e a lasciare via libera ad un

altro acquirente, non so se in omaggio a un astratto principio (quello che vuole non un passo in più delle partecipazioni statali), ovvero, assai più concretamente, per la convenienza, l'opportunità e l'interesse che l'operazione poteva rivestire.

Quel che è certo è che siamo di fronte ad una soluzione non diversa, nella natura, dalla logica che per anni ha presieduto alla politica delle partecipazioni statali: ieri si è svolta un'opera di supplenza dell'imprenditoria privata, accollando allo Stato aziende dissestate, rispetto alle quali lo Stato ha svolto una funzione poco più che assistenziale; oggi si è rinunciato ad un intervento che ha tutte le caratteristiche (economiche, finanziarie, di settore, di indirizzo della politica industriale) per essere produttivo, lasciando che fosse l'imprenditoria privata (che, per la verità, aveva in questo caso alle spalle alcune esperienze negative) ad avvantaggiarsi di questa operazione.

Non insisterò più su questo punto, anche se — come il sottosegretario ben sa — sindacati, lavoratori e consiglio di fabbrica della Galileo non lo ritengono affatto un capitolo chiuso.

Voglio ora sottolineare brevemente il punto centrale della questione, quello del pieno rispetto degli accordi contratti dalla Montedison con il sindacato. È un punto che, anche dalla sua risposta, signor sottosegretario, si ha l'impressione che il Governo non abbia colto bene, credendo — o fingendo di credere — che in qualche modo tutta la questione si incardinasse nella alternativa circa l'assetto proprietario.

Innanzitutto, intendo denunciare l'incredibile comportamento della proprietà Montedison in questi anni. Nel documento che le sezioni aziendali della Galileo hanno consegnato ai gruppi parlamentari (e, ritengo, anche al Governo) vi è, in poche righe, la storia di questo accordo: e consiglio il sottosegretario di rileggerlo. È una storia che dice come la Montedison, dal 1973, dopo essersi impegnata al ridimensionamento e allo sviluppo dell'azienda con la costruzione di un nuovo stabilimento e il ripristino dei duemila occu-

pati esistenti al momento dell'accordo; dopo aver fruito a più riprese della cassa integrazione speciale; dopo aver fruito del credito agevolato, di una modifica del piano regolatore del comune di Campi Bisenzio per l'agibilità del terreno destinato alla costruzione del nuovo stabilimento; dopo aver fruito di nuovi limiti di utilizzo dell'area di risulta di Firenze, allo scopo di realizzare un adeguato finanziamento; dopo essersi, in sostanza, valse del senso di responsabilità e di lealtà dei lavoratori della città di Firenze, che hanno pur sacrificato molto — lo ricordava giustamente l'onorevole Spini — per lo sviluppo di una azienda di grandi tradizioni tecniche, ma anche culturali, in quella città, si accinge oggi a svendere questa azienda senza aver incrementato di una sola unità i posti di lavoro, che oggi sono 1660, e senza aver dato inizio alla costruzione del nuovo stabilimento per il settore meccano-tessile.

Sono stati anni di promesse non mantenute, di ricatti sui lavoratori della città, di prendere senza dare, di sistematica dilazione e negazione di quanto pattuito; e non basta certo un aspetto da gentiluomo per fare un imprenditore serio e credibile. Ancora 40 giorni fa a Firenze il senatore Medici, presidente della Montedison, dichiarava — e io dico che sapeva di mentire — che entro pochi giorni avrebbe avuto inizio la costruzione dello stabilimento e che comunque questo era pregiudiziale ad ogni operazione di cessione.

Non sono minori le responsabilità del Governo e del socio Stato della Montedison in questi anni, che hanno latitato, che non hanno mai richiamato la Montedison al rispetto degli accordi e che ancora oggi ne tutelano l'operazione di cessione.

Ebbene, signor sottosegretario, noi non consideriamo — lo sottolineo — quegli accordi superati dai fatti. Noi pretendiamo che quegli accordi siano rispettati in primo luogo dalla proprietà attuale, quella che ha sottoscritto gli accordi. Lo deve sapere la Montedison, lo deve sapere il Governo ed anche l'acqui-

rente, perché abbia ben chiaro il campo dei problemi su cui si misura e quale sia la discriminante di fondo.

I lavoratori, d'altra parte, le loro organizzazioni e le istituzioni locali — lo ricordava giustamente l'onorevole Spini — useranno tutti gli strumenti di lotta perché si abbiano atti corretti ed inequivocabili in questa direzione.

Per questo insisto, signor sottosegretario, — e questo non c'era nella sua risposta — affinché il Governo si faccia comunque garante del pieno rispetto degli accordi. Non si limiti a formulare auspici, ma più in generale si faccia garante della coerenza della soluzione, quale essa sia, con l'esigenza della programmazione in un settore industriale decisivo per lo sviluppo.

Solo così — ci pare, mi pare — il Governo potrà ritrovare credibilità in questa vicenda esemplare di non-governo ed esercitare, almeno in coda, un ruolo non di pura e passiva subalternità agli interessi di grandi gruppi.

PRESIDENTE. L'onorevole Margheri ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione.

MARGHERI. Questa sera, signor sottosegretario, ci manda a casa pieni di insoddisfazione. Non c'è, infatti, un briciolo di soddisfazione per la sua risposta. Lei non ha risposto neanche esattamente alla domanda da noi formulata sul piano dell'EFIM, e tale insoddisfazione si aggiunge a quella già evidenziata dal compagno Cerrina Feroni riguardante la storia generale di questa vicenda.

Cominciamo con il venditore. C'è stato detto che si tratta della SOGAM, che rappresenta un azionista pubblico di grandissimo peso all'interno della società. Questo venditore alcuni anni fa ci aveva spiegato che dovendosi dedicare alla chimica, doveva anche cominciare a vendere ciò che non gli serviva, in modo da investire il ricavato nella chimica. Ma si è accorta la SOGAM — mercoledì lo diremo meglio al ministro Lombardini — che questo venditore sta rischiando di sven-

dere senza investire abbastanza nella chimica? Si è accorta che questo venditore intanto si è liberato della Novamonti, industria chimica internazionale, con cui le acciaierie americane stanno facendo ottimi affari, nonché della CNA con cui gli olandesi stanno facendo altrettanto buoni affari? In un anno questo venditore è passato nella graduatoria mondiale dal diciannovesimo al ventiseiesimo posto, vendendo fra l'altro anche la Galileo-Magrini, sempre — guarda caso — alla Bastogi, e vendendo ora la Montedison sistemi, vendendo la Galileo, proprio quando può sorgere il dubbio che si rinuncia ad un buon affare, cioè alla vittoria nella gara internazionale per i mirini notturni, cui — guarda caso — sono interessate società internazionali che sono in rapporto con la Bastogi, ed esattamente l'inglese Marconi. Allora nasce spontaneamente il sospetto che questo venditore, invece di vendere, stia svendendo, sospetto confermato dalla vicenda Ceruti, che è stata posta in liquidazione, ed è invece una delle fabbriche più importanti per la costruzione di macchine utensili, che è confermato anche da episodi minori.

Veniamo ora al compratore: Grandi sta comprando, e non soltanto dalla Montedison, come dimostrano gli acquisti della Pierrel da parte di Ursini. A proposito, signor rappresentante del Governo, la Camera non aveva votato il mantenimento della integrità del gruppo Liquigas? Come mai invece la Pierrel è stata venduta sempre a Grandi della Bastogi? Ma sta comprando tantissime altre imprese, la Galileo-Magrini dalla Montedison, ora la Galileo; ed è il rapporto, è il capofila industriale, l'imprenditore principale di operazioni che guardano proprio alla vittoria in gare internazionali che potrebbero, secondo le informazioni a nostra disposizione, costituire ottimi affari; ottimi affari che allora le partecipazioni statali — domanda che le avevamo precisamente rivolto — non vogliono fare? Che l'EFIM non vuole fare? Perché qui non si tratta di nuove iniziative industriali da localizzare nel Mezzogiorno, ma di fare buoni affari, per cui l'EFIM si era dichiarata

disponibile non solo per la Galileo. Un suo predecessore, l'onorevole Sinesio, suggerì all'EFIM di comprare una fabbrica romana (l'OMI), che ha la stessa produzione della Galileo. Come mai, nel momento in cui la Montedison, a socio pubblico, vende un'azienda che fa la stessa produzione di una fabbrica, che l'EFIM voleva comprare, cioè l'OMI (Ottica meccanica italiana), l'EFIM dichiara il suo interessamento, ma non va oltre e non spiega che ci sono ragioni produttive nelle sue fabbriche (vedi la Otomelara ed altre fabbriche, l'Agusta, la produzione aeronautica) per cui la produzione elettronica ed ottica della Galileo le servono particolarmente?

Ed io le chiedo un'altra cosa. Come mai si era aperta per l'Ottica meccanica di Roma una gara addirittura tra Aeritalia ed EFIM e proprio per la Galileo, in rapporto a Grandi e alla Bastogi, con il rischio di una speculazione, questo atteggiamento favorevole delle partecipazioni statali non si è manifestato? Noi affermiamo che c'è stato un indirizzo politico, un indirizzo politico che riguarda tutta la politica delle partecipazioni statali che si fa in questo momento, una politica che guarda ad una funzione emarginata, secondaria, di supporto, di servizio delle partecipazioni statali, che vengono escluse dai buoni affari, che devono guardare soltanto ai servizi e all'industria di base (come la petrolchimica e la siderurgia) e quello che hanno sulle spalle, ma non possono svolgere un ruolo di guida, di promozione in settori importanti, come quello che la Galileo rappresenta.

Siccome questo risponde ad una concezione che in definitiva non serve nemmeno al risanamento delle partecipazioni statali, al pagamento dei debiti e delle perdite, noi diciamo al Governo che siamo in disaccordo su questa linea, e la vicenda della Galileo dimostra chiaramente che qui c'è un atteggiamento che noi dobbiamo in qualche modo modificare: e faremo una battaglia per modificarlo.

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

STEGAGNINI. Signor Presidente, mi sembra che la risposta del rappresentante del Governo sia particolarmente valida, e quindi lascia il nostro gruppo soddisfatto nell'insieme e soprattutto nelle prospettive, che egli ha delineato, sul futuro delle aziende Galileo allorché esse passeranno alla nuova proprietà del gruppo Bastogi. Certamente, anche il gruppo democratico cristiano è preoccupato dell'avvenire di queste aziende, non solo per la grande tradizione, la grande importanza per l'occupazione e lo sviluppo economico della città di Firenze, ma anche per gli interessi generali del paese, in quanto si tratta di un'azienda che, come è stato ricordato, produce per la difesa nazionale tecnologia altamente valida e apprezzata anche all'estero. Certamente noi siamo favorevoli a che il trapasso del gruppo Montedison sistemi sia avvenuto non già da un'azienda a carattere privatistico ad un'azienda a partecipazione statale, come sembrava dovesse essere l'EFIM; e questo fa parte della politica che noi riteniamo debba valorizzare l'iniziativa privata, non già quella pubblica. Anche perché, come è noto, le partecipazioni statali, almeno negli ultimi tempi, non hanno dato buoni risultati e i grandi deficit che sono in tutte le aziende testimoniano che un altro passaggio alla mano pubblica avrebbe ulteriormente aggravato la posizione delle partecipazioni statali.

D'altra parte, le aziende Galileo e tutte le aziende appartenenti al gruppo Montedison sistemi sono valide, produttive, economicamente in sviluppo, per cui credo che sarebbe stato un errore farle passare sotto il controllo delle partecipazioni statali, perché certamente in tal caso come è avvenuto purtroppo per altre aziende, esse sarebbero andate peggiorando.

Vogliamo però affermare che siamo preoccupati che il nuovo gruppo possa mantenere fede agli impegni assunti con gli accordi stilati in precedenza con la Montedison dalle forze sindacali e dagli enti locali.

Mi sembra che l'obiettivo che ci si era prefissi, di conseguire a Firenze una occupazione per duemila unità, in luogo delle

attuali 1.700, sia tuttora irrinunciabile, anche con il passaggio della Galileo al nuovo gruppo finanziario.

Esorto, quindi, il Governo — e d'altra parte mi sembra che la risposta dell'onorevole sottosegretario sia stata in linea con questa esortazione — a vigilare affinché le aspettative della città di Firenze e gli accordi a suo tempo stipulati siano fedelmente rispettati dal nuovo gruppo finanziario ed affinché non si vada incontro, ulteriormente, a gravi fenomeni di disoccupazione e di difficoltà per la popolazione e per i lavoratori fiorentini.

Anche la possibilità, ventilata in questi giorni, di una modifica dei programmi di sviluppo delle aziende Galileo, in relazione alla costruzione di un nuovo stabilimento meccano-tessile di Campi Bisenzio, ci preoccupa considerevolmente. Gli enti locali hanno fatto a suo tempo dei sacrifici per consentire la costruzione di questo nuovo impianto industriale; sarebbe una grave iattura, alla quale noi non saremmo assolutamente favorevoli, se questa nuova infrastruttura industriale dovesse essere dislocata altrove, come, ripeto, sembra sia stato ventilato in questi giorni.

Mi auguro che gli impegni di cui il Governo questa sera ha parlato vengano mantenuti anche dal nuovo gruppo finanziario, e che le officine Galileo possano rimanere all'altezza della loro tradizione e contribuire ulteriormente allo sviluppo e all'occupazione della città di Firenze.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza degli onorevoli Amarante, Vignola, Alinovi, Monteleone, Angelini, Sicolo, Casalino e Carmeno:

« I sottoscritti chiedono di interpellare i ministri del lavoro e previdenza sociale, dei trasporti, dell'agricoltura e foreste e dell'interno, per sapere — premesso:

a) che in molte province del Mezzogiorno perdurano e si aggravano, da parte dei cosiddetti "caporali", le violazioni delle norme sull'avviamento al lavoro e sul trasporto, con particolare riferimento ai lavoratori dell'agricoltura e delle industrie stagionali;

b) che il sistema del "caporalato" provoca una permanente offesa ai diritti sindacali, sociali e umani delle lavoratrici e dei lavoratori che sono costretti a subire, nonché la realizzazione di un intollerabile sfruttamento del lavoro minorile;

c) che il suddetto sistema, attraverso il pesante taglieggiamento dei salari, sottrae a centinaia di migliaia di famiglie e ad intere zone ogni possibilità di sviluppo economico e sociale;

d) che alle violazioni delle norme sul trasporto risale in gran parte la causa dei frequenti incidenti stradali nei quali restano vittime ogni anno decine di lavoratrici, di lavoratori e di minori;

premessi, altresì:

che il Ministero del lavoro con circolare del 22 giugno 1978, ebbe ad invitare gli uffici e gli ispettorati del lavoro delle province di Salerno, Avellino, Matera, Potenza, Taranto, Foggia, Ragusa, Siracusa, Caltanissetta e Trapani a promuovere indagini particolari, intese a rilevare fenomeni che discendono dall'occupazione di manodopera in agricoltura;

che il 2 ottobre 1978, in risposta ad una interpellanza comunista, il Governo dichiarò alla Camera di aver adottato alcune iniziative per combattere il fenomeno del "caporalato";

che il Governo, in sede di X Commissione permanente della Camera, accolse, il 22 novembre 1978, un ordine del giorno comunista che lo impegnava, tra l'altro, ad emanare urgenti e precise direttive ai servizi centrali e periferici della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per la lotta al "caporalato", ed a rafforzare gli organici di personale e le attrezzature degli uffici operanti nelle zone investite dal fenomeno, specialmente nei periodi di maggiore occupazione in agricoltura, nei conservifici, nei tabacchifici e nelle altre attività stagionali —:

1) se nelle zone interessate al fenomeno del "caporalato" (comuni tributari di manodopera e comuni sedi di aziende) vi sono sezioni di collocamento prive di

titolari e, in caso affermativo, quali sono le iniziative intraprese o che si intendono intraprendere, anche attraverso la utilizzazione della legge 1° giugno 1977, n. 285, sull'occupazione giovanile, per la copertura dei posti vacanti ovvero per l'adeguamento degli organici delle sezioni comunali, frazionali o rionali delle suddette zone;

2) quali segnalazioni e quali proposte sono state fatte dagli uffici e dagli ispettorati del lavoro ai quali fu diretta la circolare ministeriale del 22 giugno 1978 e quali provvedimenti sono stati adottati o si intendono adottare in quelle province e nelle altre province comunque interessate al fenomeno del "caporalato";

3) se gli uffici e gli ispettorati del lavoro delle zone interessate al citato fenomeno posseggono organici di personale ed attrezzature adeguate e se è stata attuata ovvero è in programma la creazione di strutture decentrate a livello zonale di detti servizi;

4) se gli ispettorati del lavoro delle zone investite dal denunciato fenomeno del "caporalato" abbiano riscontrato, da parte delle aziende, casi di recidiva nella violazione delle norme sul collocamento agricolo e, in caso affermativo, se, in virtù del decreto-legge 3 febbraio 1970, n. 7, convertito, con modificazioni, nella legge 11 marzo 1970, n. 83, abbiano segnalato, e con quale risultato, alle pubbliche amministrazioni interessate i nominativi delle aziende medesime ai fini della revoca delle agevolazioni e dei finanziamenti pubblici;

5) se sia stata data attuazione all'impegno contenuto nell'ordine del giorno accolto dal Governo il 22 novembre 1978 in sede di X Commissione permanente della Camera dei deputati e quali siano i risultati finora ottenuti;

6) se siano state adottate o si intendano adottare iniziative per la realizzazione di un ulteriore impiego della polizia stradale nei controlli sul trasporto di lavoratori.

« Per sapere, inoltre, se e quali iniziative sono state adottate o si intendono adottare — in concorso con le Regioni interessate — sia per il controllo del mercato del lavoro, sia per il controllo sul trasporto dei lavoratori.

« Per sapere, infine, quali altri provvedimenti sono stati o si intendono adottare — soprattutto in considerazione delle denunce e delle proposte avanzate dai sindacati, da enti locali, da associazioni sociali e culturali e dalla stampa — per porre realmente fine al vergognoso fenomeno del "caporalato" nelle province meridionali (2-00027) ».

L'onorevole Amarante ha facoltà di svolgerla.

AMARANTE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, un anno fa il Governo, rispondendo ad una nostra interpellanza sul « caporalato », ebbe a dichiarare tra l'altro, che il fenomeno trova le sue origini in cause oggettive, come ad esempio, quelle della carenza di manodopera nelle zone di produzione e dell'esuberanza di manodopera in comuni limitrofi, e che, non essendovi un adeguato servizio pubblico di trasporto, i lavoratori sono « invogliati » a servirsi dei caporali i quali sono « ben organizzati » a tale scopo e quindi in grado di assicurare « garanzia e puntualità » nel trasporto per l'andata e il ritorno ».

Richiamo queste affermazioni perché non vorremmo che il Governo ci fornisse la stessa analisi ed esprimesse gli stessi impegni di un anno fa. Se ci dichiarammo insoddisfatti allora, e se abbiamo presentato una nuova interpellanza, è perché ritenevamo e riteniamo quell'analisi non aderente e quegli impegni non adeguati.

L'esperienza di quest'anno ci ha dato ragione. E speriamo che il Governo abbia tratto da essa materia di ulteriore riflessione e la convinzione che ben altre iniziative occorrono per debellare l'infame fenomeno del « caporalato ».

Intanto, i cosiddetti dati oggettivi addotti dal Governo non rispondono completamente alla realtà. Il « caporalato » non opera, infatti, solo in ristretti periodi dell'anno, ma sempre. Come non risponde alla realtà l'affermazione secondo la quale il « caporale » ingaggia e trasporta lavoratori da altri comuni, solo perché nei comuni dove sono ubicate le aziende non vi sarebbero disoccupati. Si possono citare mille esempi in contrario. Basti per tutti quello, ufficiale, contenuto in un comunicato del comune di Eboli, molto interessato al problema, nel quale si afferma che durante tutta la campagna delle fragole di quest'anno nessuna richiesta di manodopera era stata presentata alle sezioni di collocamento della zona, mentre centinaia e centinaia di lavoratrici venivano trasportate ogni giorno, come bestie, da altri comuni, distanti anche 100 chilometri, proprio per la raccolta delle fragole.

Per quanto concerne, poi, il servizio di trasporto « ben organizzato », occorre, forse, per smentire decisamente questa affermazione, ricordare le decine di morti, le centinaia di feriti e di mutilati che questo « ben organizzato » servizio ha prodotto in questi anni in Campania, nelle Puglie, in altre regioni del Mezzogiorno? Il « caporale » — lo abbiamo detto altre volte — è, salvo alcune varianti, quel personaggio (da non confondere, ovviamente, con il trasportatore) il quale ingaggia i lavoratori nei comuni più poveri, li trasporta spesso con automezzi sovraccarichi, li assegna alle aziende, riscuote a loro nome i salari, versando ai lavoratori stessi solo una parte delle retribuzioni loro spettanti.

Questo rende chiari anche alcuni dati statistici, altrimenti inspiegabili, secondo i quali ben pochi sarebbero stati nel Mezzogiorno, pure al cospetto dell'aumento della produzione, i braccianti fissi o i salariati fissi; o oggi, con la nuova classificazione, quelli da classificare a tempo indeterminato rispetto a quelli a tempo determinato. Il « caporale » serve dunque anche a non far registrare i dati sull'occupazione reale e, quindi, a favorire le

evasioni contributive e fiscali. Nelle Puglie, come altrove, le stesse ragazze che hanno subito ferite e menomazioni fisiche per incidenti occorsi durante « l'efficiente trasporto » operato dai « caporali » hanno dichiarato di non aver mai saputo né in quale azienda sarebbero andate a lavorare né con quale retribuzione.

Un secondo aspetto riguarda l'azione repressiva. Intanto, va detto che essa ha luogo spesso tardivamente, e quasi sempre in conseguenza di episodi clamorosi o di forti proteste dei sindacati, come l'anno scorso nelle Puglie o in anni precedenti in Campania. Tuttavia, essa appare quasi sempre limitata ai « caporali » o agli autotrasportatori. Ma anche queste denunce contro i « caporali » come si concludono? È certo che il « caporale » denunciato viene visto continuare ad esercitare la propria attività anche dopo la denuncia; che molti processi contro « caporali » impiegano anni per essere celebrati; che poche risultano le condanne finora emesse contro responsabili della violazione di diritti sindacali, civili ed umani nei confronti di centinaia di migliaia di lavoratrici, di lavoratori, di giovani e di ragazze.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ROMITA

AMARANTE. Vorremmo dunque che si ponesse fine al circolo vizioso del lasciar fare e del reprimere. Il problema è di intervenire attivamente e tempestivamente. Fin dal 1949, con la legge n. 264, si afferma che quella del collocamento è una funzione pubblica. Ebbene, quali strumenti si è dato il Governo per esercitare questa funzione pubblica? Proprio nelle zone nelle quali si esercita il « caporalato » le sezioni di collocamento risultano spesso prive di titolare; oppure aprono gli sportelli quando i lavoratori sono già in viaggio o addirittura al lavoro; mancano quasi sempre di attrezzature adeguate.

Nella risposta fornita lo scorso anno, il Governo riconosceva l'importanza della dimensione zonale degli uffici di colloca-

mento, specialmente nei periodi di massima occupazione di lavoratori stagionali nell'agricoltura e nell'industria. Anche nel disegno di legge n. 760 si prevedono uffici comprensoriali, ma il livello zonale era già previsto almeno dal 1970 dallo statuto dei lavoratori. Perché finora non è stato attivato, almeno nelle zone in questione? E, ancora, quali sono i comportamenti di alcuni collocatori in queste zone?

Noi non vogliamo affatto generalizzare. Apprezziamo, anzi, l'opera di alcuni collocatori che svolgono con spirito di sacrificio il proprio dovere. Ma quale intervento è stato fatto verso quei funzionari i quali assistono passivi a tutto quanto avviene sotto i loro occhi, pur essendo funzionari pubblici? Allora quale tipo di collaborazione ricerca il Governo con i sindacati, sapendo che in alcune situazioni collaborare per il mantenimento dello *status quo* senza rimuovere situazioni scandalose può rappresentare una copertura che né i sindacati né i lavoratori intendono dare? Anche per questo, a Napoli, si è giunti alla clamorosa uscita dei sindacati dalle commissioni di collocamento.

L'altro aspetto, assai importante, è quello che riguarda gli imprenditori. Le centinaia di migliaia di lavoratrici che vengono trasportate dai « caporali », vanno pure a lavorare in qualche azienda! Si colpiscono i « caporali », ma perché non si colpiscono anche coloro che creano, utilizzano ed alimentano il « caporalato »? Quali dati è in grado di fornire oggi il Governo?

Noi sappiamo che la legge n. 83 sui braccianti, lo statuto dei lavoratori del 1970 ed il testo unico delle leggi sul Mezzogiorno prevedono la revoca dei finanziamenti ed in caso di recidiva la perdita per cinque anni del diritto di accedervi: ebbene, che cosa è stato fatto in questa direzione?

In risposta ad una mia interrogazione, il ministro del lavoro affermava qualche anno fa che non si era reso necessario il ricorso alle sanzioni in quanto le imprese, appena richiamate, rientravano nella legalità. Si trattava di una risposta sorprendente giacché era riferita ad una pro-

vincia, quale quella di Salerno, nella quale le violazioni di legge sono numerose e permanenti. Altro che rientro nella legalità! Quest'anno abbiamo assistito addirittura ad una *escalation* delle illegalità e ad una estensione dello spazio coperto dal « caporalato ».

Poco o nulla — come abbiamo detto — è stato modificato nel settore dell'agricoltura. Nel settore dell'industria conserviera il « caporale » ha addirittura rialzato la testa arrogantemente. In queste zone, onorevole sottosegretario, il problema rilevante è quello dell'avviamento al lavoro e non quello del trasporto.

È stato riferito che qui i « caporali » raggiungono i disoccupati e si fanno consegnare i tesserini di disoccupazione. Questi tesserini si ritroverebbero poi in alcune sezioni di collocamento ed in base ad essi verrebbero rilasciati i « nulla osta » per le aziende; altro che graduatorie aggiornate e pubbliche, come la legge prevede! Altro che funzione delle commissioni di collocamento!

La ripresa dell'attività del « caporalato » è stata segnalata dai sindacati unitari ai ministri del lavoro e dell'agricoltura, anche in rapporto all'erogazione dei contributi CEE. Vi è stato anche un esposto alla magistratura per denunciare forme di illegalità nell'avviamento al lavoro, come a proposito del rispetto dei diritti normativi e salariali degli operai.

In alcune industrie, oltre al « caporalato » si è avuta anche la presenza di camorristi e mafiosi per imporre la legge del padrone contro quella dello Stato. Quale posizione, allora, si assume rispetto a situazioni così preoccupanti, che hanno visto l'aggressione contro lavoratori e sindacalisti avvenuta presso industrie conserviere nel comune di Angri, o i fatti avvenuti a Scafati o in altre zone dell'Agro sarnese-nocerino, dove — appunto — il problema ha le sue basi nello stesso avviamento al lavoro?

Onorevole Presidente, il ministro del lavoro nel suo disegno di legge sulla sperimentazione prevede un intervento delle regioni nella gestione del mercato del lavoro. Non mi addentro nell'esame di tale

provvedimento, ma noi più volte abbiamo chiesto di ottenere alcune risposte, e le chiediamo anche con l'interpellanza oggi in discussione: quali iniziative sono state concordate tra il Ministero del lavoro e regioni e tra gli altri ministeri e le regioni?

Per quanto riguarda il trasporto (vale a dire l'altro caposaldo del sistema del « caporalato »), è noto che esistono normative nazionali e regionali che consentono interventi molto efficaci. Da parte degli organi ministeriali si può agire in tema di controllo sulla regolarità e sulla sicurezza dell'esercizio attraverso gli ispettorati della motorizzazione, così come si può intervenire attraverso l'impiego della polizia stradale o di altri corpi di polizia. Ciò fu fatto l'anno scorso, ma sempre in conseguenza di disastri avvenuti o di grosse proteste da parte dei sindacati e non, come si sarebbe dovuto, in maniera preventiva.

Le regioni, da parte loro, hanno assunto la competenza in materia di trasporti extraurbani fin dal 1972, così come i comuni hanno sempre esercitato i poteri in materia di trasporti urbani. Quali interventi sono stati coordinati, in tale settore, tra Governo e giunte regionali meridionali, pur sapendo che questo è un altro dei capisaldi fondamentali su cui si regge il sistema del « caporalato »? La realtà dimostra che molte giunte regionali del Mezzogiorno non hanno fatto quello che pure rientrava nei loro poteri e, diremmo, nei loro doveri. Ad esempio, in Campania i sindacati unitari hanno affermato — con pubblici manifesti — che la giunta regionale non solo non ha fatto nulla, ma addirittura finanzia (con finanziamenti pubblici!) i « caporali »!

Onorevole rappresentante del Governo, chiediamo che tutti gli strumenti vengano attivati in modo coordinato tra i vari ministeri e tra ministeri e regioni, appunto per debellare la piaga del « caporalato ». Sappiamo quanto valga l'impegno di tutte le forze politiche, che devono compiere tutto il loro dovere anche recidendo, ove occorra, collegamenti clientelari ed elettorali. Non è un mistero per alcuno che

il « caporale » è spesso collegato con personaggi politici od amministrativi, di cui diventa attivo capoelettore: così si sente più potente, perché più protetto. Questa è — forse — la vera causa della permanenza e dell'estensione di questa piaga. Altro che cause oggettive!

Concludo augurandomi di avere dal Governo, almeno in questa occasione, precise risposte ai problemi sollevati con l'interpellanza ed alle domande che abbiamo formulato nell'illustrare l'interpellanza stessa.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale ha facoltà di rispondere.

BELLUSCIO, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Il Ministero del lavoro ha già avuto modo di puntualizzare (come ha ricordato l'onorevole interpellante) nella precedente legislatura, proprio in risposta ad un'interpellanza concernente lo stesso argomento, presentata dall'onorevole Amarante, le cause alla base del deprecato fenomeno del « caporalato ». Esse possono così sintetizzarsi: in primo luogo, la carenza di manodopera locale nei periodi di punta stagionale; in secondo luogo, la disponibilità dei lavoratori a prestare, con salari inferiori a quelli contrattuali la propria opera in altri comuni, piuttosto che rimanere disoccupati nei paesi di origine; in terzo luogo, la difficoltà di raggiungere i luoghi di lavoro, spesso lontani dai centri di residenza, non serviti da normali mezzi di trasporto.

Quest'ultima causa, che sembra assumere particolare rilevanza, postula tuttavia una nuova politica dei trasporti da attuarsi di intesa tra il Ministero dei trasporti, quello dell'interno e le regioni. Già la competente amministrazione dei trasporti, con apposita circolare, ha dettato precise e particolareggiate prescrizioni tecniche sull'attrezzatura di cui devono essere dotati gli autocarri per ottenere il necessario certificato di accertamento. Attualmente, gli strumenti disponibili per la repressione dei trasporti abusivi sono costi-

tuiti da alcune leggi che colpiscono il sovraccarico ed ogni altra ipotesi di servizio pubblico abusivo, con la sospensione della patente ed il ritiro della carta di circolazione del veicolo. Per l'applicazione di quest'ultima norma, gli organi di polizia lamentano la difficoltà di accertare tutti gli elementi necessari per l'esatta configurazione del servizio pubblico abusivo, anche a causa dell'omertà delle persone trasportate, che del resto caratterizza lo stesso fenomeno del « caporalato ».

Nelle zone più esposte a tale fenomeno, segnatamente nel Foggiano e nella piana del Sele, si è provveduto da parte delle competenti prefetture e dei competenti uffici provinciali della motorizzazione civile al ritiro della patente e della carta di circolazione a numerosissimi cosiddetti « caporali ».

Inoltre l'amministrazione dei trasporti ha esaminato ed esamina con particolare rigore le richieste di annullamento dei provvedimenti adottati giungendo a respingere nella generalità dei casi i ricorsi gerarchici che vengono in merito avanzati.

Infine, l'assessorato regionale ai trasporti della regione Campania, anche su sollecitazione del Ministero del lavoro, è pervenuto alla determinazione di subordinare la concessione del contributo, di cui alla legge regionale del 1975 n. 40, alla certificazione rilasciata dall'ispettorato del lavoro competente attestante che l'avviamento al lavoro dei lavoratori trasportati è avvenuto nel pieno rispetto delle norme che disciplinano la materia.

Il Ministero dell'interno, per la parte di sua competenza, ha comunicato che nelle regioni interessate al fenomeno e in particolare nelle Puglie, in Basilicata, nelle province di Avellino e di Salerno si sono avute 2.062 sospensioni e 448 revocche di patenti molte delle quali possono ricondursi alle violazioni in materia di trasporti di persone.

AMARANTE. In quale periodo?

BELLUSCIO, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale.*

Adesso glielo preciso. Per quanto riguarda più specificatamente il Ministero del lavoro, con la circolare del giugno 1978, citata nell'interpellanza, gli organi periferici sono stati chiamati ad una più incisiva azione di intervento da ricercarsi attraverso una più stretta collaborazione con gli organismi sindacali e regionali. La funzionalità degli uffici di collocamento nei comuni interessati al fenomeno è assicurata dalla presenza giornaliera di collocatori titolari o mediante agevoli abbinamenti. Il problema relativo alla carenza di personale è stato affrontato destinando alle sezioni interessate il personale assunto con la legge n. 285; con la destinazione in servizio del terzo scaglione dei giovani, già iniziata nel settembre scorso, riteniamo che la situazione possa avviarsi alla normalità.

Dopo questa premessa, vorrei offrire un quadro analitico della situazione per le regioni maggiormente interessate al problema, non mancando di precisare in replica all'onorevole Amarante che il Governo non può ingerirsi — come del resto sa bene l'onorevole interpellante — nella attività della magistratura; non può, cioè, rispondere dei ritardi dei procedimenti né delle successive pronunce giudiziarie.

Nella regione campana le zone interessate al fenomeno sono le province di Avellino (comuni tributari di manodopera migrante verso la piana del Sele) e di Salerno e in particolare i comuni di Pontecagnano, Capaccio, Eboli, Battipaglia, Bellizzi-Montecorvino Ravella.

Utilizzando i suggerimenti e le proposte degli stessi operatori del collocamento e dei sindacati è stato deliberato dalla commissione regionale un meccanismo di intermediazione tale da facilitare — a nostro giudizio — il controllo della mobilità della manodopera.

In particolare, sono state previste, presso le varie sezioni di collocamento, liste di prenotazione dei lavoratori che intendano andare a lavorare in comune o provincia diversa da quella di residenza e la trasmissione delle richieste delle aziende non evase a livello locale ad un centro di coordinamento presso l'ufficio

di collocamento di Battipaglia cui far convergere le richieste relative alla piana del Sele.

Gli ispettorati del lavoro delle due province hanno intensificato la loro attività dopo averne puntualizzato le linee di collaborazione con le organizzazioni sindacali e le pubbliche autorità.

Nel 1978 e nel primo semestre del corrente anno, detta attività ha dato luogo a 463 visite ad aziende agricole occupanti 7.315 lavoratori. Sono state interrogate presso il loro domicilio, per accertare le modalità di ingaggio, 150 lavoratrici; sono state elevate 197 contravvenzioni per assunzioni al lavoro, in violazione alle norme sul collocamento, di 871 lavoratori; sono stati redatti rapporti relativi a 35 trasportatori, mentre sono in corso di istruttoria altre 50 pratiche a seguito di segnalazioni della polizia stradale. A questo riguardo è da segnalare che, negli ultimi anni, la collaborazione con gli organi di polizia si è particolarmente intensificata ed ha permesso un maggiore controllo nel settore dei trasporti e della circolazione stradale.

Gli ispettorati del lavoro hanno segnalato i casi di recidiva per violazioni alla disciplina del collocamento agricolo da parte delle aziende ai diversi enti comunque interessati alle agevolazioni e ai finanziamenti pubblici. Contemporaneamente sono stati segnalati alla regione i nominativi dei trasportatori autorizzati, responsabili di mediazione, di manodopera agricola, per i provvedimenti amministrativi di competenza concernenti il finanziamento previsto dalla legge sulla concessione di autolinee.

Vediamo ora qual è la situazione in Puglia. A seguito della più volte richiamata circolare del 1978, sono state emanate disposizioni dal competente ufficio regionale del lavoro per l'istituzione di liste di prenotazione presso le sezioni di lavoro dove risulta esservi eccedenza di manodopera disponibile ad occuparsi anche in altri comuni. Inoltre, sulla base delle esperienze acquisite nelle passate stagioni, si è provveduto ad individuare nelle varie aree geografiche mag-

giormente interessate al fenomeno alcune sezioni di lavoro funzionanti come centro di coordinamento, per agevolare l'incontro tra domanda e offerta di lavoro attraverso l'anticipata conoscenza delle località e dei nominativi dei lavoratori da occupare.

Anche quest'anno, come per il 1978, l'ispettorato regionale di Bari, d'intesa con i dirigenti provinciali, ha disposto il movimento di ispettori nell'ambito della regione, per rafforzare il servizio di vigilanza in alcune province maggiormente interessate al problema, con l'impiego anche di unità effettive aggiunte, temporaneamente distaccate da altri compiti di istituto.

Nel periodo gennaio-settembre 1979 sono state effettuate 2.506 ispezioni, che hanno interessato 19.397 dipendenti. I pullmini fermati sono stati 40, i « caporali » denunciati 54, le contravvenzioni elevate 1.477. Da parte sua l'ente regione ha disposto, in via sperimentale, l'avvio di servizi di trasporto pubblico per lo spostamento della manodopera bracciantile e con l'applicazione di speciali e più favorevoli tariffe di viaggio.

Vediamo ora la situazione della Basilicata. Il fenomeno, nella regione, è riferito ad alcune lavorazioni stagionali, come è ricordato nell'interpellanza. Le zone maggiormente interessate, sono, nella provincia di Potenza, il Melfese (in particolare Lavello) nel periodo della raccolta del pomodoro e, nella provincia di Matera, la zona del Metaponto comprendente tutti i comuni della fascia ionica nel periodo della raccolta delle fragole. In quest'ultima zona il ricorso a manodopera non per il tramite degli uffici di collocamento interessa principalmente lavoratori provenienti dalle Puglie.

Per quanto riguarda le iniziative assunte, sono state tenute apposite riunioni a livello regionale, provinciale e locale per l'esame dei vari problemi emergenti, utilizzando anche i piani colturali presentati annualmente dalle aziende agricole della fascia ionica, al fine di ricavare previsioni e suggerimenti idonei a fronteggiare il fabbisogno di manodopera in

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 12 NOVEMBRE 1979

quella zona. Anche qui si è prevista la istituzione delle liste di prenotazione. Gli ispettorati, nell'ambito delle possibilità operative, curano particolarmente l'attività di vigilanza nel settore, denunciando all'autorità giudiziaria ogni infrazione accertata. Dopo l'emanazione della ricordata circolare, tale attività è stata intensificata e coordinata con l'azione degli altri organismi interessati (polizia stradale, carabinieri, eccetera), che si sono avvalsi anche della indispensabile collaborazione delle forze sociali.

Le ispezioni svolte — con criteri molto rigidi — nella provincia di Matera, dal 1° gennaio 1978 al 30 giugno del corrente anno, sono state 430; gli operai interrogati 5.716; 368 i verbali di contravvenzione elevati per assunzioni irregolari. Sono stati, inoltre, redatti 41 rapporti giudiziari per mediazione abusiva. Non si sono riscontrati in questa regione fenomeni di recidiva. Anche i risultati degli interventi effettuati dall'ispettorato di Potenza sono stati notevoli. L'azione dei gruppi ispettivi si è avvalsa dell'apporto di notizie, indicazioni, suggerimenti dei collocatori comunali e dei rappresentanti sindacali residenti nei comuni ove hanno sede le aziende agricole, presso cui si concentra la manodopera in esame. Nel 1978, nel corso dei soli secondo e terzo trimestre — periodi di raccolta delle bietole e del pomodoro —, sono state ispezionate 111 aziende ed elevate contravvenzioni e rapporti per infrazioni alle norme sul collocamento. Nei casi di recidiva riscontrati, sono state effettuate le segnalazioni alle amministrazioni pubbliche interessate, come previsto dalla legge n. 83 del 1970.

AMARANTE. Quale provvedimento hanno adottato le amministrazioni interessate dopo la segnalazione?

BELLUSCIO, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Ho già detto...

AMARANTE. Lei dice che sono state fatte le segnalazioni ai ministeri interes-

sati per la concessione di finanziamenti e di contributi agevolati...

BELLUSCIO, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Sono la regione e il Ministero dei trasporti.

AMARANTE. Ebbene, quali provvedimenti hanno adottato le amministrazioni che concedono contributi e agevolazioni?

BELLUSCIO, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Non sono in condizione di poterglielo precisare.

Vorrei concludere affermando che il Governo è ben consapevole della rilevanza dei problemi che anche oggi, in quest'aula, sono stati riproposti alla sua meditazione, e per affrontare i quali è stata giustamente sollecitata la sua vigilanza. Appunto per questa sua consapevolezza, il Governo userà con sempre maggiore consapevolezza gli strumenti consentiti dalla legge per reprimere un fenomeno tra i più sconcertanti, fonte permanente ed evidente di sfruttamento, oltre che strumento clientelare, per il quale i lavoratori, che lo Stato democratico fondato sul lavoro deve tutelare in maniera totale, non hanno la possibilità di esercitare i loro diritti. In ogni caso, sia in sede ministeriale che in sede locale, il Governo è disponibile ad accogliere proposte di forze sociali, tendenti ad eliminare il grave fenomeno denunciato.

PRESIDENTE. L'onorevole Vignola ha facoltà di replicare per l'interpellanza Amarante, di cui è cofirmatario.

VIGNOLA. Concordo con le ultime parole del sottosegretario, sul carattere anormale e clientelare del fenomeno del « caporalato ». Da ciò occorre trarre interamente le conclusioni, considerando il « caporalato » una vera piaga per i lavoratori delle zone interne del Mezzogiorno, soprattutto per quanto concerne le donne e i giovani, una piaga che poggia sull'arretramento delle zone interne, sulla miseria di interi paesi che l'onorevole Bianco, che vedo con sorpresa stasera qui, dovrebbe

ben conoscere, come noi conosciamo, giacché egli proviene proprio da quei comuni della provincia di Avellino che sono particolarmente interessati da questo drammatico fenomeno.

Si tratta di una piaga sulla quale si è innestata una struttura clientelare, di ricatto, di soggezione dei braccianti e delle popolazioni, che poi si è ulteriormente estesa, fino ad investire la stessa industria conserviera dell'Agro nocerino, in provincia di Salerno, e non soltanto di quella zona. È questa rete di interessi economici e politici, che rende inoperanti, onorevole sottosegretario, leggi e strumenti richiamati dal collega Amarante ed in relazione ai quali lei ha dato qualche cifra, relativa all'azione repressiva sviluppata nel corso di questo ultimo anno: dati che rivelano ancora una volta l'insufficienza dell'intervento da parte sia del Ministero dei trasporti, sia del Ministero del lavoro, sia della stessa regione. Proprio l'insufficienza dell'azione compiuta per rendere operanti questi strumenti ci ha fatto parlare di responsabilità politiche. Cos'è, infatti, la struttura clientelare che si è costruita su questo drammatico fenomeno, se non qualcosa che chiama in causa la responsabilità politica, in primo luogo del partito di maggioranza relativa e poi dei suoi alleati, nella realtà salernitana, campana e in genere meridionale?

La democrazia cristiana della provincia di Salerno respinge, in questi giorni, le accuse e le denunce che provengono dalla nostra parte e dai lavoratori, fondate sul carattere assunto dall'azione politica, economica e sociale degli ultimi anni in quel contesto sociale. Ma i fatti stanno a dimostrare l'esistenza di fenomeni quali quelli da noi denunciati e quindi a testimoniare queste responsabilità. D'altra parte, lei, onorevole sottosegretario, ha compiuto un'esposizione degli interventi di repressione, parziale e limitata come appunto poteva essere un'azione del genere, nel contesto che ho delineato.

BELLUSCIO, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Anche di prevenzione!

VIGNOLA. Anche di prevenzione, certo. Ma non si può limitare l'azione alla prevenzione ed alla repressione se non si dà una risposta ai problemi reali che sono alla base del fenomeno. E i problemi sono quelli del funzionamento del collocamento, del sistema di trasporti, di un'attività produttiva che sia capace di indurre e programmare uno sviluppo occupazionale. Ora, questi tre strumenti esistono, non soltanto in termini di leggi. Le aziende agricole sono tenute a presentare i piani colturali e, in rapporto a questi, i piani occupazionali, sia in relazione alle leggi di finanziamento dei piani stessi (legge «quadrifoglio», oltre alla legge n. 183), sia in forza dei contratti sindacali. Questo potrebbe e dovrebbe essere un punto fondamentale di riferimento per costruire un piano occupazionale di zona, per realizzare quelle «prenotazioni» di cui lei, signor sottosegretario, ci ha parlato.

Ma dove, poi, il piano occupazionale, il piano delle prenotazioni, può trovare un suo riferimento se nei singoli comuni gli uffici di collocamento continuano ad essere del tutto insufficienti e manca, a livello di comprensorio, uno strumento capace di coordinare la domanda di occupazione ed i piani colturali e occupazionali? Ecco il punto che noi solleviamo, sollecitando una riforma del collocamento o anche la stessa annunciata sperimentazione. È evidente la necessità, da parte del collocamento, di darsi una struttura adeguata ai problemi economici ed occupazionali che si pongono in queste realtà.

L'altro punto fondamentale è quello che riguarda i trasporti. L'arretratezza delle zone interne, dell'alto Sele, dell'Irpinia, è la dimostrazione di un dato di fatto che evidenzia l'abbandono di intere aree, rispetto alle quali non si è costruita neppure una struttura civile elementare. Da parte della regione Campania, di tutte le regioni meridionali, appunto perché inficiate da un assetto clientelare, si è provveduto, piuttosto che a dare una risposta a questi problemi di strutture civili e di trasporto, ad incentivare quella struttura clientelare addirittura concedendo finanziamenti ai «caporali»-trasportatori. Qualche

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 12 NOVEMBRE 1979

segno di mutamento si è avuto in forza dell'azione sindacale svolta in Puglia e in Basilicata dove queste organizzazioni hanno concordato, con le autorità regionali, dei piani di trasporto pubblico nei momenti di maggiore tensione stagionale del mercato del lavoro. Nella regione Campania tutto questo non è accaduto e siamo ancora ad un insufficiente intervento.

Concludendo, vorrei ribadire che il Governo ed il Parlamento debbono prendere coscienza della drammaticità e della gravità di questo fenomeno, dell'improprietà oggi di una situazione di questo tipo per ampie aree del Mezzogiorno che è causa di una condizione grave di sfruttamento, di ricatto per migliaia e migliaia di lavoratori. Il Governo deve provvedere in modo serio ed efficace alla soluzione di questo problema e per questo motivo ritengo che la risposta fornitaci dal sottosegretario, sia pure documentata e circostanziata, sia del tutto insoddisfacente sul piano dell'impegno politico.

PRESIDENTE. Seguono le interpellanze:

« Il sottoscritto chiede di interpellare i ministri dei trasporti e dei lavori pubblici per conoscere, con riferimento alle denunce precise e circostanziate provenienti dai sindacati e dall'opinione pubblica riportate dalla stampa, quale politica sia stata finora seguita in difesa del trasporto pubblico nello stretto tra Reggio Calabria e Messina.

« In particolare si chiede di sapere se non si consideri con urgenza l'opportunità di disporre una rigorosa inchiesta volta ad accertare se le responsabilità della progressiva ma irreversibile emarginazione sullo stretto della presenza pubblica e della conseguente posizione di grande privilegio delle società private siano dovute a direttive provenienti dall'autorità centrale oppure ad una serie preoccupante di inerzie, di omissioni e favoritismi degli organi compartimentali, impossibilitati ad intervenire per ragioni che dovranno essere chiarite.

« L'inchiesta dovrà anche riguardare il comportamento dell'ANAS, che ha non poche responsabilità nella situazione venutasi a determinare a tutto vantaggio degli interessi privati ».

(2-00029)

« MANCINI GIACOMO »;

« Il sottoscritto chiede di interpellare i ministri dell'interno, dei lavori pubblici, dei trasporti e della marina mercantile, per sapere se sono a conoscenza:

1) della grave situazione che si è determinata nell'area dello stretto di Messina a causa del progressivo scadimento del trasporto pubblico a vantaggio di quello privato, rappresentato particolarmente dalle società Caronte-Tourist;

2) dalle responsabilità dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per il mancato potenziamento della flotta, per la gestione inefficiente, che determina scadimento dei mezzi, nonché guasti e ritardi nelle riparazioni;

3) delle responsabilità dell'ANAS relative alla cessione di un piazzale di sua proprietà al comune di Villa San Giovanni, senza alcuna garanzia di utilizzazione pubblica;

4) delle illegittimità e degli abusi della giunta municipale di Villa San Giovanni, che a sua volta ha concesso il piazzale alle società Caronte-Tourist, creando così condizioni di particolare favore per la incentivazione del trasporto privato;

5) della situazione che si è determinata dal punto di vista urbanistico e viario nella città di Villa San Giovanni, la cui popolazione continuamente protesta per la devastazione cui sono sottoposte le attività e la vita stessa del centro abitato.

« Tutto ciò premesso, si chiede di sapere:

1) quali misure intenda adottare il Governo per fronteggiare una situazione di aperto favoritismo nei confronti di società private a danno dell'esercizio pubblico, in un settore particolarmente delicato come quello dei trasporti nell'area dello stretto di Messina:

2) se i ministri non ritengano di promuovere le opportune, urgenti e necessarie inchieste allo scopo di accertare le responsabilità di organi ministeriali, dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dell'ANAS e del comune di Villa San Giovanni, che con coperture politiche e atti concreti hanno di fatto favorito il trasporto privato a danno di quello pubblico;

3) quali misure concrete abbia sinora adottato il Governo per mantenere gli impegni solennemente assunti di fronte alle Commissioni riunite lavori pubblici e trasporti — in occasione della discussione parlamentare relativa alla costruzione del ponte sullo stretto — di potenziare al massimo il trasporto pubblico sullo stretto di Messina ».

(2-00034)

« MONTELEONE ».

Poiché l'onorevole Giacomo Mancini non è presente, s'intende che abbia rinunciato a svolgere la sua interpellanza.

L'onorevole Monteleone ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

MONTELEONE. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, l'interpellanza che ho rivolto ai ministri dell'interno, dei trasporti, dei lavori pubblici e della marina mercantile aveva lo scopo di richiamare l'attenzione e la responsabilità del Governo, e di enti ed organi dello Stato sulla grave crisi che ha colpito il trasporto pubblico nell'area dello stretto di Messina. Credo che alcuni dati, che leggerò da qui a poco, testimonieranno da soli — e mi pare addirittura superfluo ricordarlo o sottolinearlo — che la crisi del trasporto pubblico nell'area dello stretto di Messina non possa essere in ogni caso attribuita a fenomeni congiunturali o di mercato, come può accadere, ad esempio, per le industrie produttrici di beni; e meno che mai può essere attribuita ad una eventuale riduzione del volume di traffico di questo stretto, perché è accaduto e accade tuttora che la quota di traffico gestita dal servizio pubblico, cioè dalla flotta

delle navi traghetto delle ferrovie dello Stato, si riduce anno dopo anno mentre, di fatto, assistiamo oggi all'esercizio del monopolio delle società private Caronte e Tourist, soprattutto per quanto riguarda il settore del trasporto dei mezzi pesanti, che riguarda le merci.

Bastano alcuni dati per indicare il grave deterioramento del ruolo delle ferrovie dello Stato in quest'area. Nel 1965 furono traghettati complessivamente 472.600 carri merci, 77.543 carrozze, 10.250 bagagliai; nel 1977 sono stati trasportati 313.316 carri, 112.110 carrozze e 11.222 bagagliai: cioè il traffico, per quanto riguarda i carri merci, ha subito una caduta verticale con la riduzione del 32 per cento cui va ad aggiungersi un ulteriore ed indicativo 16 per cento perduto dalle ferrovie dello Stato nel 1978.

Vediamo, invece, cosa accade alle società di trasporto private. Queste società traghettano — sono dati del 1978 — il 52 per cento delle autovetture rispetto al 48 per cento delle autovetture trasportate dalle ferrovie dello Stato. Per inciso, voglio aggiungere che nel 1977 le ferrovie dello Stato trasportavano non il 52, ma il 65,15 per cento delle autovetture.

Oggi, le società di trasporto privato che operano sullo stretto di Messina sono arrivate a traghettare il 70 per cento degli autotreni, cioè dei mezzi pesanti, rispetto al 30 per cento delle ferrovie dello Stato. Ci troviamo, quindi, di fronte ad una situazione per la quale le società private, di fatto, esercitano il monopolio del traghettamento dei mezzi pesanti gommati ed hanno addirittura attaccato duramente le ferrovie dello Stato nel trasporto delle autovetture.

Voglio ricordare ancora al sottosegretario, che qui rappresenta il Governo, che le società private di trasporto sullo stretto di Messina hanno traghettato nel 1978 due milioni di passeggeri, mentre si sa che tali società non sono state per nulla autorizzate al trasporto dei passeggeri. Dobbiamo domandarci perché tutto questo è potuto avvenire, e perché avviene ancora. Questo è accaduto perché a partire dal 1965 — e le cose che dirò sotto-

lineano la responsabilità di coloro che nel nostro paese hanno diretto la politica dei trasporti — sono state compiute scelte politiche, sono state adottate decisioni e sono stati posti in essere comportamenti concreti che hanno favorito l'attacco delle società private al monopolio del trasporto pubblico nello stretto, che è riconosciuto all'azienda delle ferrovie dello Stato dalla legge 7 luglio 1907, n. 429, ribadito da una ulteriore legge del 1929 e più volte sanzionato da decisioni e sentenze del Consiglio di Stato.

Il Ministero della marina mercantile è l'autore di questo *vulnus* che è stato inferto al diritto delle ferrovie dello Stato di avere e di mantenere il monopolio del trasporto pubblico nello stretto di Messina. Il Ministero della marina mercantile, violando la legge 7 luglio 1907, n. 429, ha via via concesso alle società private Caronte e Tourist autorizzazioni per il trasporto di mezzi pesanti gommati; e tutto ciò è avvenuto — questo è grave — senza che il Ministero dei trasporti e l'azienda delle ferrovie dello Stato muovessero un dito per difendere il ruolo delle ferrovie dello Stato ed il monopolio ad esse attribuito dalla legge sopra ricordata.

Ma vi è di più. L'espansione e l'aumento del volume di traffico delle società private si sono verificati in quanto le ferrovie dello Stato non hanno provveduto all'ammmodernamento ed al potenziamento della flotta per far fronte all'aumento costante del traffico, non soltanto delle cose, ma anche delle persone. Qui non si tratta tanto di valutare possibili ed eventuali errori, che possono essere stati compiuti nell'ambito di una corretta politica dei trasporti nell'area dello stretto di Messina, ma si tratta di ben altro: di una precisa scelta politica dei governi e dei ministri interessati, volta a favorire l'espansione del trasporto privato a danno di quello pubblico da parte di società legate in vario modo ai gruppi di potere democristiano della Calabria e della Sicilia.

Infatti, la flotta dei traghetti che operano nello stretto di Messina è composta di undici navi di tipo tradizionale, di cui solo due sono attrezzate per il traghetta-

mento dei mezzi pesanti. Solo tre di queste navi sono di costruzione piuttosto recente (nove anni), mentre tutte le altre sono state costruite più di trent'anni fa (una, la motonave *Messina*, è addirittura prossima al disarmo).

Alcune di queste navi non sono spesso disponibili per frequenti lavori di riparazione, che comportano lunghe, strane e ingiustificate permanenze nei cantieri navali di riparazione. E qui bisognerebbe anche andare a vedere quale relazione esista tra le lunghe permanenze nei cantieri e gli interessi delle società private che di fatto esercitano questo monopolio nell'attraversamento dello stretto di Messina. Così come forse sarebbe opportuno, da parte del Governo (ma non soltanto da parte del Governo), valutare seriamente ed attentamente le frequenti agitazioni extrasindacali coincidenti con il periodo di punta del traffico nello stretto, che di fatto mettono in mora la capacità della mano pubblica e delle ferrovie dello Stato di far fronte alle esigenze, sempre in aumento, del traffico.

Ma gli atti ed i comportamenti concreti, di cui prima parlavo e diretti a favorire il trasporto privato, non si fermano qui: enti, aziende, organi dello Stato e lo stesso comune di Villa San Giovanni hanno agito ed agiscono, vorrei dire, quasi di concerto e con invidiabile coordinazione per favorire le società private. Accade così che l'ANAS (l'azienda autonoma delle strade statali) cede al comune di Villa San Giovanni un piazzale di sua proprietà senza preoccuparsi della destinazione e senza chiedere alcuna garanzia circa l'utilizzazione pubblica del piazzale stesso; accade così che nell'indifferenza dell'azienda delle ferrovie dello Stato, con l'acquiescenza dell'ANAS e lo sfacciato favoritismo della giunta municipale di Villa San Giovanni, senza licenza e senza alcun rispetto delle norme urbanistiche ed edilizie, le società private hanno realizzato, all'interno del piazzale ANAS, uno svincolo privato all'interno di quello pubblico su cui convogliare, prima del piazzale a disposizione delle ferrovie dello Stato, gli autotreni, dirigendoli alle proprie bigliette-

rie ed agli imbarcaderi, che distano addirittura due chilometri.

Ma non è tutto. In un paese in cui tutti sappiamo che le procedure burocratiche sono lunghe, tortuose, complesse, defatiganti, la cessione del piazzale da parte dell'ANAS al comune di Villa San Giovanni avviene con una rapidità sconcertante, fulminea: il sindaco di Villa San Giovanni avanza la richiesta all'ANAS in data 24 maggio 1979; in data 29 maggio l'ANAS concede l'autorizzazione alla stipula di una convenzione con il comune; nelle more della convenzione, il comune chiede la concessione provvisoria del suolo; l'ANAS autorizza verbalmente (sono dichiarazioni del sindaco di Villa San Giovanni, rese in consiglio comunale) il comune ad occupare il piazzale; l'esecuzione dei lavori avviene, in nome e per conto del comune, a spese delle società private di traghettamento. Il sindaco di Villa San Giovanni, rumorosamente sostenuto da un quotidiano messinese e dalle emittenti private locali, ha sostenuto il carattere di interesse pubblico dei lavori effettuati sul piazzale, ma credo che il rappresentante del Governo converrà con me che è piuttosto arduo rintracciare esempi di privati che sborsano decine di milioni per eseguire lavori di interesse pubblico. Si è trattato, invece, di una dismissione di un bene dell'ANAS per favorire solamente le società private Caronte e Tourist.

Si guardi invece al diverso trattamento riservato dal comune di Villa San Giovanni alle ferrovie dello Stato. Nel 1974 il compartimento delle ferrovie dello Stato di Reggio Calabria ha presentato al comune di Villa San Giovanni e all'azienda un progetto di funzionalizzazione dell'area, per snellire il traghettamento pubblico; la commissione edilizia del comune di Villa San Giovanni esprime il suo parere favorevole, ma il sindaco rifiuta il visto al progetto, assumendo (sono parole da lui pronunciate sempre in sede di consiglio comunale) che l'ANAS sarebbe stata contraria al progetto delle ferrovie dello Stato; come se non bastasse, sempre il sindaco di Villa San Giovanni emette addirittura una ordinanza che vieta ai mezzi sbarcati

dai traghetti delle ferrovie dello Stato di sbarcare sul piazzale antistante la stazione ferroviaria.

Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, ho raccontato dei fatti, ho elencato delle cifre, ho evidenziato responsabilità governative e di organi e di apparati dello Stato per la gravissima crisi che attraversa il trasporto pubblico nell'area dello stretto di Messina, ho denunciato l'intreccio tra interessi di gruppi politici e affarismo privato, la subordinazione dell'interesse pubblico a quello privato, i comportamenti concreti di uomini di Governo, di enti e di apparati dello Stato, che per calcolo, per inettitudine o per atteggiamenti dimissionari (ma preferisco dire per calcolo) hanno favorito la conquista dello stretto di Messina da parte delle società private.

Ebbene, queste cose io non le ho affidate alle frasi sdegnate, ma — lo ripeto — al racconto dei fatti, alla indicazione delle responsabilità. Il Governo, dunque, non può ora sottrarsi all'esigenza di esprimere un giudizio, con le conseguenze che ne derivano, sulle omissioni, le responsabilità, le colpe, anche sulle complicità di tutti coloro che, avendo responsabilità pubbliche, hanno agito mancando ai loro doveri di difesa degli interessi della collettività di fronte all'assalto della speculazione privata.

Ma non di questo soltanto si tratta: occorre che il Governo dia una risposta positiva alla necessità da tutti avvertita, dagli enti locali, dai sindacati unitari dei trasporti, dalle categorie economiche, dagli esportatori della regione Sicilia, dai produttori agricoli siciliani, dai diciottomila studenti universitari calabresi che sono iscritti all'università di Messina e che soffrono molto, facendo ogni giorno i pendolari, delle insufficienze dei mezzi di trasporto delle ferrovie dello Stato. Noi diciamo che il Governo deve, nel dare una risposta definitiva, farla finita con la politica finora seguita e provvedere finalmente all'ammmodernamento ed al potenziamento della flotta delle ferrovie dello Stato.

Vale forse la pena di ricordare al Governo, per sottolinearne la responsabilità

di fronte alla Camera, che nella seduta delle Commissioni riunite trasporti e lavori pubblici del 24 ottobre 1978, il Governo stesso ricevette non solo la direttiva di attuare a tempi ravvicinati la legge n. 1158 del 1971 (relativa alla costituzione di una società pubblica per verificare la fattibilità e la possibilità dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina), ma anche la direttiva (per la quale il Governo assunse un impegno, per bocca dell'allora ministro dei lavori pubblici Stammati) di provvedere ed operare per il potenziamento del trasporto pubblico nell'area dello stretto.

A più di un anno di distanza, il Governo non ha compiuto alcun atto sostanziale per adempiere agli impegni che si era assunto di fronte al Parlamento nella ricordata seduta del 24 ottobre 1978.

Di qui la nostra protesta per le inadempienze del Governo, che con fermezza vogliamo richiamare alle sue responsabilità ed al rispetto degli impegni assunti di fronte al Parlamento. Il Governo, del resto, sa bene che sulla questione dei trasporti nello stretto esistono proposte precise dei sindacati unitari del trasporto, orientamenti unitari di tutte le forze politiche, sindacali, sociali e economiche, così come sono emersi dalla conferenza dei trasporti nell'area dello stretto tenutasi a Reggio Calabria il 10 e 11 febbraio dello scorso anno. Precise e concrete proposte furono avanzate dall'onorevole Libertini, allora presidente della Commissione trasporti di questo ramo del Parlamento, in una lettera che fu inviata a tutti i deputati membri di quella Commissione.

Certo, io so bene che il problema del potenziamento del trasporto pubblico nello stretto non si risolve organicamente fuori del piano generale dei trasporti e di un progetto finalizzato per quell'area. Nonostante ciò, alcune proposte di intervento immediato sono state avanzate e possono essere così riassunte. Intanto occorre l'immediata acquisizione di almeno tre navi traghetto a tecnologia moderna, bidirezionali e la definizione di un programma pluriennale di adeguamento della

flotta allo sviluppo futuro del traffico. Inoltre, è necessaria la presentazione al Parlamento da parte del Governo di un programma di sviluppo poliennale della flotta traghetti delle ferrovie dello Stato riferita a tutte le esigenze regionali, e non solo alla Sicilia; devono, poi, essere reperiti i necessari finanziamenti, dal momento che non mi risulta che il Governo abbia ripresentato al Parlamento il disegno di legge n. 2496, decaduto per lo scioglimento anticipato delle Camere e già sottoposto all'esame della Commissione trasporti in sede referente, con la previsione di un piano integrativo di investimenti delle ferrovie dello Stato per 6.500 miliardi: a questo punto, mi sembra che il Governo dovrebbe riconsiderare questo problema con la necessaria attenzione; infine, la deviazione obbligatoria di una parte del flusso di veicoli pesanti trasportati dai traghetti da Villa San Giovanni a Reggio Calabria, utilizzando il porto di Reggio, oggi largamente deserto, ed il successivo raccordo con l'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Mi rendo conto che sono misure immediate ed anche, se si vuole, parziali, in attesa appunto di definire il piano generale dei trasporti ed un progetto finalizzato per l'area dello stretto, ma si tratta prima di tutto di invertire la tendenza a preferire gli automezzi alla ferrovia per il trasporto delle merci, tenendo conto anche del costo unitario più elevato, che comporta l'utilizzo degli automezzi rispetto al trasporto delle merci che viene o che dovrebbe essere garantito dalle ferrovie, e poi di combattere l'effetto devastante che l'approdo a Villa San Giovanni degli automezzi pesanti produce sul territorio, determinando continue proteste della popolazione.

Il nostro impegno e le nostre proposte hanno, dunque, per obiettivo il potenziamento del trasporto pubblico nell'area dello stretto. Si tratta di restituire alle ferrovie dello Stato e alla mano pubblica il ruolo di direzione, organizzazione ed esercizio del trasporto nello stretto di Messina. Non si può tollerare che, allo stato dei fatti, il trasporto pubblico sia sussi-

diario rispetto a quello privato, mentre ciascuno di noi sa che dovrebbe essere diversamente.

Non siamo, però, così velleitari e massimalisti da chiedere *tout court* la estromissione delle società private dall'esercizio del trasporto nello stretto. Sappiamo bene che ciò significherebbe la paralisi di questo trasporto, dato che le ferrovie dello Stato per scelta politica non sono state poste in condizione di far fronte all'enorme volume di traffico che attraversa lo stretto. Il dibattito sul ponte, da costruire o meno, non può costituire l'alibi per lasciare le cose così come sono. Io credo — e su questo attendo una risposta concreta da parte del Governo — che voglia significare la volontà politica di far fronte ad impegni che il Governo stesso ha assunto nell'ambito e di fronte al Parlamento. Se si vuole veramente potenziare il trasporto pubblico nello stretto, occorre che il Governo compia delle scelte ed operi in maniera conseguente a questa esigenza e a questa necessità.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Debbo innanzitutto rispondere all'onorevole Monteleone che noi riteniamo che il trasporto pubblico nello stretto, ed in particolare il servizio svolto dall'azienda delle ferrovie dello Stato, non sia affatto scaduto, ma sia stato anzi in questo periodo potenziato, anche se bisogna riconoscere che ciò non è avvenuto nella misura in cui le necessità emergenti dello sviluppo del traffico avrebbero richiesto.

Negli anni '70 sono state messe in servizio tre navi nuove di elevata capacità (*Iginia, Sibari e Rosalia*), atte al trasporto di treni completi e di un cospicuo numero di passeggeri e di autovetture. Si è inoltre assicurata la presenza delle ferrovie dello Stato anche nel traghettamento di automezzi pesanti, con l'immissione in servizio, come l'onorevole Monteleone sa,

di due unità bidirezionali specializzate (*Agata e Pace*).

Per il miglioramento dei collegamenti viaggiatori sulla rotta Reggio Calabria-Messina è stata immessa in servizio, previa esecuzione di importanti lavori di ristrutturazione per renderla atta al trasporto con ogni tempo, la motonave *Edra*, capace di 500 passeggeri.

Infine per la utilizzazione complessiva della flotta e degli approdi è stata razionalizzata la organizzazione delle corse marittime, concentrando sulla rotta Villa San Giovanni-Messina il traghettamento diretto viaggiatori, carri ferroviari ed automezzi, riservando invece la rotta Reggio Calabria-Messina ai viaggiatori pendolari e ai carri ferroviari diretti o provenienti dalla linea ionica, per evidenti ragioni che l'onorevole Monteleone conosce bene.

Per quanto concerne i programmi futuri, in attesa di poter definire nell'ambito del più ampio piano poliennale di investimenti straordinari un programma organico di riclassamento e potenziamento della flotta, è stato impostato un programma, da realizzare a breve termine, di sostituzione dell'apparato motore delle navi traghetto *Aspromonte II* e *Mongibello*, che saranno utilizzate prevalentemente per il trasporto di liquidi e merci pericolose (in particolare gas compressi e liquefatti) che rivestono particolare importanza per l'economia siciliana, e di sostituzione dei gruppi elettrogeni ausiliari della motonave *Cariddi*. Tali lavori sono ormai in via di completamento.

In secondo luogo è prevista a carico dei finanziamenti, che si prevede saranno accordati per la realizzazione del programma integrativo per l'ammodernamento, l'adeguamento e il potenziamento della rete delle ferrovie statali, cui l'onorevole Monteleone faceva riferimento, il cui disegno di legge verrà quanto prima presentato al Parlamento, la costruzione di una nuova motonave veloce per passeggeri da adibire a servizio pendolare tra Messina e Reggio Calabria, di una nuova nave bidirezionale per automezzi pesanti, atta anche al traghettamento di carri ferroviari, carichi di gas compressi e liquefatti, e di una

nave traghetto, tipo *Iginia*, opportunamente migliorata, per il traghettamento di rotabili ferroviari, di passeggeri, di autovetture; il che fa tre unità, che mi pare che facciano parte della richiesta ultimativa dell'onorevole Monteleone.

Circa il mantenimento in efficienza della flotta delle ferrovie dello Stato, si fa presente che in relazione alla fluttuazione di traffico che caratterizza i servizi di traghettamento, le fermate annuali per manutenzione vengono concentrate nei mesi di minor traffico. E questa è la regola, una regola che non può essere definita, secondo me, con gli aggettivi — me li ero segnati, mi scusi l'onorevole Monteleone — « le lunghe, strane permanenze nei cantieri »; perché le lunghe, ma non strane, permanenze ci sono ed in genere, anzi non in genere, ma di regola ci sono nei mesi in cui non ci sono punte di traffico, salvo che non avvengano casi straordinari di guasti.

Per quanto concerne poi l'accenno a presunte azioni tese a potenziare l'attività e il trasporto privato nello stretto a scapito di quello pubblico, si fa presente che sia il comune di Villa San Giovanni sia l'ANAS si sono adoperati per migliorare la situazione del traffico degli automezzi pesanti diretti all'imbarcadero delle società private, non per favoritismo, ma nell'interesse della cittadinanza medesima. Infatti, è stato realizzato un ampio parcheggio su area concessa dall'ANAS al comune, al termine del raccordo con l'autostrada del Sole, all'ingresso della città di Villa San Giovanni, per la raccolta degli automezzi da inviare ai punti di imbarco, al solo scopo di evitare che gli automezzi in arrivo si immettessero direttamente in modo disordinato nel centro cittadino, creando intralci ed ingorghi di grave entità che, oltre a paralizzare l'intera circolazione della città, creavano anche pericoli per gli abitanti.

Analoga azione è stata svolta dall'ANAS a favore del servizio di traghettamento delle ferrovie dello Stato, con la concessione di un'area per ampliare il preesistente parcheggio, che in tal modo è risultato di gran lunga superiore a quello

disponibile per il traffico delle società private.

Debbo anche aggiungere, vista la giusta preoccupazione dell'onorevole Monteleone che da parte del Ministero non vi fossero omissioni o colpe o responsabilità per aiutare società private, che l'ufficio speciale ANAS di Cosenza, appena avuto sentore di una possibilità di uso esclusivo da parte delle società Caronte e Tourist dell'area concessa in uso al comune per uso pubblico, non per uso privato, dato che la medesima società aveva provveduto ad installare cartelli di segnalazione verso il proprio imbarcadero, ha provveduto immediatamente ad invitare il sindaco ad intervenire, con una formale diffida, sotto comminatoria di revoca della concessione dell'area, richiamando la finalità pubblica della concessione, onde permettere la disponibilità di soste di raccolta di tutti gli automezzi, con qualsiasi mezzo traghettanti in Sicilia, senza privilegi di sorta e con il divieto di presegnalamento verso un determinato imbarco. Credo che meglio di così non avrebbe potuto fare l'ufficio speciale dell'ANAS di Cosenza per garantire l'uso da parte di mezzi diretti verso il traghettamento pubblico rispetto a quelli diretti verso il traghettamento privato.

Una considerazione generale, data l'ampiezza dell'interpellanza dell'onorevole Monteleone, va fatta. È vero che in termini percentuali il servizio privato ha sopperito alla impossibilità, per le note ragioni della programmazione, delle ferrovie dello Stato di tenere il ritmo dell'aumento del traffico fra la Sicilia e il continente; è anche vero però che queste attività private, che hanno inciso nel monopolio, teorico, delle ferrovie dello Stato, in questo momento non hanno costituito peso per la finanza pubblica, ma anzi hanno costituito un sollievo da un certo punto di vista, se viene considerato che tutte le attività di traghettamento ed in genere le aziende di trasporto pubblico, a cui va la preferenza della mano pubblica, sono tutte in situazione di *deficit*.

Questa è una situazione che va ricordata, perché se è vero che nella politica del trasporto bisogna recuperare ad un

sano modello la funzione pubblica, è anche vero che in questo momento la supplenza privata avviene senza gravi spese o gravi deficit per le finanze pubbliche.

Debbo anche ricordare che sicuramente la preferenza dell'amministrazione va verso il trasporto pubblico per una serie di ragioni che qui è inutile richiamare e che il Parlamento ha comunque rinnovato nella mozione discussa quest'anno; debbo però anche assicurare che non vi è stata soltanto una preferenza di carattere generale, ma essa ha dato luogo ad atti specifici quali quelli che ho ricordato, di potenziamento e di ammodernamento dei mezzi esistenti, e quelli che sono preventivati dal piano pluriennale.

Tutte le altre indicazioni che qui sono state riportate anche con una certa sottolineatura di termini, quasi che vi fosse un collegamento fra l'apparato pubblico e forze ed entità di tipo economico particolare, o peggio ancora, vanno da parte nostra respinte nel modo più assoluto. Se l'onorevole Monteleone ha dati e fatti precisi, siamo qui per controllare e vigilare affinché questo non avvenga, perché non solo da parte dell'amministrazione statale non c'è alcuna preferenza verso i privati, ma anche respingiamo il sospetto che questa preferenza possa essere espressa per ragioni politiche o, peggio ancora, per ragioni speculative.

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

MONTELEONE. Debbo dire subito che non sono soddisfatto della risposta del Governo alla mia interpellanza, soprattutto per le ultime affermazioni del sottosegretario Ciccardini. Egli, infatti, invita o inviterebbe l'interpellante a segnalare al Governo dati di eventuali comportamenti di organi dello Stato...

CICCARDINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Collusioni.

MONTELEONE. ...o di collusioni in ordine a favoritismi che sarebbero stati compiuti a vantaggio delle società private.

L'onorevole Ciccardini respinge così le accuse che io ho rivolto in maniera specifica, per esempio, all'ANAS e al comune di Villa San Giovanni.

CICCARDINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Le ho spiegato il perché.

MONTELEONE. Lo ha spiegato, ma ha dato la versione che presumibilmente — mi deve perdonare — le è stata trasmessa, perché mi pare di aver letto queste stesse dichiarazioni nell'intervento del sindaco Aragona al consiglio comunale di Villa San Giovanni.

Ho detto che non si è mai verificato un caso nella storia italiana in cui, con rapidità sconcertante, l'ANAS dismette un proprio piazzale per cederlo al comune di Villa San Giovanni, e questo, a sua volta, lo cede alle società Caronte e Tourist, società private, che vi eseguono a loro spese dei lavori per conto del comune. Questi lavori sono stati effettuati in un piazzale che viene prima di quello destinato alle ferrovie dello Stato, per cui i mezzi di trasporto provenienti dall'autostrada, e che si immettono nello svincolo per andare in Sicilia, sono costretti a passare dinanzi a quel piazzale e quindi a dirigersi verso gli imbarcaderi e le biglietterie delle società Caronte e Tourist.

Questa, egregio onorevole Ciccardini, è la verità, e nessun'altra informazione che le è stata fornita può smentire un tale dato di fatto. Bisognerebbe che lei, o altri funzionari del suo Ministero, andassero davvero a Villa San Giovanni, come ci siamo andati noi, a vedere in quale modo questi lavori sono stati effettuati, per verificare come il comportamento dell'ANAS e quei lavori che sono stati effettuati per conto del comune siano stati fatti solo e soltanto per favorire le società private. Che poi questo «favoreggiamento» sia di natura politica, che questo comportamento del comune di Villa San Giovanni e dell'ANAS possa essere considerato tributario nei confronti delle società private e che queste ultime, a loro volta, possano diventare tributarie, per altri interessi, magari di natura politica, di

personalità della democrazia cristiana; ma non soltanto della democrazia cristiana, se si ricorda che l'autorizzazione del Ministero della marina mercantile nel 1965 venne data ad un personaggio che era nella segreteria particolare del ministro Preti, e che si chiama dottor Maticena, e che non a caso è stato uno dei caporioni della rivolta di Reggio Calabria...

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi scusi, onorevole Monteleone, io le dico che abbiamo diffidato il comune di Villa San Giovanni perché il piazzale fosse usato da tutti.

MONTELEONE. Ne prendo atto! Prendo atto di queste ulteriori notizie che ella ha avuto la cortesia di darmi.

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Lei accusa non di un esborso di capitali o di spese da parte dello Stato nei confronti di società private, ma dell'inverso, e cioè che le società private, per loro comodo, in un piazzale pubblico, abbiano fatto dei lavori; dunque non hanno chiesto che ciò avvenisse a spese dello Stato. Questo non può essere chiamato « favoreggiamento » da parte dello Stato.

MONTELEONE. Non è affatto vero, poi, che il comune di Villa San Giovanni abbia agito nella situazione specifica solo per salvaguardare gli interessi della cittadina; anzi la devastazione che il trasporto dei mezzi pubblici nel comune di Villa San Giovanni ha creato è stato il pretesto perché da parte del comune di Villa San Giovanni e da parte dell'ANAS fossero compiuti atti di favoritismo nei confronti di queste società private. Solo dopo la grossa polemica che si è sviluppata nei mesi di luglio e di agosto di quest'anno, solo dopo che vi è stato un dibattito nel consiglio comunale di Villa San Giovanni, solo dopo le denunce di stampa che ci sono state nella regione Calabria e nella regione Sicilia, nonché sui giornali nazionali, come *Paese Sera*, l'ANAS si è ricordata di diffidare le so-

cietà private Caronte e Tourist, le quali addirittura avevano loro agenti che deviavano il traffico con le palette, obbligando gli automezzi provenienti dal nord a percorrere quel determinato tracciato per immettersi nel piazzale. Solo dopo tutto questo vi è stata la diffida. E solo dopo l'autorizzazione verbale abbiamo avuto la stipula della cosiddetta convenzione su carta bollata.

Io non voglio accusare tutti gli apparati dello Stato, tutti i funzionari di manifestare una certa tendenza alla subordinazione. Dico soltanto che, in questo caso, da parte dell'ANAS e da parte del comune di Villa San Giovanni certamente vi sono stati dei comportamenti che hanno favorito il trasporto privato. Se lo hanno favorito — ripeto — per motivi politici o per altri motivi meno nobili non spetta a me stabilirlo, ma dovrebbero essere il Ministero o i ministeri interessati ad indagare per verificare se possibilità ed eventualità di questo genere si siano verificate o possano verificarsi.

Io sapevo bene che vi sono in attività ed in esercizio alcune navi, e l'ho detto nell'illustrare la mia interpellanza. Prendo atto, naturalmente, del fatto che il Governo si impegna a potenziare la flotta delle ferrovie dello Stato per il traghettamento nello stretto di Messina. Ma lei non potrà mai contestare il fatto che vi sia stato un deterioramento ed uno scadimento dell'esercizio pubblico del trasporto nello stretto di Messina, perché le cifre, i dati non possiamo giocarli a rimpiattino come vogliamo. Quando io affermo — sono in grado di dimostrarlo, e lei è certamente in possesso di questi dati — che il 70 per cento del trasporto gommato, su mezzi pesanti, avviene attraverso le società private...

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per fortuna!

MONTELEONE. ...non dico una bugia, egregio sottosegretario; dico che, in questo caso, le ferrovie dello Stato hanno abdicato a quella che era una loro funzione, e cioè quella di potenziare la loro

flotta per fare fronte a queste esigenze. Quando dico che due milioni di viaggiatori hanno staccato il biglietto sulle navi delle società private, lei sa benissimo che questa è una illegalità; lei sa bene che le società private sono state autorizzate dal Ministero della marina mercantile solo e soltanto al trasporto di merci su mezzi gommati. Quando io dico che si è invertita una tendenza che vedeva sempre favorite le ferrovie dello Stato (oggi il numero delle vetture leggere trasportate dalle ferrovie è diventato minore in assoluto rispetto a quelle trasportate dalle aziende private), io non dico una bugia, ma mi limito ad alcune constatazioni.

Come e perché sono avvenute queste cose? Perché sono state concesse queste autorizzazioni in una fase ed in un'epoca — come quella del 1965 — che non registrava il volume di traffico che vi è oggi nello stretto di Messina? Inoltre, in quel periodo, le ferrovie dello Stato erano in grado di far fronte all'aumentato traffico nello stretto stesso. Invece, vennero fatte delle concessioni proprio in quella occasione. Da ciò è nato questo scadimento del trasporto pubblico nello stretto di Messina, vale a dire da scelte politiche fatte da ministri e da apparati dello Stato e che non sono invenzioni né dell'onorevole Monteleone, né dei sindacati unitari, né dei funzionari del compartimento delle ferrovie dello Stato di Reggio Calabria, che, in qualche maniera, hanno tentato di far fronte — come hanno potuto — ai danni che venivano arrecati dalle società private alle ferrovie ed alla flotta delle ferrovie dello Stato.

Vi è stata — lo abbiamo già ricordato — la diffida dell'ANAS; lei dice che non vi è stato alcun peso per l'azienda pubblica. Onorevole Ciccardini, è strano che in Italia, quando vi è un settore nel quale la mano pubblica può ricavare qualcosa, o può non andare in perdita, questo settore venga lasciato nelle mani dei privati. Ciò che è certo è che i privati, nello stretto di Messina, ci guadagnano fior di milioni. Si tratta di un giro di affari di ben 20 miliardi; in una zona

come questa, che poteva dare alle ferrovie dello Stato un reddito per autofinanziare il proprio potenziamento, il trasporto pubblico ha abdicato a favore delle società private. Questa, cioè, è la famosa teoria — che viene sempre ricordata — della privatizzazione dei profitti e della socializzazione delle perdite.

Ho ripetuto e ripeto ancora oggi che nessuno di noi si sogna di chiedere l'estromissione e l'espulsione delle società private dall'esercizio del trasporto nello stretto di Messina; non siamo velleitari e massimalisti, ma sappiamo qual è la situazione reale e sappiamo che oggi queste società esercitano una funzione di supplenza nei confronti dell'incapacità delle ferrovie dello Stato e del potere pubblico di far fronte a queste esigenze di un aumentato volume di traffico nello stretto di Messina.

Devono essere proprio le società private a guidare, controllare e programmare il trasporto pubblico nello stretto? Quando noi parliamo di potenziamento e di ammodernamento, onorevole Ciccardini, ci riferiamo non al fatto che i privati non possano più trasportare o traghettare, ma ci riferiamo solo all'esigenza che le ferrovie dello Stato provvedano al ripristino del valore e della validità del trasporto merci nello stretto e che alle ferrovie venga restituito un ruolo di programmazione, di direzione e di esercizio nell'attraversamento dello stretto messinese.

Lei ci ha fornito una risposta che (non me ne voglia) tende invece a coprire responsabilità gravi dell'ANAS e del comune di Villa San Giovanni.

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Villa San Giovanni non mi riguarda!

MONTELEONE. Non ritengo che uguali responsabilità possano essere attribuite all'azienda delle ferrovie dello Stato che, al massimo, può essere accusata di indifferenza o acquiescenza rispetto a scelte che venivano compiute senza il suo concorso. Quello che è certo è che, dalla sua esposizione e dal tipo di impegni che ella ha dichiarato di assumere in questa sede,

non si ricava la certezza della volontà politica del Governo di far fronte a queste esigenze e di voler per davvero, senza mortificare il contributo dei privati, restituire alle ferrovie dello Stato ed alla mano pubblica la funzione che esse debbono avere nello stretto di Messina.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza:

« I sottoscritti chiedono di interpellare i ministri dei lavori pubblici e dei trasporti per conoscere quali siano le ragioni per le quali il Governo ha costantemente disatteso le disposizioni contenute nella legge n. 1158 del 17 dicembre 1971, in base alla quale deve essere costituita una società per azioni al cui capitale partecipi direttamente o indirettamente l'IRI per il 51 per cento, mentre il restante 49 per cento del capitale sociale viene sottoscritto dall'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dall'ANAS, dalle regioni Sicilia e Calabria, e da amministrazioni ed enti pubblici, e alla quale vengono affidati in esclusiva i compiti di studio, progettazione e realizzazione di un attraversamento stabile dello Stretto di Messina.

« Gli interpellanti ricordano che nell'ottobre 1978 il ministro dei lavori pubblici assunse in Parlamento l'impegno preciso e solenne a realizzare finalmente questo adempimento, rispetto al quale si registrava un ritardo di molti anni, e che rispetto a un tale impegno vi è una grave carenza.

« Chiedono altresì al Governo se esso si renda conto della assoluta necessità che la questione sia condotta nei termini della legge a un definitivo chiarimento e a una conclusione, sia per la gravità dei problemi di trasporto e di collegamento con il continente, sia per le implicazioni complesse che le scelte relative al progetto di attraversamento stabile dello stretto di Messina, quale che sia il loro contenuto, hanno sul piano delle ferrovie, sul piano generale dei trasporti e sull'assetto del territorio ».

« 2-00046 » « ROSSINO, BOTTARI ANGELA MARIA, PEGGIO, PERNICE, CIUFFINI, PANI, SPATARO, BARCELLONA ».

L'onorevole Rossino ha facoltà di illustrarla.

ROSSINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'oggetto di questa interpellanza presenta stretta connessione con quanto esposto dall'onorevole Monteleone: è una questione che ricorre sulle prime pagine dei giornali e magari, in certe contingenze, diventa occasione di speculazione propagandistica, senza trovare ancora un primo, sia pur parziale, avvio verso una soluzione.

Mi riferisco al collegamento stabile tra Sicilia e continente, il cosiddetto ponte sullo stretto di Messina. Ricorderò brevemente le tappe di una lunga inadempienza governativa e - diciamo pure - di una mistificazione politica. Nel 1967, nella campagna elettorale di primavera per il rinnovo dell'assemblea regionale siciliana, l'onorevole Rumor (allora segretario nazionale della DC), parlando nei più importanti centri della Sicilia, promise ai siciliani la realizzazione in tempi rapidi del ponte sullo stretto, realizzazione improcrastinabile per la necessità della Sicilia di superare una condizione strutturale di isolamento economico, culturale e geografico rispetto al resto del paese. Sono trascorsi 12 anni da quelle promesse ed abbiamo avuto ammiccamenti, allusioni alla necessità di questo ponte, anche impegni di vari ministri dei lavori pubblici (da Gullotti a Stammati): di concreto, nulla! Nel 1968 il Ministero dei lavori pubblici bandì un concorso, espletato nel 1970; nel 1971, sulla base di un apposito esame politico ed economico, fu approvata la legge n. 1158, che affidava la realizzazione del collegamento stabile tra Sicilia e continente ad una società a capitale pubblico, da costituirsi rapidamente: tale legge definisce il collegamento con il continente « opera di prevalente interesse nazionale ». Un elemento di grave incertezza continuava tuttavia a pesare circa la soluzione tecnica da adottare; in tal senso la soluzione fu affidata alla costituenda società a capitale pubblico. L'anno scorso un positivo apprezzamento sulla fattibilità tecnica del ponte emerse dal

convegno indetto dall'Accademia dei lincei; nell'ottobre 1978 il ministro dei lavori pubblici, Stammati, dichiarava di aver costituito un gruppo di lavoro, su incarico del Presidente del Consiglio Andreotti, del più alto livello scientifico e tecnico, le cui decisioni avrebbero costituito il necessario supporto al fine di pervenire a concrete deliberazioni sul piano politico e programmatico in tempi rapidi.

Lo stesso Parlamento europeo, con risoluzione del 12 dicembre 1974, ha riconosciuto l'opera di attraversamento dello stretto « opera di interesse comunitario »; in tal senso al Senato della Repubblica, nella seduta del 6 marzo 1975, il Governo si impegnò a richiedere l'intervento ed il contributo comunitario. Ancora il 12 dicembre 1977 il Parlamento europeo approvò all'unanimità una risoluzione per un intervento comunitario sulla questione. Il 25 ottobre dell'anno scorso le Commissioni riunite lavori pubblici e trasporti, udite le comunicazioni del ministro sul collegamento stabile tra Sicilia e continente, preso atto delle conclusioni unitarie del dibattito svoltosi in quel consesso, impegnarono il Governo a dar luogo all'immediata costituzione, non oltre il 31 dicembre 1978, della società a capitale pubblico secondo la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, che già la prevedeva.

Questa è la storia di una lunga e sfacciata inadempienza governativa, su cui taluni personaggi ritornano per sollevare polveroni in occasione di campagne elettorali, accendendo speranze immancabilmente seguite da cocenti delusioni, particolarmente negli ambienti della piccola e media imprenditoria economica siciliana, che si ritiene interessata alla realizzazione del collegamento tra la Sicilia e il continente.

Le domande che noi qui poniamo, potremmo dire reiteriamo, sono queste: si vuole o non si vuole la costruzione di questa società a capitale pubblico? Si ritiene o non si ritiene opera utile e conveniente la realizzazione del ponte sullo stretto? Si vogliono o non si vogliono realizzare le condizioni necessarie perché si passi dalle promesse e dagli impegni

ai fatti? A che punto sono gli studi della commissione insediata dal ministro Stammati?

È chiaro che noi comunisti non ci siamo mai illusi che una eventuale realizzazione del ponte, da sola, potrebbe risolvere i problemi enormi, gravi, incancreniti della Sicilia; anzi, sappiamo che ci si potrebbe trovare di fronte a nuovi e complessi problemi. Ma esiste, come dato obiettivo, una condizione di isolamento economico, territoriale e geografico della Sicilia, una strozzatura grave ai traffici, ai commerci, al trasporto degli uomini e delle merci, in una situazione in cui registriamo dati di grande rilevanza economica (dati che citava poco fa l'onorevole Monteleone, illustrando la sua interpellanza). E io vorrei riprenderne alcuni, ricordando che nel 1975 abbiamo avuto un traffico annuo complessivo di 12 milioni di passeggeri, di 900 mila autoveicoli, di 11 milioni di tonnellate di merci e di 500 mila autocarri.

Vorrei anch'io ricordare la grave speculazione che è stata qui denunciata poco fa dall'onorevole Monteleone, relativa alla promozione di scioperi corporativi in taluni particolari momenti del traffico sullo stretto; scioperi voluti, persino imposti e direi forse anche finanziati da quelle forze che in un certo momento furono anche collegate al fenomeno del « boia chi molla » a Reggio Calabria. Vorrei qui ricordare al rappresentante del Governo il grave disagio sofferto da migliaia di cittadini, costretti a trasbordare in piena notte da un punto all'altro nel momento in cui lo sciopero investiva il servizio di traghettamento, alla mercé di gruppi di pressione che sul problema del traghettamento stesso hanno fatto fino ad oggi il bello e il cattivo tempo. Vorrei ricordare la questione relativa ai pendolari, i giovani che ogni giorno si recano a studiare a Messina, e potrei fare riferimento ad un problema vitale dell'economia siciliana, quale quello del trasporto delle merci deperibili. Si pensi agli agrumi del catanese, del siracusano e di altre zone sviluppate dell'agricoltura siciliana; ai prodotti primaticci, primizie

deperibili che subiscono un danno immediato, concreto, grave nel momento in cui si creano gravi fenomeni di intasamento all'imboccatura dei traghetti. Si pensi alle conseguenze negative di queste strozzature in relazione ad un rapporto nuovo di sviluppo con i paesi del bacino del Mediterraneo e in relazione al turismo in Sicilia. E si pensi anche al fatto che il ponte potrebbe, in un certo senso, raccordarsi al sistema autostradale del Mezzogiorno, in particolare al nastro del Belice, che troverebbe così una sua specificazione anche in vista di un ravvicinamento al continente africano.

Certo, noi non pensiamo al ponte come ad un fatto isolato e quindi risolutivo; occorre prioritariamente un allargamento, una riqualificazione, uno sviluppo dell'apparato produttivo della Sicilia, la modernizzazione dei centri produttivi vitali, il riordino e la sistemazione della viabilità statale, oggi ridotta in pessime condizioni; il completamento di autostrade ancora incompiute per tanta parte, come la Messina-Palermo, autostrada a scorrimento veloce, o la Catania-Ragusa, autostrada che attraversa le Madonie, ed altre; l'ammodernamento del sistema ferroviario, che è strutturalmente arretrato, quello del sistema aeroportuale. Pensiamo all'aeroporto di Palermo, pensiamo alla necessità di un piano generale integrale dei trasporti, nel cui ambito anche tale questione deve trovare una precisa collocazione. Ecco perché noi riteniamo che solo nel quadro complessivo di un rilancio economico e di una collocazione nuova del Mezzogiorno e della Sicilia nella economia nazionale, in uno slancio verso i paesi del bacino mediterraneo, il ponte — se lo si ritiene fattibile — possa trovare una convenienza economica.

Noi siamo consapevoli che non si tratta di accollare allo Stato nuovi, ingenti oneri, o di accordare con faciloneria fidejussioni a chicchessia, avendo fatto esperienza di quel che è accaduto per le autostrade abruzzesi. Si verifichi quindi — è questo l'invito pressante che rivolgiamo al Governo — la convenienza economica dell'opera in rapporto alle esigenze di

sviluppo della Sicilia e delle regioni meridionali; si valutino tutte le implicanze che l'eventuale realizzazione dell'opera potrebbe comportare.

Ma una constatazione si impone, anzi si ripropone: la legge del 1971 è stata elusa, la società a capitale pubblico non è stata costituita, malgrado siano passati otto anni e nonostante l'impegno che è stato assunto da Stammati ancora l'anno scorso. Ecco perché le cose restano come prima. Ecco perché diciamo: o si modifica la legge del 1971, o si dà il via alla società a capitale pubblico.

Si esige in ogni caso una risposta chiara e precisa del Governo sulle scelte che intende compiere e sui tempi entro i quali intende realizzare tali scelte.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

FONTANA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Intendo anzitutto ringraziare l'onorevole Rossino per la vasta gamma di problemi che ha toccato per illustrare la specifica richiesta posta nell'interpellanza. Venendo al tema, devo far presente che, come ha riferito lo stesso interpellante, con la legge 28 marzo 1968, n. 384, l'ANAS, in collaborazione con le ferrovie dello Stato, è stata autorizzata ad espletare un concorso di idee e di progetti per stabilire se e con quali sistemi possa essere effettuato il collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente attraverso lo stretto di Messina. Con la stessa legge è stata anche autorizzata la spesa di 700 milioni di lire per provvedere alle spese necessarie allo studio dei problemi relativi al collegamento medesimo. Parte di tale somma è stata utilizzata per effettuare i suddetti studi a cura dell'ANAS e delle ferrovie dello Stato, e parte per finanziare il previsto concorso, a seguito del quale sono stati premiati 12 elaborati.

Successivamente, con la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, è stata autorizzata la costituzione di una società per azioni, al cui

capitale, per il 51 per cento, doveva partecipare l'IRI, mentre il restante 49 doveva essere sottoscritto dall'ANAS, dall'azienda delle ferrovie dello Stato, dalle regioni Sicilia e Calabria, da amministrazioni ed enti pubblici. Scopo della predetta società è provvedere allo studio, progettazione e costruzione di un'opera per il collegamento viario e ferroviario attraverso lo stretto di Messina e di altri servizi pubblici, nonché l'esercizio del collegamento e la relativa manutenzione. Per la maggioranza del pacchetto azionario, l'IRI avrebbe dovuto assumere le iniziative per la costituzione della società. In tal senso l'ANAS ha più volte sollecitato l'IRI per gli adempimenti richiesti dalla legge. Il Ministero delle partecipazioni statali, cui fa capo l'IRI, ha fatto presenti alcune difficoltà di carattere formale e sostanziale, contenute nella sopracitata legge numero 1158, che di fatto impediscono la costituzione della società concessionaria. Tali difficoltà possono facilmente così riassumersi: in primo luogo l'articolo 1, secondo comma, della legge non precisa le quote di partecipazione che dovranno essere sottoscritte dall'ANAS, dalle ferrovie dello Stato, dalle regioni Sicilia e Calabria e da altri enti; in secondo luogo lo articolo 4, quarto comma, stabilisce che in caso di mancata approvazione del progetto di massima resteranno a carico della società concessionaria le relative spese, mentre si vorrebbe che tali spese fossero assunte dallo Stato a proprio carico.

Quanto alle difficoltà di cui al primo punto, quanto al fatto, cioè, che non siano previste dalla legge le entità di quote da sottoscrivere, si fa presente che, se detta difficoltà ha riscontro obiettivo per gli enti regionali interessati e per le altre amministrazioni ed enti pubblici genericamente menzionati all'articolo 1, secondo comma, della legge n. 1158 del 1971, la stessa non sussiste per l'ANAS e le ferrovie dello Stato, in quanto il successivo articolo 9 ha provveduto ad autorizzare le due aziende ad assumere partecipazioni azionarie fino alla concorrenza della somma di lire 2 miliardi e 500 milioni ciascuna, indicando

anche la copertura finanziaria dei relativi oneri.

L'ANAS, pertanto, ha già da tempo accantonato in apposito capitolo del proprio bilancio l'importo di lire 2 miliardi e 500 milioni quale « quota di partecipazione al capitale della società concessionaria dello studio, progettazione e costruzione del collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente, nonché dell'esercizio del solo collegamento viario ».

Oltre alla indicazione delle citate difficoltà, il Ministero delle partecipazioni statali ha anche fatto presente che l'IRI ha prospettato l'opportunità che la emananda legge, che ai sensi dell'articolo 4, comma ottavo, della legge n. 1158, dovrà determinare le modalità di reperimento da parte della costituenda società concessionaria dei mezzi finanziari occorrenti alla costruzione dell'opera, preveda — come condizione indispensabile per il reperimento dei mezzi stessi — la garanzia dello Stato per tutte le operazioni che a tal fine la predetta società dovrà porre in essere.

L'IRI ha confermato la propria disponibilità a dar corso al più presto alla costituzione della società per il collegamento stabile sullo stretto di Messina, quantificando, in via approssimativa, nell'importo di 20 miliardi il fabbisogno finanziario per lo svolgimento della prima fase di attività.

Il Ministero delle partecipazioni statali, nel ribadire l'esigenza di una sollecita predisposizione di apposito provvedimento legislativo, atto ad assicurare alla costituenda società i mezzi finanziari necessari allo svolgimento della propria attività, ha poi inviato anche all'ANAS uno schema dell'atto costitutivo e dello statuto della società predisposti dall'IRI, sui quali sono state formulate alcune osservazioni.

In merito all'entità del capitale sociale della costituenda società, si ricorda, poi, che la Presidenza del Consiglio dei ministri ha ritenuto opportuno, per il momento, addivenire alla costituzione della società stessa con capitale minimo e con la partecipazione dei soli IRI, ANAS, ferrovie dello Stato, e delle due regioni interessate mediante anche una piccola quota,

in modo che, successivamente acquisiti i necessari elementi, si possa non solo aumentare il capitale, ma anche definire le altre partecipazioni.

Si rappresenta, infine, che sono in corso sondaggi e contatti con gli organi della CEE, al fine di ammettere al beneficio di primo finanziamento da parte della CEE anche le attività preliminari di studio delle infrastrutture di trasporto, provvedendo alla modifica delle attuali normative che consentano l'applicazione di tali finanziamenti soltanto a veri e propri progetti di nuove infrastrutture e non a studi del tipo di quello in questione.

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

ROSSINO. Se ho bene inteso, la risposta del sottosegretario non ha fatto emergere alcuna novità. Viene anzi confermata la lunga e grave inadempienza governativa; né viene indicata alcuna scelta sul piano dei tempi e neppure su quello della volontà politica ai fini della realizzazione della cosiddetta società a capitale pubblico.

Avevamo chiesto, fra l'altro, di sapere quale sorte avesse avuto il gruppo di studio a suo tempo insediato dall'allora ministro dei lavori pubblici, Stammati, ma a questa domanda non è stata data risposta. Assistiamo ad una sorta di gioco di scaricabarile tra il dicastero dei lavori pubblici e quello delle partecipazioni statali. Si dice che l'ANAS ha sollecitato le partecipazioni statali, si dice che da parte delle partecipazioni statali sono state sollevate difficoltà di vario ordine, concernenti l'articolo 1 e l'articolo 4, su questioni che certamente non sono decisive. Il sottosegretario Fontana ci ha detto che, da parte delle partecipazioni statali, si ribadisce la necessità di un apposito provvedimento legislativo, atto ad assicurare alla società i mezzi necessari. Non sappiamo perché, in tutto questo periodo, a partire dal momento in cui il ministro Stammati assunse, lo scorso anno, un impegno preciso dinanzi alle Commissioni lavori pub-

blici e trasporti, riunite in seduta congiunta, visto che non si è proceduto alla costituzione della società, non sia stato assunto, da parte del Governo, un provvedimento che indicasse, comunque, una scelta di movimento e in quale direzione ci si volesse muovere. Non si è fatto nulla, invece, e si è sostanzialmente lasciata marcire la questione; ed oggi non si è data risposta ai problemi che erano stati posti. Vorrei a questo punto porre un quesito preciso: ritiene il Governo, nella sua collegialità, di riscontrare un elemento di convenienza economica nella realizzazione dell'opera? Ecco la risposta che bisogna finalmente dare! Ritiene il Governo che quest'opera, una volta realizzata, possa svolgere una funzione di rilievo nel collegamento tra la Sicilia ed il continente, nell'apertura della Sicilia verso i paesi del bacino mediterraneo, nell'ampliamento e nel potenziamento dei movimenti commerciali, turistici e umani? Se una tale prospettiva si ritiene fondata, occorre operare con rapidità e prontezza, compiendo scelte precise, non trincerandosi dietro difficoltà che nascono nei rapporti tra un ministero e l'altro. Esiste o non esiste un Governo che agisce nella sua collegialità? Esiste o non esiste un rapporto di comunicazione tra i singoli ministri e tra i singoli ministeri? Quale significato ha dire che l'ANAS ha sollecitato l'IRI e che il Ministero delle partecipazioni statali fa presenti certe difficoltà, quando si tratta di questioni che possono e debbono essere risolte di concerto tra i due dicasteri interessati, tra due ministri che fanno parte di un unico Governo (se, ripeto, esiste una collegialità ed esiste un Governo)?

Ecco perché mi dichiaro completamente insoddisfatto. Credo che sia opportuno investire ancora una volta il Parlamento di questo problema, richiamando anche il Ministero delle partecipazioni statali ed il Governo, nella sua collegialità, alle proprie responsabilità.

Dalla risposta che ci è stata fornita questa sera, come del resto da quella che già era stata data dal Governo al Senato, emerge una totale mancanza di collegialità e di coordinamento nell'ambito del Governo, anche su questo problema.

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

Fissazione della data per lo svolgimento di una interpellanza.

MELEGA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELEGA. Ai sensi dell'articolo 137, comma secondo, del regolamento e richiandomi anche al mio intervento nella seduta di venerdì 9 novembre 1979, chiedo formalmente che sia posta all'ordine del giorno di martedì 20 novembre la mia interpellanza n. 2-00111 sui rapporti tra esponenti politici e alcuni protagonisti di recenti scandali, tuttora latitanti. Ricordo che l'interpellanza è stata presentata il 19 ottobre e che quindi rientra nei termini per la richiesta di fissazione per l'iscrizione all'ordine del giorno. Ho fatta esplicita richiesta per la data del 20 novembre in quanto il tema della mia interpellanza attiene, ripeto, ai rapporti tra esponenti politici e protagonisti di scandali, tema questo anche oggetto di altre interrogazioni ed interpellanze proposte da colleghi di altri gruppi.

SARTI, *Ministro senza portafoglio*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SARTI, *Ministro senza portafoglio*. Signor Presidente, per tutto ciò che dell'interpellanza dell'onorevole Melega sia collegabile alla materia su cui il Governo avrà l'onore di rispondere in questo ramo del Parlamento nella seduta del 20 novembre — il tema è l'argomento delle cosiddette tangenti ENI —, è ovvio che le risposte fornite dall'esecutivo saranno esaurienti e si riferiranno a tutti gli strumenti di sindacato ispettivo proposti alla sua attenzione.

Per quanto riguarda gli argomenti cui l'onorevole Melega si riferisce, faccio presente che essi, o alcuni di essi, sono oggetto, in questo momento, di una indagine giudiziaria e che sarà anche una Commissione parlamentare, che sta per essere nominata dal Parlamento, che si pronuncerà su questa questione.

Per quanto concerne infine l'ultima parte dell'interpellanza in parola, ricordo che si tratta di una valutazione sulla quale mi permetto, in questo momento, di non esprimere la mia opinione; comunque, il Governo non si dichiara disponibile a fissare la data per discutere questa interpellanza e prega il Parlamento di prendere atto di questa sua determinazione.

PRESIDENTE. Onorevole Melega, insiste nella sua richiesta?

MELEGA. Sì, signor Presidente. Chiedo che la Camera si pronunci con un voto.

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 41 del regolamento, sulla richiesta avanzata dall'onorevole Melega darò la parola ad un oratore contro ed uno a favore.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione la richiesta dell'onorevole Melega di fissare lo svolgimento della sua interpellanza n. 2-00111 per la seduta di martedì 20 novembre 1979.

(È approvata).

Per lo svolgimento di interpellanze e per la discussione di una mozione.

PINTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PINTO. Desidero sollecitare la risposta del Governo all'interpellanza n. 2-00143, relativa alla tragica vicenda di 14 lavoratori italiani, dipendenti dell'impresa Manilia, che sono stati sequestrati da oltre tre mesi in Arabia Saudita. L'impresa Ma-

nilia aveva vinto un appalto per la costruzione di una strada che da Riad portava al confine iracheno. Improvvisamente il Manilia fermava i lavori, vendeva parte dei macchinari del suo cantiere, prendeva dal Governo arabo danaro in base allo stato di avanzamento dei lavori (parliamo di miliardi, signor ministro), che sono poi stati portati in Francia.

Il Governo arabo tiene sotto sequestro i 14 lavoratori italiani fino a quando il Manilia non darà un risarcimento per la truffa che ha posto in essere. Mi sembra un fatto drammatico, che riflette la situazione generale delle condizioni dei lavoratori italiani all'estero in ditte fantasma, molte volte con prestanome, che cambiano di tre mesi in tre mesi. Si verifica poi che dei lavoratori vengano sequestrati in un paese straniero, non vengano pagati, mentre le famiglie li aspettano in Italia.

Mi affido pertanto alla sensibilità della Presidenza per sollecitare il Governo a rispondere a questa interpellanza nel corso di questa settimana, per evitare che il mio gruppo chieda all'Assemblea, nella seduta di domani, di fissarne la data di svolgimento. Ricordo che la scorsa settimana vi è stata una conferenza stampa su questo argomento, ripresa dai giornali e anche dal *TG 2*, nel corso della quale da più parti veniva chiesto che il Governo in questa settimana esprimesse il suo pensiero su questa vicenda.

CATALANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CATALANO. Faccio appello alla sua sensibilità, signor Presidente, perché intervenga presso il Governo per sollecitare la discussione di una mozione, a firma Andò, Crucianelli e Occhetto, sul rinvio delle elezioni scolastiche. Mi pare che sia importante e doveroso che la discussione di tale mozione avvenga nei tempi più rapidi possibili, cioè prima della data di indizione delle elezioni scolastiche, che mi sembra sia il 15 novembre.

MACIS. Chiedo di parlare.

MACIS. Signor Presidente, mi rivolgo ancora una volta al rappresentante del Governo per sollecitare la discussione dell'interpellanza n. 2-00149, presentata dal collega Giovanni Berlinguer ed altri, sull'epidemia di colera a Cagliari.

Credo che sia uno di quei documenti che non possono attendere l'iscrizione all'ordine del giorno a norma del regolamento. La sensazione nostra è che le autorità sanitarie si muovano senza nessuna linea di condotta, come avviene, ad esempio, per i controlli effettuati a Fiumicino, consistenti nella compilazione di una carta da sbarco come per chi arriva da Stati esteri: è un controllo meramente burocratico, che offende la sensibilità dei sardi, che non ha nessun contenuto e nessuna sostanza sul piano sanitario.

Noi ci appelliamo ancora una volta alla sensibilità del Governo, alla sensibilità dello stesso Presidente del Consiglio, al quale abbiamo rivolto la nostra interpellanza, perché si dia una risposta, e non tra settimane, non tra mesi, ma in questi giorni; perché l'allarme è vivo in Sardegna, ma anche, credo, nel paese.

SARTI, *Ministro senza portafoglio*. Assicuro la mia sollecitudine nel sottoporre immediatamente ai ministri competenti le richieste avanzate.

Annunzio di disegni di legge.

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

dal ministro di grazia e giustizia:

« Modifiche all'articolo 12 della legge 3 aprile 1937, n. 517, relativo ai requisiti per l'iscrizione nel ruolo dei revisori ufficiali dei conti » (920);

dal ministro della sanità:

« Modifica dell'articolo 2 della legge 7 agosto 1973, n. 519, concernente modifiche ai compiti, all'ordinamento ed alle strutture dell'Istituto superiore di sanità » (921).

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza la seguente proposta di legge, approvata da quel consesso:

S. 210. Senatori RIPAMONTI ed altri: « Aumento dell'indennità per amministratori e consiglieri di comuni e province » (922).

Sarà stampata e distribuita.

Trasmissione dal ministro delle partecipazioni statali.

PRESIDENTE. Il ministro per le partecipazioni statali, con lettera in data 31 ottobre 1979, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, ultimo comma, della legge 15 giugno 1978, n. 279, la relazione sullo stato di attuazione della legge stessa, recante provvedimenti urgenti per le società già inquadrare nel gruppo EGAM e norme per l'attuazione e il finanziamento delle società stesse (doc. LVII, n. 1).

Il documento sarà stampato e distribuito.

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

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

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Martedì 13 novembre 1979, alle 16:

1. — Dichiarazione di urgenza di progetti di legge (articolo 69 del regolamento).

2. — Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa.

3. — Interpellanze e interrogazioni.

4. — *Discussione dei progetti di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 24 settembre 1979, n. 467, concernente proroga dei termini ed integrazione delle leggi 16 aprile 1973, n. 171, e 10 maggio 1976, n. 319, in materia di tutela delle acque dall'inquinamento (596);

Modificazioni ed integrazioni delle leggi 16 aprile 1973, n. 171, e 10 maggio 1976, n. 319, in materia di tutela delle acque dall'inquinamento (597);

GARGANI: Modifica dell'articolo 10 della legge 10 maggio 1976, n. 319, concernente norme per la tutela delle acque dall'inquinamento (325);

— *Relatore:* Porcellana.

(*Relazione orale*).

5. — *Discussione della proposta di legge:*

ANIASI ed altri: Riforma dell'editoria (377);

— *Relatore:* Aniasi.

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

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 14 settembre 1979, n. 438, concernente disposizioni per il contenimento dei consumi energetici (573);

— *Relatore:* Aliverti.

(*Relazione orale*).

La seduta termina alle 19,35.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI
Avv. DARIO CASSANELLO

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. MANLIO ROSSI

INTERROGAZIONI E INTERPELLANZE
ANNUNZiate

INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE

GRASSUCCI E CRESCO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere le valutazioni ministeriali sul fatto che la FIARC sia a tutt'oggi esclusa dalla partecipazione alla discussione e alla stipula degli AEC sia con le aziende industriali (Confindustria, Intersind ed altre) che con quelle commerciali (Confcommercio).

Per conoscere altresì — premesso che i rapporti di lavoro fra gli agenti e rappresentanti di commercio e le aziende mandanti sono regolati, oltre che dagli articoli compresi tra il 1742 ed il 1752 del CC, da « Accordi economici collettivi » che vengono stipulati periodicamente, fra le rispettive organizzazioni sindacali;

che alla stipula e sigla di tali « AEC » partecipano, da anni, oltre alle organizzazioni imprenditoriali, le seguenti organizzazioni sindacali degli agenti e rappresentanti di commercio:

Federazione nazionale associazioni agenti e rappresentanti di commercio (FNAARC), aderente alla Confcommercio;

Federazione italiana agenti e rappresentanti viaggiatori e piazzisti (FIARVEP), aderente alla CGIL;

Unione sindacale agenti e rappresentanti di commercio industria (USARCI);

Federazione italiana sindacati Commercio (FISASCAT), aderente alla CISL;

Unione italiana agenti rappresentanti viaggiatori e piazzisti (UIARVEP), aderente alla UIL;

che nel 1965 è presente, su tutto il territorio nazionale, la Federazione italiana agenti e rappresentanti di Commercio (FIARC), aderente alla Confesercenti sin dalla fondazione di quest'ultima;

ricordando che la FIARC è stata riconosciuta, dai Ministeri a ciò delegati,

« rappresentativa della categoria » ottenendo, dai Ministeri stessi, la nomina di suoi rappresentanti negli organi dello ENASARCO (Ente di previdenza degli agenti e rappresentanti) nonché nella Commissione centrale per la tenuta del ruolo professionale previsto dalla legge n. 316 del 1968, ed è riconosciuta, *de facto* dalle organizzazioni sindacali, ad ogni livello, intraprende da anni vertenze sindacali per tutelare, a livello personale, gli interessi dei propri associati;

che la FIARC ha firmato, nel 1975 — per « estensione » — l'AEC con la CONF-API ed è firmataria anche dell'AEC stipulato con le aziende artigiane;

che, poiché la « rappresentatività » della FIARC è fuori discussione ed ampiamente acclarata e altrettanto dimostrabile, appare fuor di dubbio che la emarginazione cui è costretta la FIARC non consente la tutela di tutti gli associati presenti sul territorio nazionale come sarebbe loro diritto e che ciò presenta aspetti addirittura anticostituzionali —

le iniziative che il Ministro intende promuovere allo scopo di rimuovere tale assurdo fenomeno di ostracismo sindacale. (5-00440)

PARLATO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere:

se sia informato delle condizioni di estremo disagio cui sono sottoposti gli utenti, e specie i pensionati, che debbano servirsi dell'ufficio postale di Sant'Antimo, stanti le precarie condizioni logistiche di tale ufficio;

se sia informato che nei giorni di pagamento delle pensioni, particolarmente, la fila degli utenti si spinge sino a fuori l'edificio, obbligando gli utenti stessi, nell'attesa, ad essere esposti alle intemperie;

se sia in progetto una qualche iniziativa volta sia a migliorare, con eventuali ampliamenti e migliore sistemazione, le condizioni del predetto ufficio, che appare anche del tutto insufficiente, sia a prevedere la istituzione di una succursale decentrata, in modo da servire l'intera area di Sant'Antimo, con molta maggiore razionalità ed efficienza. (5-00441)

PARLATO. — *Al Ministro dei trasporti.*
— Per conoscere:

se sia prevista, nell'ambito della ristrutturazione di Civilavia, da lunghissimo tempo da più parti invocata ed incomprendibilmente mai attuata, una completa ristrutturazione anche dell'Ufficio che attualmente, ed in modo frammentario, ascientifico e discontinuo, si occupa dei sinistri aerei, con personale convocato di volta in volta a far parte delle Commissioni d'indagine e senza che quindi vengano trasferite le esperienze acquisite nel patrimonio dello stesso ufficio, stante l'attuale meccanismo;

se ritenga utile, per cambiare tale assetto e dare a tale servizio più organico ruolo, valutare l'esperienza di uffici come

il *Safety Board* esistente in USA ed in altri paesi, composto da personale fisso, altamente qualificato, sia pure integrato all'occorrenza, e che svolga inchieste su tutti i sinistri aerei, così maturando oltre che una specifica professionalità attraverso la verifica delle circostanze in cui si producono tutti i sinistri nel mondo, un patrimonio informativo completo ed organico di cui ci si possa servire adeguatamente ai fini di migliorare la sicurezza del volo, invece che ricorrere, come accade attualmente in Italia, ad « esperti » designati di volta in volta e che quindi non sono in grado di saldare le esperienze e le conoscenze di cui sono in possesso a quelle maturate dalla disamina costante delle cause dei sinistri aerei che si verificano nel mondo. (5-00442)

* * *

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 12 NOVEMBRE 1979

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

REGGIANI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere i motivi per i quali ad oggi, cioè a distanza di quasi due anni dalla pubblicazione della legge 9 dicembre 1977, n. 961, concernente l'«anticipazione sugli indennizzi per i beni espropriati, confiscati o comunque soggetti a perdite, appartenenti alle persone fisiche e giuridiche italiane in Etiopia», non sarebbe stata data esecuzione alla legge stessa che, peraltro, contemplava, sia pure in attesa di accordi in sede internazionale, l'autorizzazione alla spesa di lire 25 miliardi per la corresponsione di un'anticipazione in favore dei connazionali profughi dall'Etiopia, che si sono visti espropriare o confiscare i propri beni dalle autorità di quel paese, a seguito della situazione determinatasi dopo i noti eventi dell'agosto 1970.

Per conoscere altresì quali provvedimenti intenda adottare affinché detta legge sia resa operativa nel caso in cui impedimenti di carattere burocratico fossero alla base di tale inadempienza. (4-01566)

PARLATO. — *Al Ministro dei lavori pubblici, al Ministro per gli interventi straordinari nel mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord e al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere:

quali concreti ed immediati passi vogliono compiere per risolvere definitivamente i numerosi e gravi problemi dell'insediamento abitativo della «167» di Secondigliano, consistenti, tra l'altro:

- 1) nella difficoltà di assicurare adeguato approvvigionamento idrico ai nuovi appartamenti;
- 2) nella mancata realizzazione degli allacciamenti della rete fognante;
- 3) nella mancata realizzazione degli allacciamenti della rete elettrica;

4) nella perdurante attesa della realizzazione di un centro socio-sanitario da parte dell'Istituto Autonomo Case Popolari;

se da tali carenze emergano gravi responsabilità del comune di Napoli, della regione, della Cassa per il mezzogiorno, dell'ENEL e dell'IACP, come si vogliono perseguire tali gravi omissioni che si risolvono in notevole danno per le categorie di cittadini destinatari delle dette abitazioni, già oggetto in precedenza di paurosi ritardi nella realizzazione dei servizi essenziali successiva all'immissione nel possesso abitativo, essendosi concretato a Secondigliano, per colpa del Governo e del potere locale, un vero e proprio «ghetto». (4-01567)

PARLATO. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e dei lavori pubblici.* — Per conoscere:

se la magistratura abbia aperto una inchiesta e quali siano le responsabilità emerse in ordine alla tragedia verificatasi — ultima in ordine di tempo — a Torre del Greco dove da anni ed anni si attende la sistemazione idrogeologica delle acque che dal Vesuvio corrono a mare, lungo un pericoloso canalone, con inaudita violenza;

quali concrete iniziative siano state adottate onde la sistemazione del canalone e la accessibilità del rione «Stella Maris» vengano realizzate con la urgenza derivante dall'incalzare della stagione invernale e delle piogge che potrebbero mietere altre vittime;

se alle famiglie dei dispersi, dei morti e dei feriti siano state elargite provvidenze ed in quale misura;

se, in particolare, le responsabilità emerse debbano porsi a carico — come si afferma — sia del comune che della regione e del Ministero dei lavori pubblici, anche per le omissioni ed i ritardi in doverosi atti di ufficio, più volte invocati dalla opposizione costituita dal Movimento sociale italiano. (4-01568)

PARLATO. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere:

azienda per azienda, quale sia l'entità delle perdite registrate dalle società facenti capo alla Finmare e se risulti vero che, complessivamente, il disavanzo sia pari a ben lire 35 miliardi;

quale sia, azienda per azienda, l'analisi delle cause di tali perdite inconcepibili, trattandosi di aziende largamente finanziate con danaro pubblico, appartenente alla collettività, e quali le responsabilità emerse, anche a livello di erronea gestione delle stesse aziende;

quali iniziative sia la Finmare che lo stesso Governo abbiano in programma in ordine al ripiano, nel prossimo esercizio, del disavanzo pauroso registrato e se si ritenga di coprirlo con ulteriore socializzazione della perdita, posta a carico di ogni cittadino, o con una inversione di tendenza decisa, a livello di recupero pieno della produttività di aziende rivelatesi, per gli sprechi e i criteri di conduzione, un apparato clientelare ed assistito, contrariamente ad ogni logica di ruolo delle aziende pubbliche nel settore marittimo e dei trasporti. (4-01569)

PARLATO. — *Al Ministro per la ricerca scientifica e tecnologica.* — Per conoscere:

quali siano i concreti programmi del Ministro per la ricerca scientifica per investire rapidamente la tendenza in atto relativa alla assoluta emarginazione del Mezzogiorno dalle strutture di ricerca scientifica;

se risulti al Ministero l'assoluto fondamento di una recente indagine che ha accertato i sottoriportati dati:

	Sud	Centro	Nord
Dotazioni finanziarie di vari enti ed organismi	15,8%	40,58%	44,34%
Personale scientifico in unità	1318	5515	4315
e più specificamente per esempio:			
CNR	507	1552	1302
CNEN	207	1949	775

se intenda, settore per settore, riequilibrare quindi la attuale fase di arretratezza, in termini di personale ed investimenti, che la dissennata politica pseudo-meridionalista, ma sostanzialmente contraria al Mezzogiorno d'Italia, ha prodotto, persino in questo settore essenziale della ricerca, al sud;

e se, in questo quadro, ritenga che sia anzi più compatibile con il rispetto delle naturali vocazioni del territorio — che ha sempre sostanzialmente respinto installazioni industriali pesanti — uno sviluppo orientato decisamente sulla ricerca scientifica, oltre che sulla agricoltura, il turismo, il terziario ed il quaternario.

(4-01570)

PARLATO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere:

quante siano le « società di revisione » attualmente operanti in Italia e quale sia la nazionalità dei soci e comunque dei componenti e collaboratori che le costituiscono;

se risponda al vero che il *trust* che esse hanno realizzato all'estero tende ad estendersi anche in Italia, con la copertura di partecipazione al capitale od al personale di società e professionisti italiani che non sono evidentemente sufficienti a garantire che non si realizzi comunque il monopolio professionale della materia a danno dei revisori ufficiali dei conti;

se non ritenga infine che il compito delicatissimo che sia le società di revisione che i revisori singoli svolgono, vada adeguatamente protetto e garantito nella libera ed autonoma loro professionalità, non consentendo che abbiano libero ed incontrollato campo poche e ben individuabili strutture internazionali — o meglio « multinazionali » — di revisione, facenti parte di un cartello, anche se tacito od occulto, che monopolizza, con scarsa attendibilità pertanto anche sulle risultanze delle certificazioni, un settore essenziale nel controllo sulle attività produttive italiane. (4-01571)

GUARRA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere — premesso che la scorsa legislatura l'interrogante presentava la interrogazione n. 4-06345 con la quale chiedeva al Ministro del tesoro di conoscere lo stato attuale della pratica di pensione indiretta di guerra della vedova risposata signora Micco Lucia contrassegnata con il numero 386607 di posizione; che in data 1° marzo 1979, protocollo n. 2931/Int./D/A595 il Ministero del tesoro così rispondeva: « La pratica di pensione indiretta n. 386607/G relativa alla signora Lucia Micco, vedova risposata dell'ex militare Umberto Bianchini deceduto il 1° aprile 1941 per infermità contratta in guerra, è stata ripresa in esame. E ciò in esito alla istanza con la quale la predetta ha chiesto, in applicazione della sentenza n. 184 emessa dalla Corte Costituzionale l'8 luglio 1975, il ripristino della pensione indiretta di guerra. Tale istanza, però, è risultata non sufficientemente documentata. Si è reso necessario, pertanto, effettuare un supplemento di istruttoria chiedendo al comune di Benevento

di invitare l'interessata a trasmettere atto di notorietà (o dichiarazione sostitutiva di tale atto) al fine di conoscere se tra la predetta istante ed il defunto marito fu pronunciata, o meno, sentenza di separazione personale passata in giudicato ed inoltre una attestazione da cui risulti la situazione tributaria del secondo marito, signor Enrico Sharples. In base alle vigenti disposizioni di legge, infatti, per le vedove di guerra che contraggono nuovo matrimonio occorre far luogo ad accertamenti di natura economica nei riguardi del coniuge. E ciò per stabilire se ricorrano o meno, nei confronti delle richiedenti, le condizioni per poter fruire del trattamento pensionistico di guerra. Si assicura la Signoria vostra onorevole che non appena l'interessata farà pervenire la cennata certificazione, verranno adottati, con ogni possibile sollecitudine, i provvedimenti del caso » — poiché a tutt'oggi nulla è pervenuto all'interessata, se e quali provvedimenti siano stati adottati in merito. (4-01572)

* * *

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

GREGGI, FRANCHI, PIROLO, TRIPODI, MACALUSO, TATARELLA, TRANTINO, LO PORTO E MICELI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, di grazia e giustizia e della difesa.* — Per sapere — in relazione al giudizio, commosso e significativo dato dal Presidente della Repubblica a Catania di fronte alla nuova strage della quale sono state vittime tre carabinieri; considerato che il Presidente della Repubblica ha affermato « Siamo in guerra ed i carabinieri sono in prima linea » — se il Governo, invano e da tempo stimolato dal gruppo parlamentare cui appartengono gli interroganti, non ritenga finalmente di prendere atto del vero e proprio « stato di guerra » esistente nel paese e trarne le legittime e costituzionali conseguenze, affidando alle leggi militari ed ai tribunali militari la competenza su questi continui « atti di guerra », da chiunque e comunque promossi ed attuati. (3-00777)

PAZZAGLIA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere se non ritenga di impartire immediate disposizioni per la revoca delle misure adottate negli aeroporti e nei porti della Sardegna in virtù della quale ogni cittadino che esce dall'isola è obbligato a comunicare il proprio recapito alle autorità di pubblica sicurezza.

Tale provvedimento è stato adottato come misura di prevenzione per la diffusione del colera mentre è assolutamente inutile per impedire la stessa diffusione del morbo ed è palesemente in contrasto con gli elementari diritti dei cittadini.

(3-00778)

NAPOLI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se è a conoscenza della agitazione sindacale

promossa dai giornalisti della sede calabrese della RAI, i quali hanno deciso di astenersi a tempo indeterminato dalle prestazioni in audio e in video;

se è del pari informato che tale agitazione trova le sue motivazioni nella mancata soluzione dei problemi della RAI calabrese, sia per quanto riguarda la struttura redazionale che per quella di segreteria, mentre restano ad un livello inaccettabile le strutture tecniche della sede, ormai superate da qualsiasi impianto di radiotelevisione privata; in particolare mancano giornalisti ed impiegati, mezzi tecnici e finanziari idonei a realizzare un minimo di programma indispensabile per giustificare il ruolo e la presenza di una struttura RAI-TV in un'area debole quale è la Calabria;

se non ritenga opportuno, di fronte a tale situazione e alle esigenze calabresi, impegnare immediatamente la RAI per realizzare un programma di rafforzamento della sede calabrese a livello redazionale e di servizi: tale programma dovrà essere capace di offrire una nuova dimensione dell'informazione radiotelevisiva — elemento portante di sviluppo — in Calabria, regione che, in questo come in altri settori, continua ad essere inspiegabilmente ed ingiustamente discriminata.

(3-00779)

TEODORI, DE CATALDO, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, MELLINI, PANNELLA, GALLI MARIA LUISA, TESSARI ALESSANDRO, CRIVELLINI, PINTO, FACCIO ADELE, BONINO EMMA, MELEGA, CICCIOMESSERE, SCIASCIA, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, ROCCELLA, AJELLO E BOATO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che la scuola elementare « Vittorino da Feltre » del rione Monti in Roma è stata trasformata da scuola speciale per soli handicappati in scuola integrata di quartiere — le ragioni per le quali alla suddetta scuola non è stato assegnato alcun insegnante di sostegno come prescritto dalle vigenti norme in materia; perché manca dall'inizio dell'anno scolastico il

direttore; perché sono state tolte aule definite « troppo ampie », nonostante il carattere particolare della scuola; e, più in generale, perché un esperimento di integrazione scolastica per gli handicappati così significativo viene palesemente osteggiato dal provveditore agli studi di Roma e dal Ministero della pubblica istruzione.

(3-00780)

PAZZAGLIA, FRANCHI, TRIPODI E PIROLO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere le modalità dell'uccisione dell'agente di pubblica sicurezza Michele Granato e quali siano i primi risultati delle indagini.

Per conoscere se non ritenga, di fronte alla perdita di un'altra giovane vita, di adottare misure di protezione degli agenti dell'ordine.

(3-00781)

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

se sia a conoscenza che da quasi due anni la Nuova Lini e Lane di Praia a Mare (CS) è chiusa ed i lavoratori sono in cassa integrazione;

se sia inoltre informato che da due anni la GEPI è incaricata dal Governo, che ne ha dato comunicazione in Parlamento (Commissione Industria), di rilevare l'azienda e di riprendere la produzione per la quale vi è ogni garanzia di mercato;

se non sia opportuno, di fronte alle incapacità dell'attuale *management* della GEPI, di far fronte agli impegni assunti, di obbligare la GEPI stessa a predisporre l'istruttoria relativa alla Nuova Lini e Lane ed il programma di ristrutturazione basato sullo sviluppo delle filature per cardato, produzioni che possono essere collegate con lo stabilimento della GEPI di Cetraro, con nuove possibili iniziative e con la stessa produzione della Nuova Lini e Lane nel settore del tovagliato, della drapperia e dell'arredamento;

se non sia necessario, di fronte alla dimostrata incapacità del *management*

GEPI, che il Ministero predisponga direttamente contatti con aziende private del settore tessile per un intervento nella Nuova Lini e Lane, tra cui la Fratelli Macchi di Galliate, la Bertrand di Biella, la ITP di Montale di Pistoia e altre;

se non ritenga necessario infine, di fronte a notizie secondo le quali la GEPI realizza assunzioni indiscriminate di personale noto più per le sue parentele bancarie che per le sue capacità manageriali, di offrire al Parlamento informazioni sui criteri di nomina degli amministratori della GEPI, ma soprattutto delle collegate, di compiere una indagine sulla struttura del personale della GEPI, sui criteri di assunzione dello stesso, sul numero dei dipendenti, sulla loro formazione economica e quindi sulla idoneità a rispondere alle esigenze di una azienda che, con il denaro pubblico, dovrebbe essere impegnata nei processi di sviluppo soprattutto nel Mezzogiorno.

(3-00782)

GREGGI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere se il Governo ritenga necessario un'interessamento ed un eventuale intervento da promuovere attraverso le autorità di polizia di fronte alla imminente diffusione in Italia ad opera della casa editrice Savelli della traduzione italiana di un volume tedesco (dal titolo « Fammi vedere ») a proposito del quale — con un ampio e documentato articolo di presentazione — il settimanale *L'Espresso* dell'11 novembre 1979 si chiede se si tratta « di un balzo avanti nelle tecniche di educazione sessuale », oppure « del primo *hardcore* per bambini » (!?!), e che chiaramente appare (dalle fotografie presentate dal settimanale) come offensivo della naturale e doverosa riservatezza, su certe tematiche, nei riguardi dei minori ed ancor più particolarmente nei riguardi degli adolescenti.

In relazione all'articolo 21 della Costituzione, l'interrogante chiede se il Governo valuti l'opportunità di provvedimenti anche preventivi in una materia che può fortemente scandalizzare e colpire diretta-

mente e danneggiare gli adolescenti (ed anche i genitori, che della loro educazione hanno, costituzionalmente, il primario « diritto-dovere »). (3-00783)

GREGGI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri dell'interno e dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere quali provvedimenti l'amministrazione statale, nei settori di una competenza, abbia assunto o intenda assumere o promuovere per eliminare le condizioni di abbandono e di progressiva rovina alle quali da alcuni anni sembra essere stato condannato il complesso costituito dalla Chiesa e da annesso Convento (di pubblica proprietà) del Santuario di San Michele in Montecelio, in provincia di Roma.

Detto complesso, per i notevoli affreschi dei quali la Chiesa è dotata e per la sua posizione dominante su uno dei due colli del paese di Montecelio, ha notevoli e, per certi aspetti, eccezionali valori artistici e soprattutto paesistici, e merita quindi interessamento e tutela da parte dello Stato, di fronte a un incomprensibile stato di abbandono determinato — sembra — dall'incuria della locale amministrazione comunale. (3-00784)

MICELI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri degli affari esteri, dell'interno e della difesa.* — Per sapere — in relazione al recente rinvenimento in Italia di lanciamissili *Strela* in dotazione agli arsenali altamente tecnici del-

l'Unione Sovietica — se sia stato interpellato il Governo russo circa la possibilità che le anzidette armi possano sfuggire al controllo dei comandi delle forze armate sovietiche ed essere vendute a civili. (3-00785)

TASSONE. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se è a conoscenza che in occasione della gravissima calamità naturale abbattutasi sul quartiere Lido del comune di Catanzaro e sulla fascia ionica calabrese, la prima e seconda rete della RAI-TV hanno dato scarso rilievo all'avvenimento, dando delle informazioni non adeguate alla gravità della situazione.

L'interrogante fa presente che l'atteggiamento della RAI-TV ha scosso profondamente l'opinione pubblica calabrese, che certamente sul piano della informazione si attendeva dall'Ente di Stato quanto meno la stessa attenzione riservata a fatti che, pur non avendo carattere di eguale drammaticità, hanno avuto nel passato grande spazio nei giornali delle suddette reti televisive.

L'interrogante infine, chiede se il Ministro non ritenga opportuno accertare eventuali responsabilità per quanto riguarda l'increscioso episodio di disfunzione giornalistica, che ha ulteriormente amareggiato e disorientato quanti hanno vissuto momenti di inimmaginabile sofferenza per le devastazioni determinate dai fenomeni atmosferici. (3-00786)

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 12 NOVEMBRE 1979

INTERPELLANZE

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'interno, della pubblica istruzione e di grazia e giustizia, per sapere quale atteggiamento e quali iniziative il Governo intende assumere di fronte al dilagare della pornografia (sempre più sfacciata e volgare), che tende ora — chiarissimamente — ad aggredire direttamente il mondo dell'adolescenza e della stessa infanzia.

« Considerato che nell'accentuarsi stesso dei reati di violenza sessuale e nel dilagare della droga, appaiono manifeste alcune delle prevedibili, e previste, negative conseguenze del dilagare della pornografia (come abuso, e cattivo e perverso uso, della tematica del sesso); considerato che nelle stesse recenti proposte di legge di iniziativa parlamentare comuniste e socialiste si conferma il dovere di un rispetto dei minori; considerato che il partito di maggioranza relativa, che sostiene il Governo, non può non volere — per l'aggettivo che lo qualifica — una linea di rispetto e di rigorosa tutela del buon costume; considerato che anche l'Italia è impegnata, proprio in quest'anno 1979, nella iniziativa mondiale dell'Anno Internazionale del Fanciullo; considerato infine che, proprio in questo anno, appare in Italia evidente ed operante una vera e propria "strategia di attacco" sul tema della sessualità nei confronti dei minori adolescenti e della stessa infanzia (come appare evidente dalla concomitanza della trasmissione televisiva in sei puntate sulla Rete 2 statale, dedicata alla "sessualità dei bambini dai tre ai sei anni" (?!?), e dal contemporaneo annuncio (dato con documentazione estremamente significativa dal settimanale *L'Espresso* dell'11 novembre 1979) dell'imminente pubblicazione ad opera di una casa italiana, di un volume tedesco, del quale lo stesso settimanale si chiede se si tratta "di un balzo avanti nelle tecniche di educazione ses-

suale" oppure "del primo libro *hardcore* per bambini" (?!?), gli interpellanti chiedono di sapere se e quando, di fronte a queste manifeste strategie aggressive, il Governo sentirà il dovere di impegnare se stesso e di richiamare le autorità di polizia ad una più attiva presenza di controllo e di intervento in questa delicatissima materia, perché appare ormai come un nuovo — e non secondario — fronte nella strategia di attacco e progressivo disfacimento della società italiana in tutti i suoi valori anche morali, in tutte le ovvie naturali ed elementari esigenze di moralità e di responsabilità, per la sopravvivenza della stessa libertà.

(2-00169)

« GREGGI, DEL DONNO ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, in merito ai problemi dello sviluppo economico della Calabria.

« Un mese fa il Parlamento ha approvato la legge di proroga dei vincoli sui terreni a suo tempo espropriati nella Piana di Gioia Tauro per la realizzazione di un insediamento industriale nel settore siderurgico.

« Nel dibattito che ha preceduto l'approvazione le forze politiche hanno manifestato la volontà di contribuire a risolvere il grave problema e il Governo ha accettato come raccomandazione un ordine del giorno presentato dal deputato Laganà e dall'interpellante, nel quale si indicava un termine di sessanta giorni, entro il quale il Governo avrebbe dovuto proporre una serie di disponibilità di insediamenti industriali da ubicare in Calabria.

« Le recenti manifestazioni di lavoratori, che hanno interessato le aree di Castrovillari per l'esistenza di industrie manifatturiere, quelle di Lamezia Terme per gli stabilimenti SIR e di Gioia Tauro per l'insediamento siderurgico, sono sintomatiche di una gravissima situazione sociale ed economica incontenibile.

« I manifestanti, che difendono il giusto salario, sono indubbiamente pochi di

fronte alla moltitudine di disoccupati, anche giovani, che aspettano che si inneschi il processo di sviluppo economico della regione. È proprio alla luce della pesantezza di tale situazione che l'interpellante si rivolge al Governo, il quale ha il compito di indicare un realistico ruolo economico alla Calabria, attraverso la predisposizione di piani di insediamenti industriali, che tengano conto sia della domanda dei lavoratori, sia delle vocazioni territoriali della regione.

« L'interrogante chiede infine di conoscere il parere del Governo sulla necessità di rispettare i termini stabiliti nell'ordine del giorno, accettato come raccomandazione, del deputato Laganà e dell'interpellante, necessità che non può essere disconosciuta.

(2-00170)

« TASSONE ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri dell'agricoltura e foreste, dell'industria, commercio e artigianato e del commercio con l'estero per sapere — premesso che negli ultimi anni si sono verificati gravi inconvenienti con notevoli tensioni tra i vari operatori economici nel settore della coltivazione, commercio, utilizzazione e trasformazione industriale del pomodoro, soprattutto nelle aree di coltivazione dello stesso prodotto site nella regione campana — se e quali provvedimenti abbiano adottato o stiano per adottare al fine di regolamentare il complesso settore cercando di conciliare le esigenze della produzione agricola sotto l'aspetto quantitativo e remunerativo con quelle della trasformazione industriale e del commercio interno ed estero.

(2-00171) « GUARRA, ABBATANGELO, PARLATO, PIROLO, ZANFAGNA ».

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